

# Piano di risanamento di AIRGEST S.p.A.

---



Cliente: AIRGEST S.p.A.  
29 Settembre 2020

**steer**

- 1 Contesto di riferimento
- 2 Contesto normativo
- 3 Traffico aeroportuale – Analisi storica ed impatto COVID-19
- 4 Ipotesi alla base del Piano di risanamento;
- 5 Risultati del Piano di risanamento

## **Disclaimer**

I contenuti del presente documento si basano sull'analisi del materiale ricevuto dal Cliente e in generale da terze parti. Queste informazioni sono state accuratamente controllate, ove possibile. Steer non è responsabile per eventuali errori ed omissioni derivanti dall'incompletezza della documentazione ricevuta.

Le considerazioni di domanda contenute all'interno di questo documento riflettono la view industriale e strategica del management di Airgest S.p.A. e rappresentano la valutazione più accurata che Steer è in grado di offrire al momento. Tuttavia queste previsioni si basano su ipotesi, valutazioni e informazioni fornite da terzi, delle quali Steer non si assume la responsabilità. Parte delle ipotesi e delle valutazioni utilizzate nell'ambito del presente lavoro sono influenzate da fattori esterni, fuori del controllo di Steer, la cui evoluzione non risulta prevedibile. Tali eventi o circostanze possono produrre scostamenti, anche rilevanti, fra i dati previsti dallo studio e quelli reali. Steer non si ritiene responsabile per variazioni delle considerazioni effettuate sulla domanda dovute da eventi e circostanze attualmente non prevedibili.

Non essendo attualmente possibile definire con esattezza non solo la magnitudo dell'impatto dell'epidemia di COVID-19, ma anche la sua durata e le modalità di ripresa dell'economia e del traffico, **Steer non è nelle condizioni di offrire *reliance* sulle stime elaborate.**

AIRGEST S.p.A. (Airgest) ha incaricato Steer di aggiornare il Piano Industriale della società di gestione aeroportuale, precedentemente sviluppato a Gennaio 2020, finalizzato al risanamento economico-finanziario della stessa.

L'aggiornamento del piano si rende necessario per via dei risultati economico-finanziari registrati negli ultimi anni e che pongono AIRGEST nelle condizioni descritte dall'art. 14, c. 2 del D.Lgs. n. 175/2016, il quale prevede che, «*qualora emergano (...) uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento*».

Il presente aggiornamento, inoltre, tiene conto degli effetti negativi causati dalla pandemia di Coronavirus che sta determinando un calo sostanziale dei volumi di traffico aeroportuale a livello globale con conseguente rilevante impatto economico.

## Periodo di piano

In conformità con quanto indicato nella suddetta legge (art.14 c.5), il Piano di Risanamento è stato sviluppato su un arco temporale di **tre anni (2021-23)**, considerando **il 2020 come anno base dello stesso**. Nei prospetti finali del Piano è inoltre stato riportato l'anno 2019 per facilitare il confronto tra le performance aziendali nel triennio con quelle registrate nel periodo pre-COVID19.

Infine è stato incluso nell'analisi l'anno 2024 mediante l'utilizzo di un approccio inerziale.

## Ipotesi principali

Il Piano di risanamento si basa sulle seguenti ipotesi principali:

1. **a partire dalla stagione Summer 2021 si ipotizzano significativi incrementi di traffico a seguito dell'utilizzo dei fondi stanziati dall'Assessorato regionale al Turismo**, secondo quanto indicato dalla Legge Regionale 14/2019 pubblicata il 6 Agosto 2019 e dal successivo Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo n. 3512 del 19 Dicembre 2019. **Le risorse del bando sono state aggiudicate, in data 14 Luglio 2020, a Ryanair, per un ammontare pari a circa Euro 8,7 milioni per un triennio di operatività, e ad Albastar, per un importo pari a Euro 0,5 milioni per un programma di collegamenti aerei di durata pari a 12 mesi**. Il Piano ipotizza che tale strumento possa proseguire anche negli anni successivi alla naturale scadenza dei suddetti accordi.
2. a partire da **Novembre 2020 prenderanno avvio i collegamenti in continuità territoriale** (ex Reg. (CE) n. 1008/2008) secondo quanto definito dal DM n.2/20 per un triennio;

2. **Airgest ha stipulato nei prossimi mesi un accordo di partnership con la società Aviation Technology International S.r.l.** per lo sfruttamento di parte del sedime aeroportuale finalizzato ad eseguire operazioni di disassemblaggio di aeromobili;
3. gli azionisti sottoscrivono e versano i **necessari aumenti di capitale** sociale ai sensi del Codice Civile e della normativa di settore attesi nell'arco del piano e pari a complessivi **Euro 13 mln** circa;
4. prosegue l'azione di **razionalizzazione dei costi** già avviata negli esercizi precedenti.

Per quanto concerne la fattibilità del punto 1, Airgest, tramite uno studio specialistico di settore, ha dimostrato il rispetto della normativa vigente in materia di aiuti di stato, ovvero di non aver beneficiato e di non beneficiare in futuro di un vantaggio economico. La verifica è stata condotta applicando il cosiddetto test dell'operatore in un'economia di mercato («test MEO»). Eventuali approfondimenti legati agli aspetti sopra citati sono demandati ai legali di AIRGEST.

## Principi alla base del Piano di Risanamento

Il presente piano è stato predisposto tenendo in considerazione le principali linee guida contenute nel documento i «Principi di redazione dei Piani di risanamento» elaborato nel 2017 dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti.

# 1. Contesto di riferimento

---



L'aeroporto «Vincenzo Florio» è uno scalo internazionale militare aperto al traffico civile con piste di volo indipendenti.

L'aeroporto si estende su un'area di circa 500 ettari e la sua principale pista di volo, lunga 2.695 m, può facilmente accogliere tutte le famiglie di aeromobili, dai velivoli regionali ai più grandi oggi in servizio.

La superficie di parcheggio aereo, 64.900 mq, può ospitare sino a 9 velivoli.

L'edificio dell'aerostazione ha una superficie di 2.500 mq e ospita i banchi check-in, le sale d'attesa e d'imbarco, i nastri di ricezione bagagli, i varchi d'accesso all'area sterile, i servizi di ristorazione e accoglienza, la sala Vip e la sala Amica.



## Traffico aeroportuale 2019

Nel corso del 2019 sono transitati presso l'Aeroporto di Trapani circa **411.000 passeggeri** di cui 322.000 nazionali, 81.000 internazionali e 7.000 transiti. **Lo scalo ha occupato il 26° posto nel ranking italiano per volumi di traffico generati.**

L'Aeroporto di Trapani, rispetto al precedente anno, ha registrato una contrazione del traffico aeroportuale (14,3%) imputabile per di più ad una riduzione di rotte e collegamenti nel corso della passata stagione IATA *Winter 2020*.

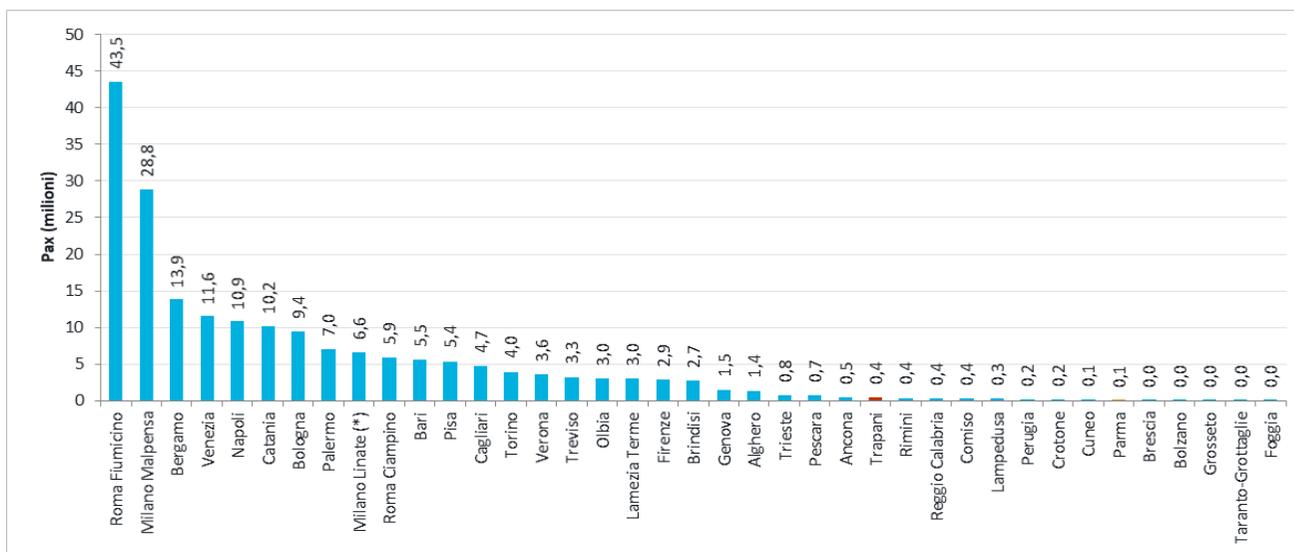
Il traffico Cargo, in linea con le performance passate, registra volumi di merci contenuti rispetto ai volumi medi degli altri scali nazionali.

## Connettività

L'aeroporto, per via di una posizione non baricentrica rispetto all'Europa Centrale e al progressivo decremento dell'offerta commerciale aerea, al momento registra valori di connettività al di sotto della media europea.

Indicatori di connettività 2018	
Step medi per raggiungere qualsiasi aeroporto in Europa	2,55
Ranking EU	254°
Ranking ITA	28°
PIL EU raggiungibile in 4 ore	15,8%

Fonte: ICCSAI Fact Book 2019



Fonte: Steer su base dati Assaeroporti 2019

# Catchment area e accessibilità

Il **bacino di utenza** dello scalo comprende parte della Sicilia Occidentale, fino a raggiungere Palermo e Sciacca, distanti rispettivamente 112 e 97 km.

## Accessibilità stradale

L'accessibilità stradale è garantita principalmente dalle seguenti arterie stradali:

- **Autostrada A-29 Palermo – Mazara del Vallo**, che ha un'uscita nei pressi dell'Aeroporto;
- **Strada Statale 115 Sud Occidentale Sicula**, che collega Trapani con l'Aeroporto e prosegue per Marsala, Sciacca ed Agrigento.

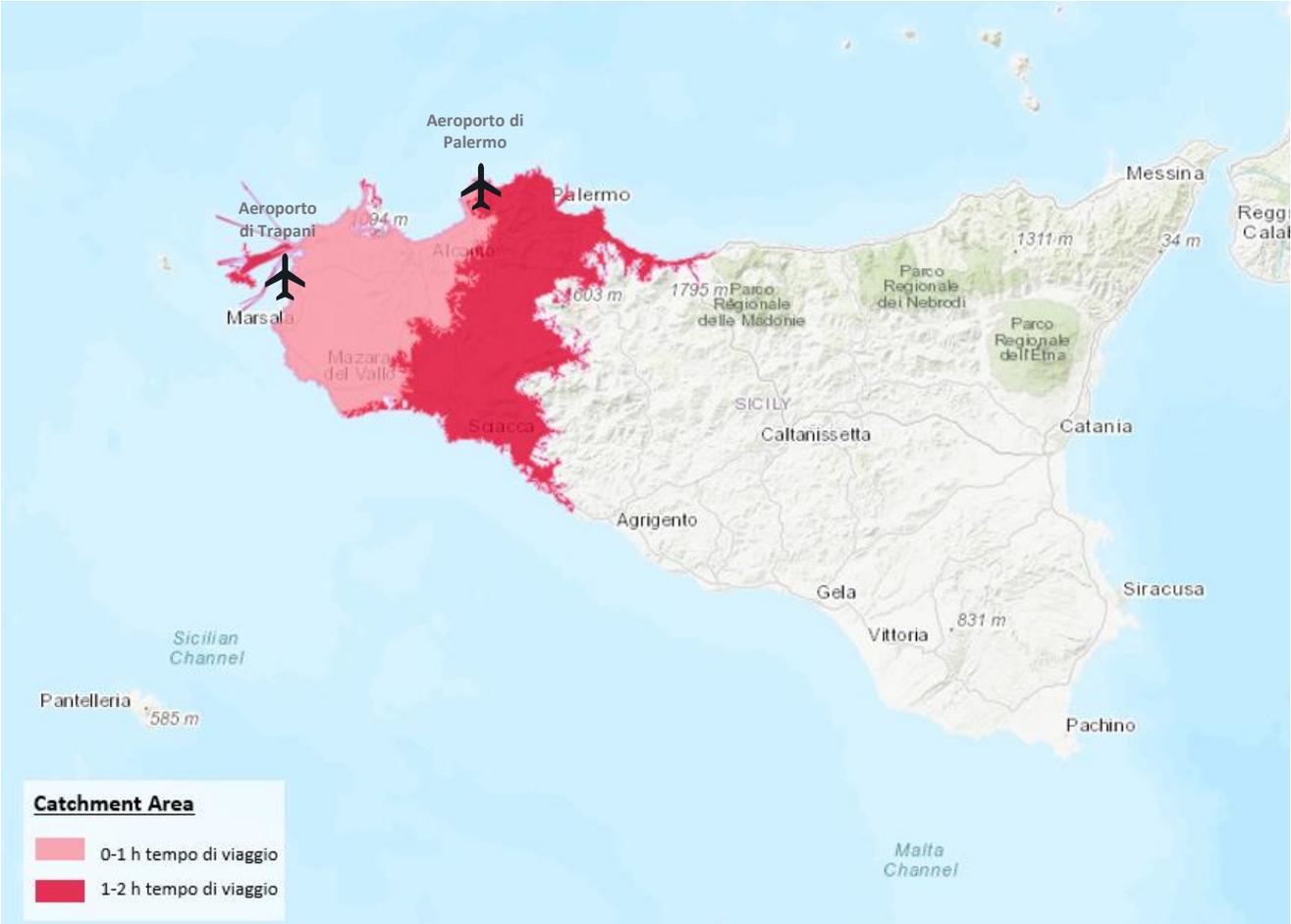
## Trasporto pubblico

L'Aeroporto è servito da **collegamenti autobus** per le principali località della Sicilia Occidentale, tra cui tre capoluoghi di provincia: **Trapani** (dalla quale sono presenti collegamenti marittimi diretti verso le Isole Egadi), **Agrigento e Palermo**. Sono inoltre presenti collegamenti diretti con altri poli turistici quali Marsala e Mazara del Vallo.

**L'accessibilità ferroviaria è limitata:** la stazione ferroviaria più vicina, quella di Mozia-Birgi (circa 2 km), si trova sulla linea ferroviaria Palermo - Trapani via Castelvetro, è servita da pochi collegamenti giornalieri e non è connessa con lo scalo di Trapani.

È disponibile un servizio **taxi** a tariffa regolamentata per Trapani e Marsala. L'aeroporto ospita inoltre **diverse compagnie di autonoleggio**.

Catchment area



## La Società

Airgest S.p.A., società di gestione dell'Aeroporto di Trapani – Birgi (di seguito Airgest), opera in regime di concessione della gestione totale dell'aeroporto militare aperto al traffico civile dal gennaio 2013, in ragione del decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero della Difesa, ai sensi dell'art. 7 del D.M. MIT n. 521/97.

La durata dell'affidamento è di 30 anni ed il relativo rapporto concessorio è disciplinato dalla "Convenzione" stipulata tra ENAC ed Airgest in data 27 giugno 2012 resa esecutiva per effetto del decreto interministeriale di cui sopra.

La società esercita anche l'attività di *handler* certificato ai sensi del D.Lgs. 18/99, assistendo ed erogando servizi di assistenza a terra a passeggeri, bagagli, aeromobili e merci.

In qualità di gestore aeroportuale, come disciplinato dall'articolo 705 COD. NAV., Airgest garantisce:

- la progettazione, realizzazione, sviluppo, manutenzione e uso delle infrastrutture, degli impianti e delle aree aeroportuali;
- la gestione e lo sviluppo delle attività aeroportuali nel suo complesso;
- la gestione dei controlli di sicurezza dei passeggeri, dei bagagli e delle merci;
- il controllo e coordinamento delle attività dei vari operatori presenti in aeroporto.

Le suddette attività avvengono sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, con la quale Airgest, in data 27 giugno 2012, ha sottoscritto l'atto di Convenzione per l'affidamento della Concessione per la Gestione delle Infrastrutture Aeroportuali Civili dell'Aeroporto di Trapani Birgi, con durata trentennale, vedendo riconosciuto il suo ruolo di Gestore Totale delle infrastrutture aeroportuali.

### Struttura proprietaria

Al 31/12/2019, Airgest aveva un capitale sociale pari a Euro 8.333.760, detenuto per la quasi totalità dalla Regione Siciliana.

Nominativo socio	Quota di partecipazione
Regione Siciliana	99,9549%
Ass. Sicindustria	0,0384%
Quercioli Dessena Cesare	0,0024%
PS Advert di Salerno Paolo	0,0024%
Durante Nino Vittore	0,0012%
C.C.I.A.A. di Trapani	0,0007%

Fonte: Bilancio d'esercizio 2019

Si precisa che per effetto della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 6 luglio 2020 il capitale sociale è stato ridotto per la copertura delle perdite al 31/12/2018 ai sensi dell'art. 2446 codice civile; l'operazione ha comportato la riduzione del valore nominale unitario delle singole azioni possedute da ciascun socio da Euro 10,00 a Euro 6,80.

Il nuovo importo del capitale sociale, in conseguenza della riduzione descritta, risulta pari a Euro 5.666.956,80.

La delibera dell'Assemblea Straordinaria, per la copertura delle perdite ammontanti a Euro 5.148.000,51 ha inoltre previsto l'utilizzo totale della Riserva Straordinaria appostata in bilancio per Euro 2.489.246,87.

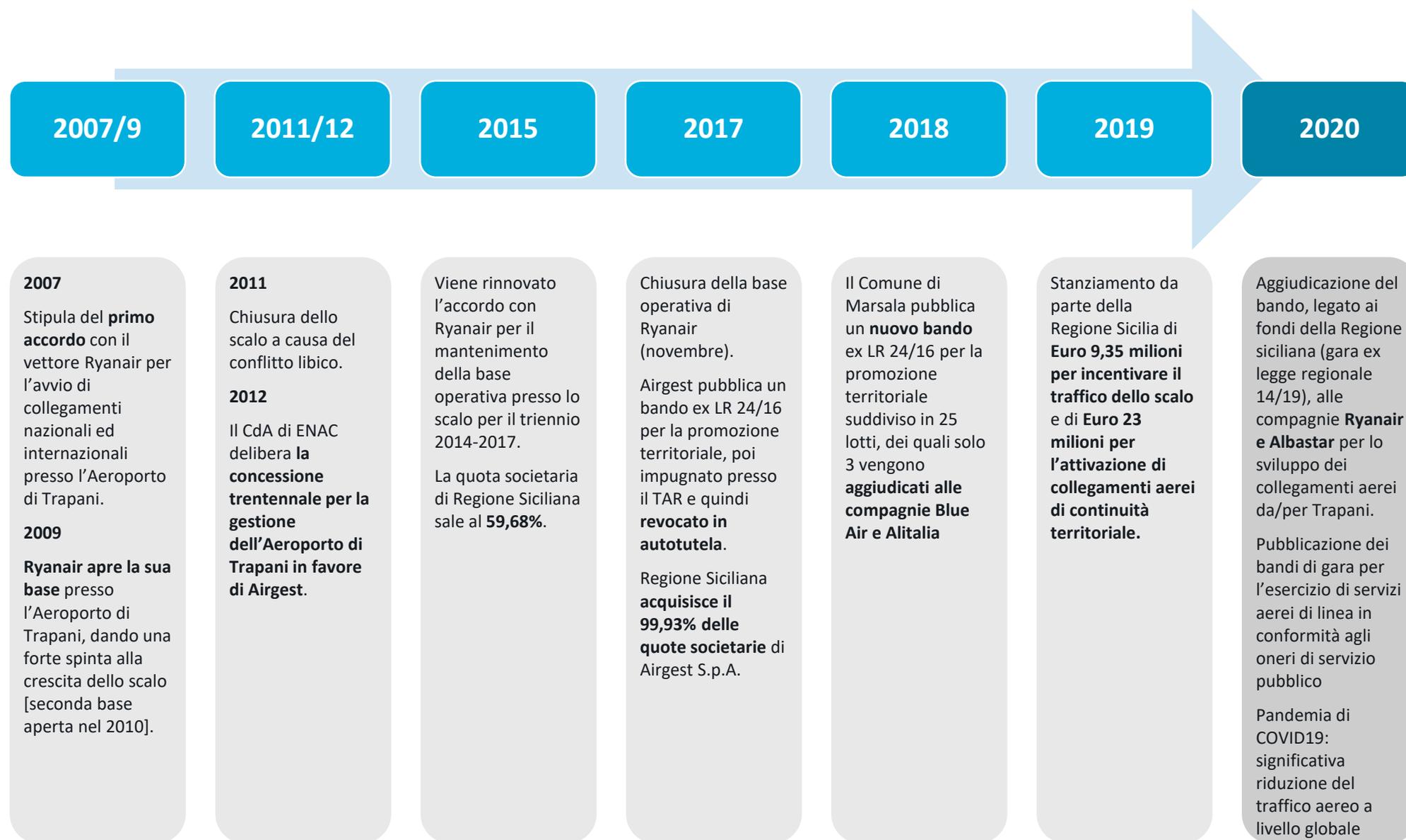
Poiché le riduzioni effettuate hanno ecceduto per questioni di arrotondamenti la copertura delle perdite, si è proceduto alla ricostituzione di una riserva straordinaria per Euro 8.049,56.

### Società partecipate

Airgest ha una partecipazione nella società Trapani Air Fuelling Service S.r.l. (TAFS), della quale detiene il 51% del capitale sociale.

La società, costituita come Joint Venture tra l'Airgest ed il partner industriale Kuwait Petroleum Italia Spa (titolare del 49%) gestisce il **servizio di stoccaggio ed into-plane** presso lo scalo di Trapani, a fronte di corrispettivi approvati.

La società ha inoltre un contratto di concessione a pagamento del deposito carburanti di proprietà Airgest di durata decennale ed ha come cliente unico la Kuwait Petroleum Italia Spa, società fornitrice del carburante. La Kuwait Petroleum Italia, a sua volta, intrattiene rapporti commerciali con i vettori in proprio conto, corrispondendo a Trapani Air Fuelling Service dei corrispettivi per i servizi erogati.



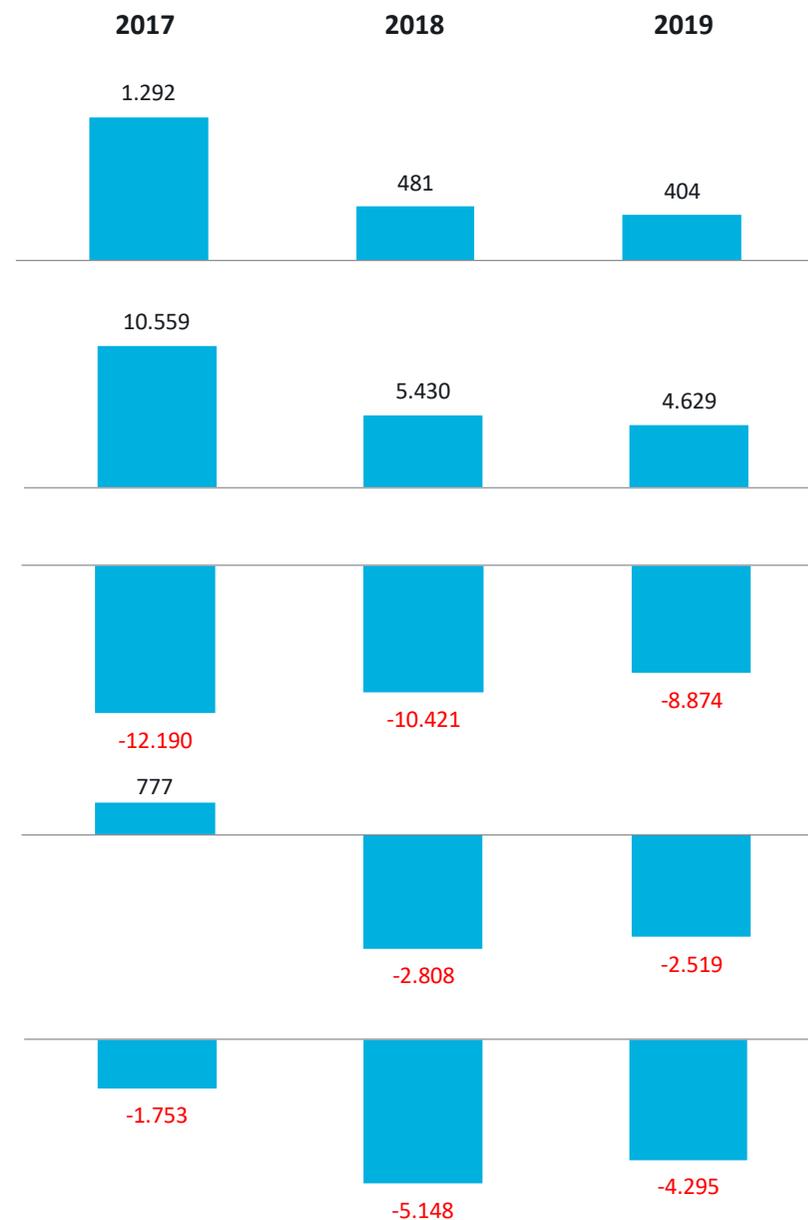
# Principali risultati economici

La chiusura nel marzo 2017 della base operativa di Ryanair ha avuto un notevole impatto sulle performance economico finanziarie di Airgest; si evidenzia a tal proposito che la contrazione del **volume di traffico** registrata nel 2018 è stata pari a quasi il 63% rispetto al 2017; il trend è proseguito nel 2019 con un ulteriore calo del 16% rispetto al 2018.

Il **valore della produzione** ha conseguentemente riflesso una significativa diminuzione nel corso del 2018, pari al 49%, rispetto al 2017, e un ulteriore decremento 15% nel 2019 rispetto al 2018.

I **costi della produzione** hanno anch'essi registrato una progressiva e mirata riduzione a partire dal 2017, inferiore tuttavia rispetto al valore della produzione a causa dell'incidenza dei costi fissi tra cui il costo del personale, oggi oggetto di un'azione mirata di razionalizzazione. I costi operativi nel 2019 diminuiscono di circa il 27% rispetto al 2017.

L'**EBITDA** e il **risultato d'esercizio** riflettono l'andamento del traffico aeroportuale evidenziando un significativo peggioramento dei margini nel 2018 a causa del venir meno del livello di ricavi necessario alla copertura dei costi operativi e un miglioramento nel 2019 grazie ad un efficientamento dei costi di gestione portato avanti dal management che ha consentito di perseguire economie di spesa.



Fonte: Bilanci AIRGEST

# Principali risultati finanziari

Le **immobilizzazioni immateriali** riflettono, nell'esercizio 2018, la svalutazione di parte delle immobilizzazioni in corso per spese progettuali per elaborati ormai obsoleti per un importo pari a circa 166k Euro; l'esercizio 2019 riflette il solo l'effetto degli ammortamenti. L'andamento delle **immobilizzazioni materiali** risente di un piano di investimenti contenuto che ha comportato un esborso di circa 600K Euro nel triennio. Le **immobilizzazioni finanziarie** riflettono il trattamento della cauzione versata all'ENAC e il relativo piano di svalutazione conclusosi nel 2018, nonché il valore della partecipazione in TAFS.

Il **capitale circolante** evidenzia tra le sue voci gli Altri debiti, che includono esposizioni debitorie di varia natura tra cui quella verso Riscossione Sicilia, oggetto di un piano di rateazione. I ratei e risconti passivi sono per lo più costituiti dall'ammontare di contributi POR di competenza dei futuri esercizi.

La **posizione finanziaria** netta risente dei versamenti dei soci per gli aumenti di capitale deliberati, di conseguenza evidenzia un'eccedenza di cassa nel 2018 pari a circa 11 mln Euro e un assorbimento di cassa per circa 4,5 mln Euro per l'effetto della gestione 2019. Si rileva nel triennio la progressiva riduzione dell'indebitamento bancario.

Il **Patrimonio Netto** è il risultato di due differenti operazioni di aumento di capitale sociale per ripianamento delle perdite verificatisi nel 2017 e nel 2018, per importi pari a circa 5 mln Euro nel 2017 e a 12 mln Euro nel 2018, nonché dei risultati d'esercizio.

	2017	2018	2019
<b>Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>			
<b>Attivo fisso netto</b>	<b>16.419.360</b>	<b>14.722.634</b>	<b>13.623.587</b>
Immobilizzazioni Immateriali	457.043	229.707	162.845
Immobilizzazioni materiali	15.424.430	14.214.977	13.182.792
Immobilizzazioni finanziarie	537.887	277.950	277.950
<b>Capitale circolante</b>	<b>(22.256.424)</b>	<b>(19.247.040)</b>	<b>(17.800.954)</b>
Rimanenze	25.837	25.552	17.366
Crediti v/clienti	1.701.102	1.943.593	1.715.087
Crediti v/imprese controllate	35.821	58.716	29.312
Crediti tributari	26.054	4.651	881
Crediti v/altri	992.963	605.822	703.521
Ratei e risconti attivi	182.323	203.655	49.492
Fondi per rischi ed oneri	(376.940)	(1.064.650)	(1.236.518)
Acconti	(19.024)	(22.950)	(8.384)
Debiti v/fornitori	(2.335.912)	(1.497.705)	(1.922.185)
Debiti tributari	(123.460)	(82.001)	(90.829)
Debiti v/istituti di previdenza e di sic. sociale	(130.517)	(133.632)	(132.951)
Altri debiti	(10.747.207)	(8.556.541)	(6.884.618)
Ratei e risconti passivi	(11.487.464)	(10.731.550)	(10.041.128)
<b>Totale Impieghi</b>	<b>(5.837.064)</b>	<b>(4.524.406)</b>	<b>(4.177.367)</b>
<b>Posizione Finanziaria Netta</b>			
	<b>(4.957.732)</b>	<b>(11.036.471)</b>	<b>(6.438.688)</b>
Disponibilità liquide	(5.019.344)	(11.077.464)	(6.458.186)
Debiti v/banche	51.112	34.993	17.998
Debiti v/altri finanziatori	10.500	6.000	1.500
<b>TFR</b>	<b>798.299</b>	<b>837.061</b>	<b>881.102</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>(1.677.631)</b>	<b>5.675.004</b>	<b>1.380.220</b>
Capitale sociale	5.003.445	8.333.760	8.333.760
Riserva legale	-	-	-
Riserva sovrapprezzo azioni	-	2.489.247	2.489.247
Altre riserve	3	(2)	2
Utili (perdite) portati a nuovo	(4.927.861)	-	(5.148.001)
Utile (perdita) di esercizio	(1.753.218)	(5.148.001)	(4.294.789)
<b>Totale fonti</b>	<b>(5.837.064)</b>	<b>(4.524.406)</b>	<b>(4.177.367)</b>

# L'organizzazione attuale

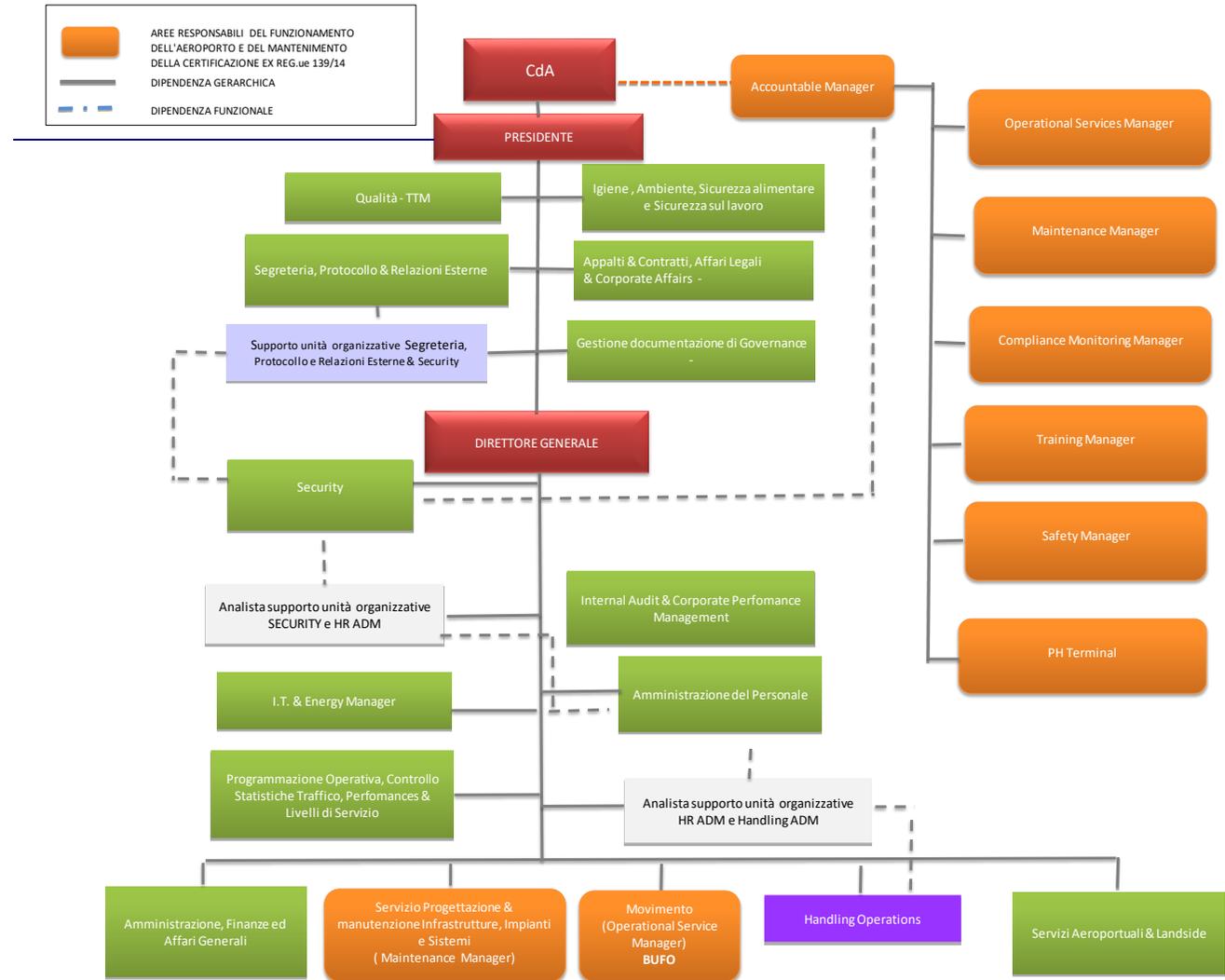
L'organico aziendale, relativo al 2020 e ripartito per categoria, è riportato nella seguente tabella.

Figura	Full Time Equivalent
Dirigenti	1
Quadri	4
Impiegati	40
Tecnici/Operai	28
<b>Totale</b>	<b>73</b>

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

La figura di lato illustra l'organigramma della società.

## Organigramma Airgest



## 2. Contesto normativo

---



## Decreto Madia (D. Lgs. 175/2016)

*«Qualora emergano, ..., uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento.»*

## Codice Civile, art. 2447 Riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale

Il Codice Civile, all'art. 2447, recita quanto segue:  
*«Se, per la perdita di oltre un terzo del capitale, questo si riduce al di sotto del minimo stabilito dall'articolo 2327 (50.000 €, ndr), gli amministratori o il consiglio di gestione e, in caso di loro inerzia, il consiglio di sorveglianza devono senza indugio convocare l'assemblea per deliberare la riduzione del capitale ed il contemporaneo aumento del medesimo ad una cifra non inferiore al detto minimo, o la trasformazione della società.»*

## D.M. 12 novembre 1997, n. 521, art. 3 Capitale minimo delle società di gestione aeroportuale

*«1. Il capitale sociale delle società di gestione aeroportuale è determinato in base alle unità di traffico globale calcolate su base annua, espresse in Workloadunits (WLU), dove una unità equivale ad un passeggero o ad un quintale di merce o di posta e non può essere inferiore a quanto determinato nelle seguenti classi:*

- a) fino a lire 200 milioni per aeroporti con traffico sino a 100.000 WLU/anno;*
- b) lire 1.000 milioni per aeroporti con traffico sino a 300.000 WLU/anno;*
- c) lire 6.000 milioni per aeroporti con traffico sino a 1.000.000 WLU/anno;*
- d) lire 15.000 milioni per aeroporti con traffico sino a 2.000.000 WLU/anno;*

*(...)*  
*2.L'obbligo di adeguamento del capitale delle società di gestione, in relazione alle varie classi indicate nel comma precedente, si determina sulla base della media del volume di traffico accertato nell'ultimo biennio.»*

**Sulla base di quanto sopra indicato e in relazione ai risultati finanziari presentati nel Piano Industriale di AIRGEST, sembra ragionevole ritenere che non sia possibile, al proseguire delle attuali condizioni, raggiungere un equilibrio economico-finanziario senza ricorso ad una patrimonializzazione da parte dei soci.**

### 3. Traffico aeroportuale – Analisi storica ed impatto COVID19

---



Negli ultimi cinque anni (2014-2018) il traffico aereo passeggeri in Italia ha registrato una crescita media costante pari al **5,1%**, superando nel 2019 la quota di **190 milioni di passeggeri**.

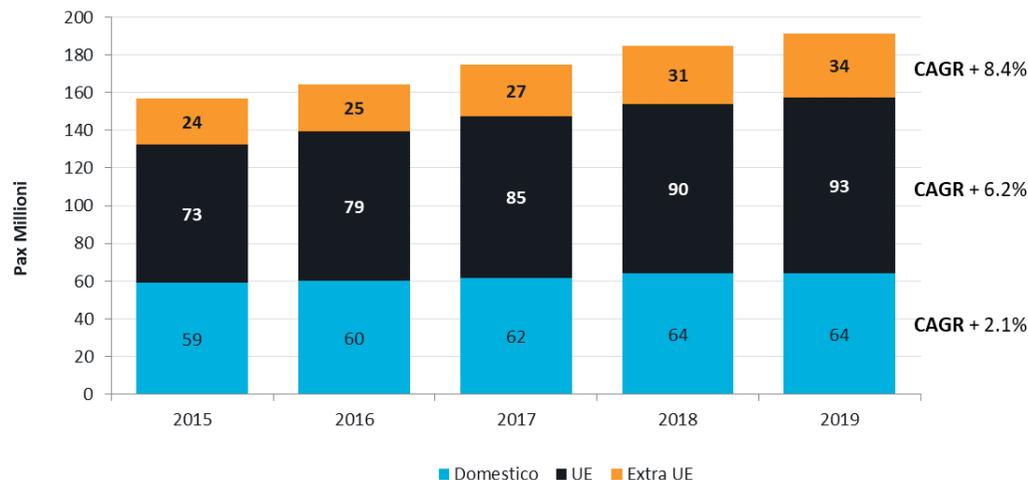
La crescita maggiore in termini percentuali (+8,4%/anno) è stata trainata dai **voli extra UE** (sia europee che extra europee) come risultante dell'espansione del network delle compagnie low cost (in special modo Turchia, Montenegro, Albania, nord Africa, Giordania ed Israele) e full service focalizzate sui voli long-haul.

Il **mercato UE** che cuba circa il 50% dei voli generati da/per l'Italia è cresciuto del 6,2%/anno mentre il **mercato domestico** ha registrato degli incrementi inferiori (+2,1%/anno) fondamentalmente a causa della continua competizione con il mercato ferroviario ad alta velocità.

**Più in generale la crescita del settore aerea continua ad essere trainata dal segmento low-cost (LCC) che, nel periodo di riferimento 2015-2018 (fonte dati ENAC 2019), è cresciuto in media del 8,3% (vs il 2,5 delle compagnie tradizionali) arrivando a coprire più della metà del mercato italiano.**

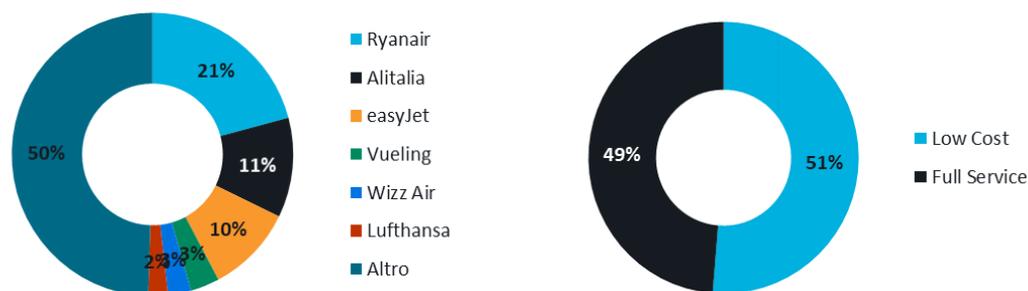
Tra le compagnie, **Ryanair si è confermata nel 2019 la prima compagnia per numero di passeggeri trasportati (quasi 40 milioni)** in crescita del 5%. **Alitalia, con 21,7 milioni di passeggeri e una decrescita rispetto all'anno precedente pari all'1%, si è attestata al secondo posto** restando, comunque, il primo vettore sulle tratte nazionali.

Volumi di traffico passeggeri in Italia per mercato servito (Milioni pax)



Fonte: Anuario ENAC 2020

Market share per compagnia aerea (2019) e per compagnia Low Cost vs Full Service (2018)



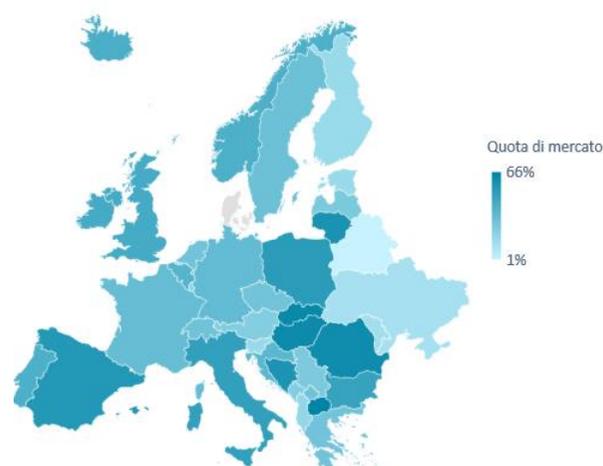
Fonte: Anuario ENAC 2019 e 2020

## Quote di mercato LCC per nazione

L'incidenza dell'offerta low cost sul totale della capacità in ciascun mercato europeo ha raggiunto nel 2018 valori significativi sia in paesi in forte espansione come Macedonia (65%), Slovacchia (62%), Ungheria (62%), Romania (60%), Polonia (52%) che in paesi con mercati più maturi come Spagna (54%), Italia (49%) e Regno Unito (43%).

Tale risultato è il frutto di politiche di espansione dei vettori LCC accompagnate da un simultaneo riposizionamento sull'offerta intercontinentale da parte dei vettori FSC, meno soggetta alla competizione diretta.

### Quote di mercato LCC per capacità offerta 2018 (totale posti offerti)

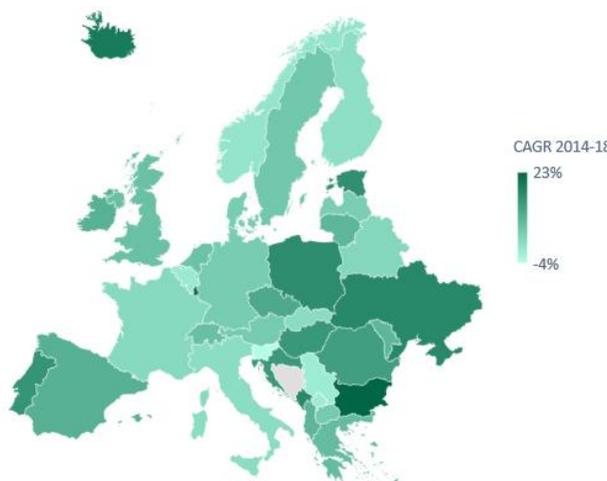


Fonte: Anna.aero su dati OAG, 2018

## Crescita LCC rotte Italia-Europa

Nel periodo di riferimento 2014-18, il traffico passeggeri sulle rotte Italia - Europa è cresciuto mediamente del 6,2%. **La crescita maggiore si è verificata verso i paesi dell'est Europa (es. Bulgaria +22%, Ucraina e Montenegro 17%, Estonia 16%) in cui sia Ryanair che Wizzair hanno notevolmente aumentato la propria offerta,** intercettando sia nuovi flussi turistici che residenti stranieri che tornano in visita nel loro paese di origine (c.d. VFR, *visiting friends & relatives*). Le relazioni con i paesi in cui si registrano i maggiori flussi (UK, Francia, Germania e Spagna) si sono attestate intorno al 6,3%.

### Tassi di crescita LCC per capacità offerta 2014-18 (totale posti offerti)



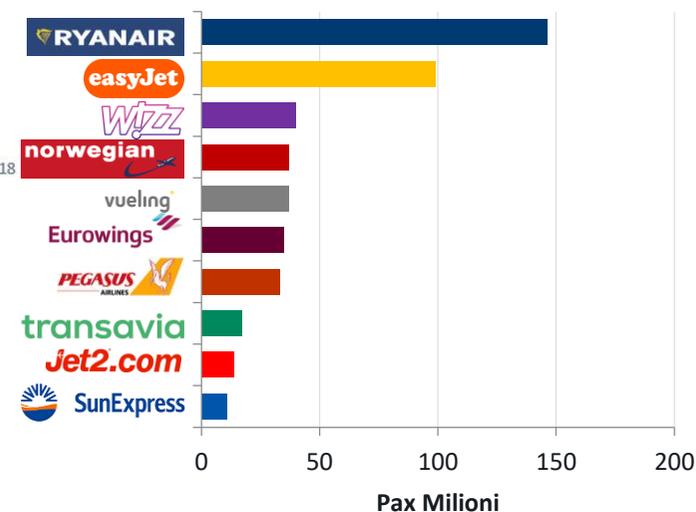
Fonte: Annuario ENAC 2018

## Mercato compagnie LCC in Europa 2019

Nel 2019 Ryanair, con un'offerta di quasi 150 milioni di posti, e easyJet, con un'offerta prossima ai 100 milioni di posti, si sono confermate leader del mercato low cost europeo.

La low cost irlandese (anche a causa del ritardo delle consegne del nuovo Boeing 737 MAX) ha registrato un limitato aumento della propria capacità di circa il 4% a dispetto di quanto performato dalla compagnia aerea che nel medio termine risulta essere il maggiore competitor, ovvero Wizzair (+17%).

### Posti offerti per compagnia LCC 2019 (milioni)



Fonte: CAPA 2020

# Il mercato - trend storico dell'Aeroporto di Trapani

Nell'ultimo cinquennio i volumi di traffico si sono progressivamente ridotti passando dagli oltre 1,5 milioni passeggeri nel 2015 a 400.000 nel 2019, registrando un **decrescita del 75%**.

**Tale risultato è da imputare principalmente alla chiusura della base operativa da parte del vettore principale, Ryanair, nel 2017.**

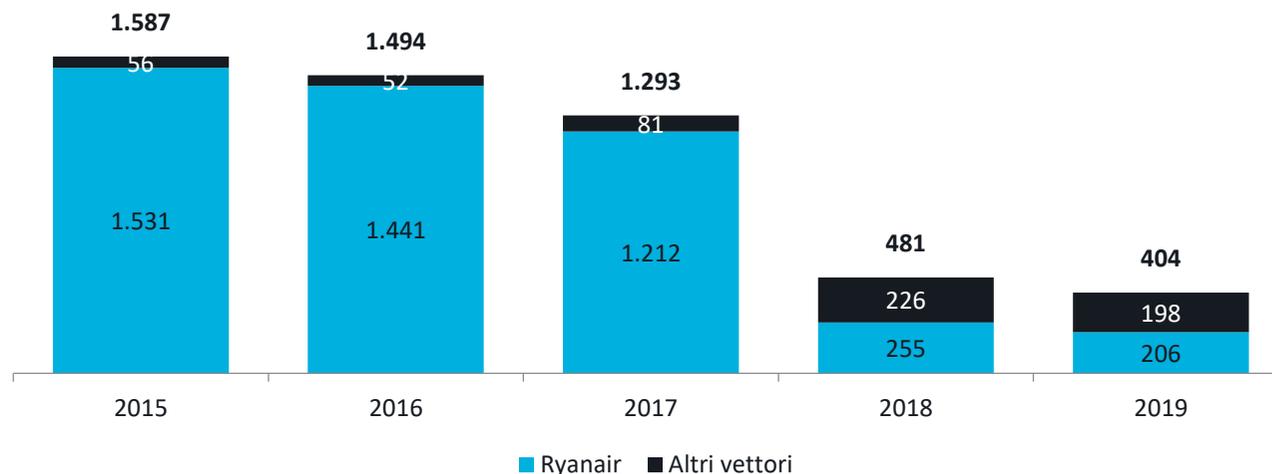
Nel triennio antecedente, 2015-2017, i volumi di traffico serviti dalla low cost irlandese sono stati pari a circa il 95% del traffico registrato presso lo scalo trapanese.

La riduzione del volume di passeggeri trasportati da Ryanair è stata tuttavia accompagnata da un graduale aumento **dei volumi di traffico generati da altri vettori**, passati da poco più di 56.000 passeggeri nel 2015 a circa 206.000 passeggeri nel 2019.

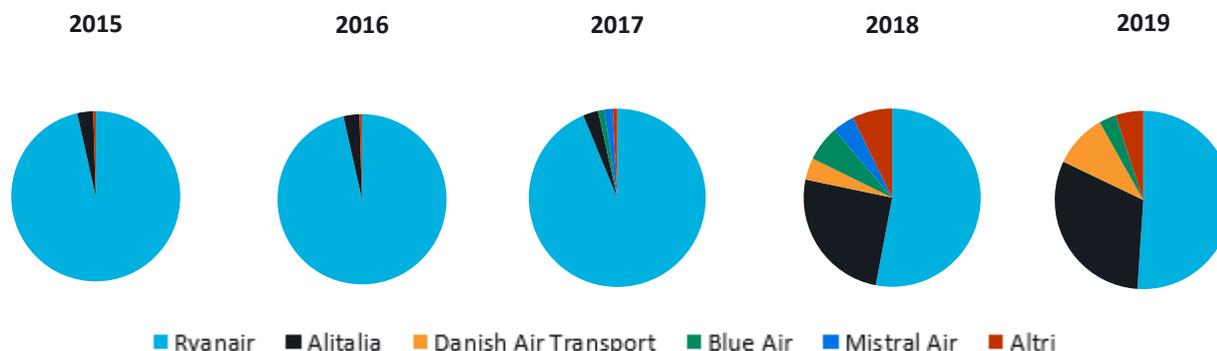
In tale contesto si è verificata anche una contestuale **diversificazione dei vettori operanti sullo scalo trapanese**: a partire dal 2017 lo scalo ha visto l'apertura di nuove rotte da parte di altri vettori, nello specifico Danish Air Transport (DAT), Blue Air, e Corendon.

Nel 2019 la **ripartizione dei passeggeri tra voli nazionali ed internazionali** è stata pari al 80% per i primi e al 20% per i secondi. Tale suddivisione ha registrato una certa costanza negli anni.

Trend dei volumi di traffico, suddivisi tra Ryanair e altri vettori ('000 pax)



Suddivisione della componente di traffico

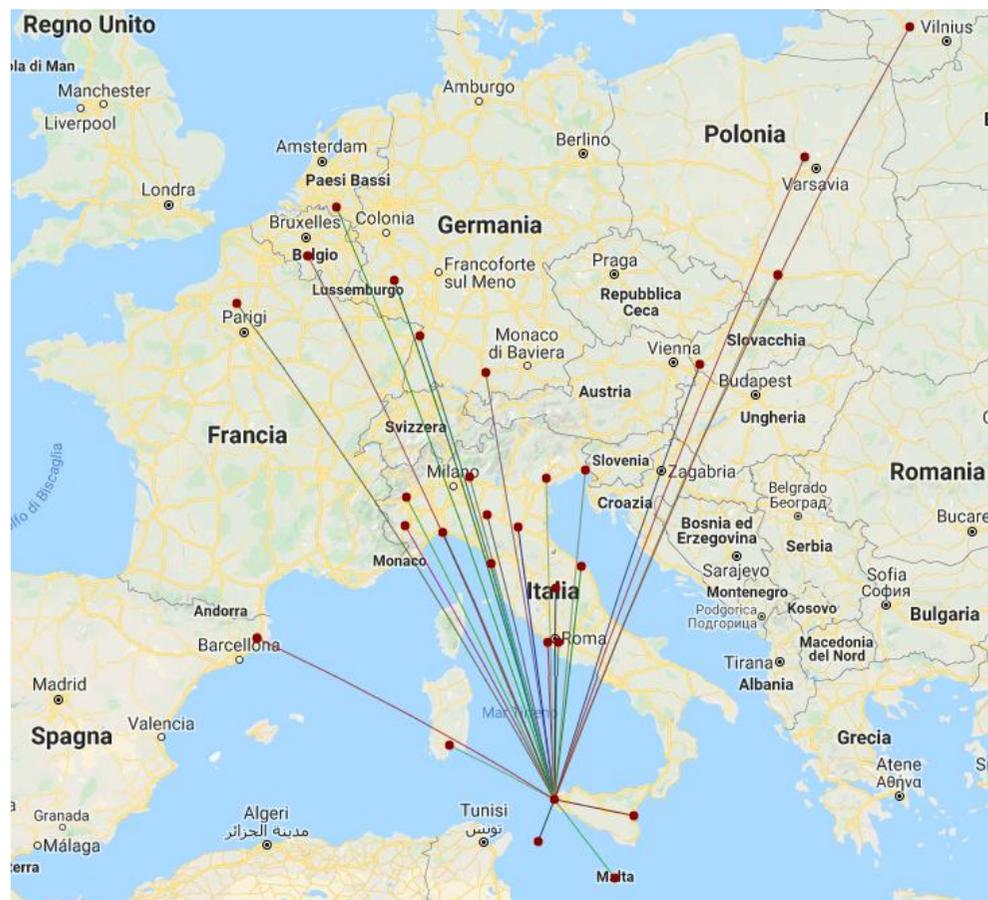


Fonte: AIRGEST

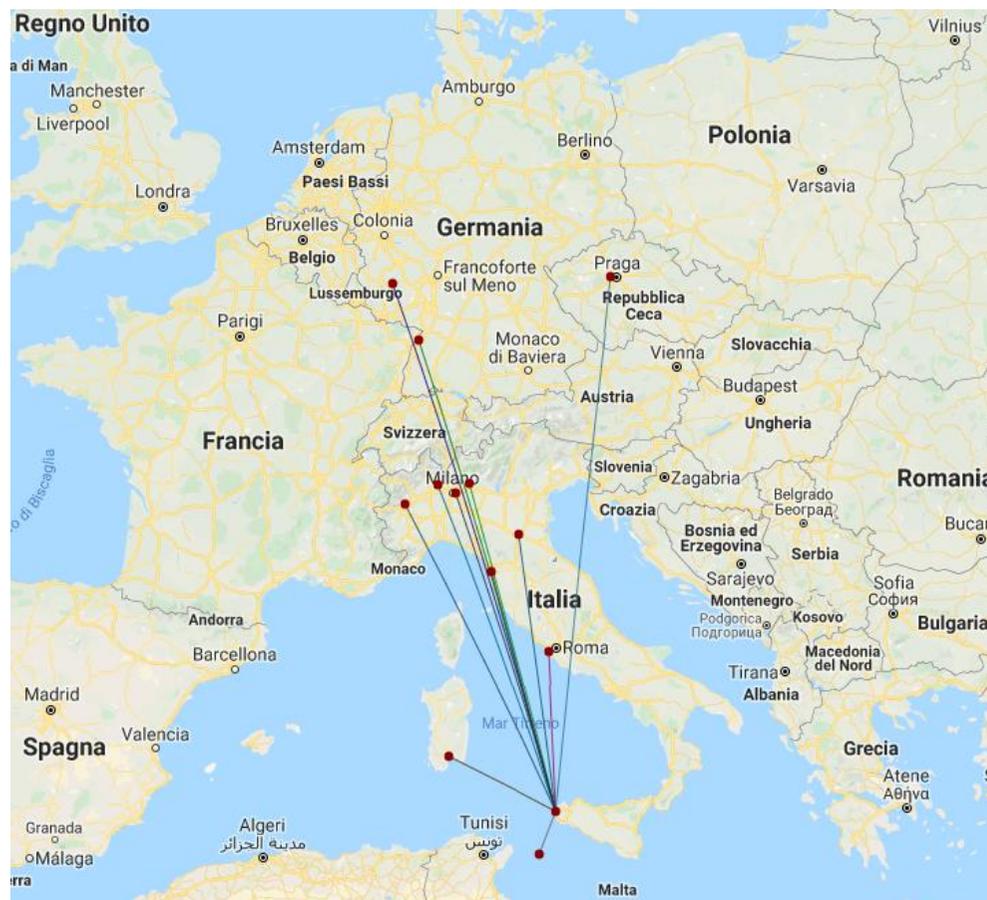
# Network aeroportuale

A seguito della chiusura della base operativa di Ryanair, il network dell'Aeroporto di Trapani ha subito una **significativa riduzione delle proprie tratte nazionali e, soprattutto, internazionali.**

Network aeroportuale 2015



Network aeroportuale 2019



Fonte: OAG database

## Stagionalità

Se si considerano gli anni dal 2015 al 2017, si nota come **lo scalo mostra fenomeni di stagionalità**, con volumi di traffico registrati nei mesi della *Summer Season* pari a circa il doppio di quelli registrati nei mesi della *Winter Season*. Tale fenomeno è legato principalmente alle caratteristiche dell'economia trapanese, fortemente incentrata sul turismo estivo.

Il valore anomalo del traffico aeroportuale registrato a novembre e dicembre 2017 è da attribuire principalmente a dei lavori sulle infrastrutture di volo che hanno comportato la temporanea sospensione dell'attività.

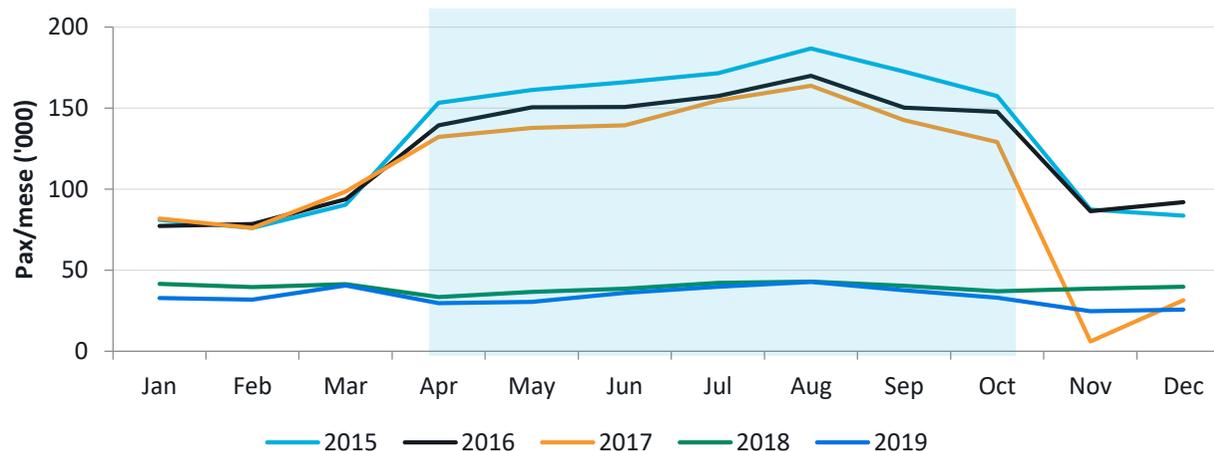
## Load Factor

Il coefficiente di riempimento (*Load Factor*) degli aeromobili, dal 2015 al 2017, è **stato mediamente al di sopra del 75%**, con un picco del 90% nel mese di settembre 2016.

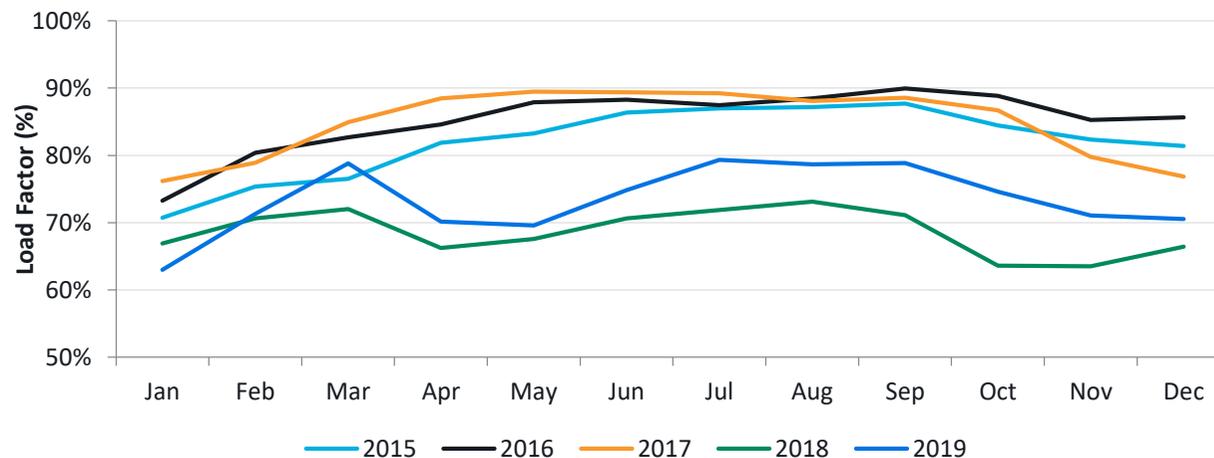
Nel 2018 e 2019, come riflesso del progressivo abbandono di Ryanair, i voli che hanno operato su Trapani hanno mostrato in media un *Load Factor* inferiore rispetto agli anni precedenti (in media circa il 71%).

Il *Load Factor* negli anni dal 2015 al 2017, se confrontato al dato sul volume di traffico, ha mostrato minori fenomeni di stagionalità da attribuire principalmente ad una riduzione sistemica dell'offerta che caratterizza la *Winter Season* rispetto alla *Summer Season*.

Trend dei volumi di traffico, valori mensili



Trend del load factor, valori mensili



Fonte: AIRGEST

Il flusso turistico registrato nella **Provincia di Trapani** negli ultimi 10 anni è prevalentemente domestico, circa **il 70% della domanda totale proviene da regioni italiane**.

Ad esclusione della Sicilia, **Lombardia (17%)** e **Lazio (8%)** risultano essere le regioni da cui si registrano il maggior numero di arrivi.

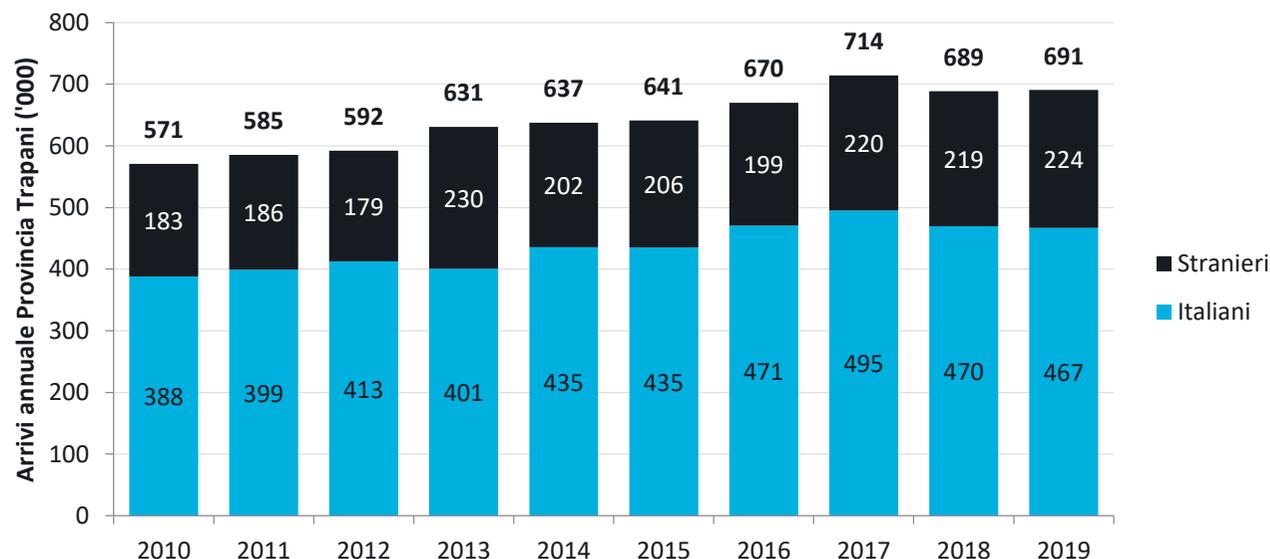
Tra i turisti internazionali la maggior parte di questi arrivano dalla Francia (32%), dalla Germania (13%) e Olanda (10%).

Al di fuori dell'Europa, la quota maggiore è rappresentata dai turisti americani (6%).

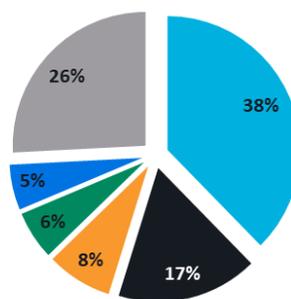
Da un'analisi dei dati relativi ai flussi turistici nel biennio 2017-2018 si nota come, dividendo i comuni della provincia di Trapani in due categorie, ovvero Poli Turistici (comuni che raccolgono in totale 85% degli arrivi) e gli altri comuni, nel **2018, anno in cui la presenza di Ryanair è drasticamente calata, i trend internazionali abbiano subito una flessione rispetto alla crescita media degli anni precedenti**.

**Nota:** Poli Turistici: Castellammare del Golfo, Castelvetrano, Erice, Favignana, Marsala, Mazara del Vallo, Pantelleria, San Vito Lo Capo, Trapani.

Trend turistici Provincia di Trapani 2010-2019

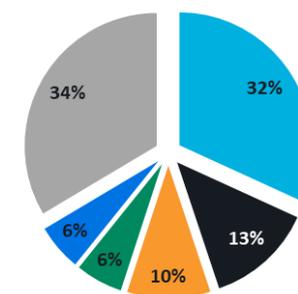


Presenze per Regione 2019



■ Sicilia ■ Lombardia ■ Lazio ■ Piemonte ■ Campania ■ Altri

Presenze per provenienza estera 2019



■ Francia ■ Germania ■ Olanda ■ USA ■ Regno ■ Altri

Fonte: Consorzio Comunale Trapani

## Traffico internazionale

A seguito della progressiva riduzione dell'operatività di Ryanair sullo scalo trapanese nel 2018, lo scalo di Palermo, anche grazie all'attuazione di una politica commerciale aggressiva, sembra aver assorbito gran parte della quota di traffico internazionale prima servito da Trapani: la crescita sui 2 scali è stata del 34% contro il 23% di crescita complessiva del traffico internazionale sul totale degli aeroporti italiani.



Competizione con l'Aeroporto di Palermo sul mercato internazionale come conseguenza della politica aggressiva di co-marketing adottata da GESAP negli ultimi anni

## Traffico nazionale

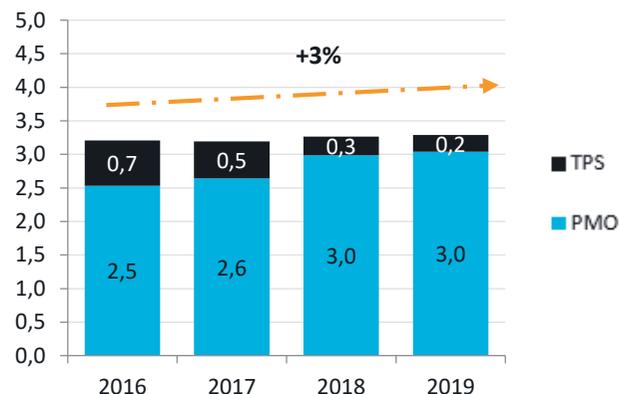
Il traffico nazionale sui 2 scali è cresciuto in maniera limitata se confrontato con la media nazionale, 3%, contro il 7% rilevato su tutti gli aeroporti italiani.

In particolare sembrerebbe che le rotte domestiche operate da Ryanair non siano state riproiettate su Palermo vista la riduzione dell'offerta complessiva sui voli domestici del 19%.

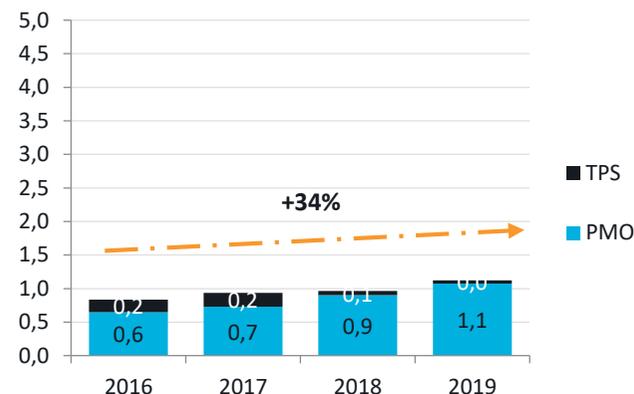


Spazio per recuperare parte del traffico sui voli domestici già operati in passato da Ryanair

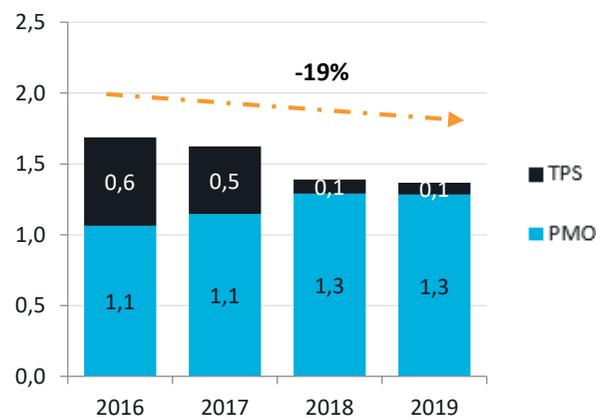
Posti offerti voli domestici (one way, milioni)



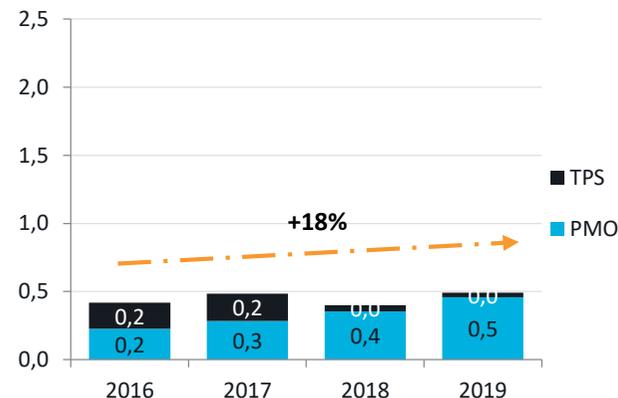
Posti offerti voli internazionali (one way, milioni)



Posti offerti voli domestici Ryanair (one way, milioni)



Posti offerti voli internazionali Ryanair (one way, milioni)



Fonte: OAG database

## Traffico Gennaio-Luglio 2020

Gli accadimenti legati alla pandemia di Coronavirus hanno causato, a livello globale, una forte contrazione della domanda di traffico aereo. In tale contesto anche lo scalo di Trapani ha scontato nei primi 7 mesi del 2020 una flessione del proprio traffico aeroportuale da imputare principalmente ai seguenti fattori:

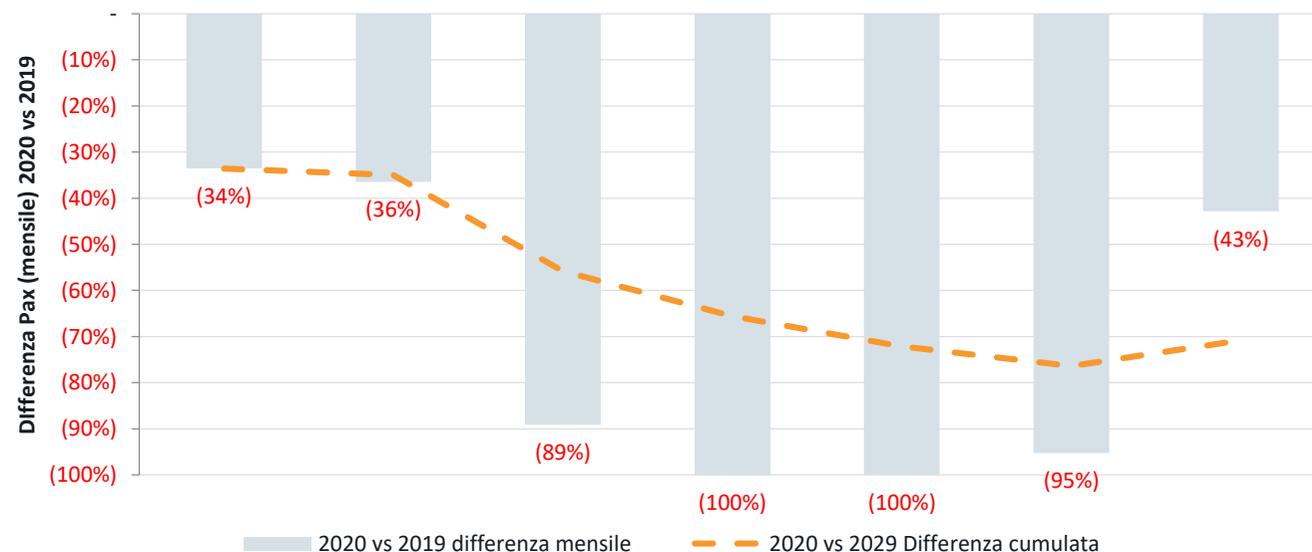
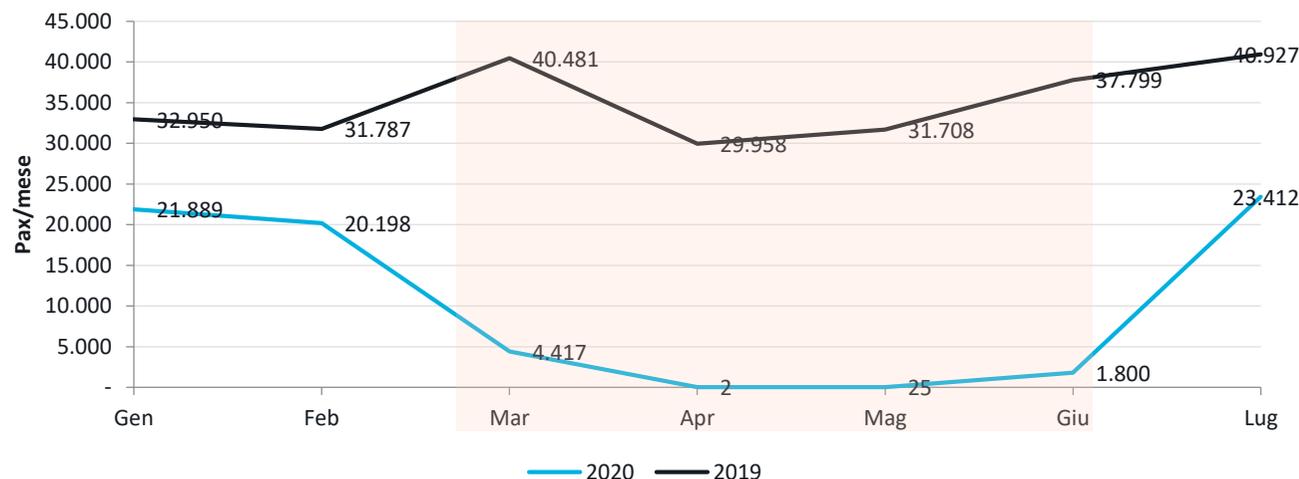
- Chiusura alle attività dello scalo trapanese per decreto del Ministero delle infrastrutture e Trasporti n. 112/20 in un'ottica di razionalizzazione dei trasporti a partire dal mese di marzo 2020 e fino al 21 giugno;
- Decremento della domanda di mobilità delle persone e conseguente riduzione dell'offerta da parte delle compagnie aeree.

A partire dall'inizio di luglio l'aeroporto ha visto la ripartenza dei collegamenti operati da **Ryanair**, **Albatar**, **Blue Air**, **DAT** e **Corendon**.

Contestualmente lo scalo ha registrato l'abbandono di **Alitalia** che ha deciso di lasciare le proprie rotte, da Trapani per Roma Fiumicino e Milano Linate, le quali sono state prontamente sostituite dal vettore iberico **Albatar**.

**Alla luce di questi accadimenti il traffico dello scalo nei primi 7 mesi del 2020 ha registrato una contrazione del 71% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in linea con media nazionale.**

Traffico aeroportuale mensile Gennaio-Luglio 2020 vs 2019 in valori assoluti e percentuali



Diffusione a livello globale



In che misura il **virus si è diffuso e si sta diffondendo in Asia orientale, Africa, Europa Occidentale e Nord e Sud America**? Quando sarà prodotto il **vaccino**?

Durata delle restrizioni socio-economiche e impatti psicologici sui comportamenti



Per quanto tempo saranno in vigore **le attuali misure restrittive** nei paesi colpiti e **che azioni verranno implementate nella fase di transizione**? Che effetto avranno nella vita quotidiana della popolazione (**distanziamento sociale, smart working, e-learning**, ecc..)?

Durata del periodo di ripresa



Entro quanto tempo è ipotizzabile immaginare il ritorno alla **cosiddetta «situazione di normalità»**? In che modo le istituzioni regoleranno il periodo di transizione?

Impatto sul settore aeronautico



Che impatti ci si attende nel comparto aeronautico (**rischio cash burn**)? Come reagiranno le compagnie aeree in termini di **capacità, rinegoziazione dei meccanismi di incentivazione e riorganizzazione del proprio network**?

Condizioni economiche locali, nazionali e globali



In che misura l'economia sarà impattata dall'epidemia di COVID-19 e quanto tempo sarà necessario per una piena ripresa? Che impatti saranno registrati **sul livello occupazionale**? In che misura verrà declinata **l'offerta turistica nel prossimo biennio**?

Condizioni di crescita pre-impatto



Che impatti bisogna attendersi sul **network servito dal singolo gestore aeroportuale**? Che **azioni dovranno essere implementate per favorire il ritorno alle condizioni pre-crisi**?

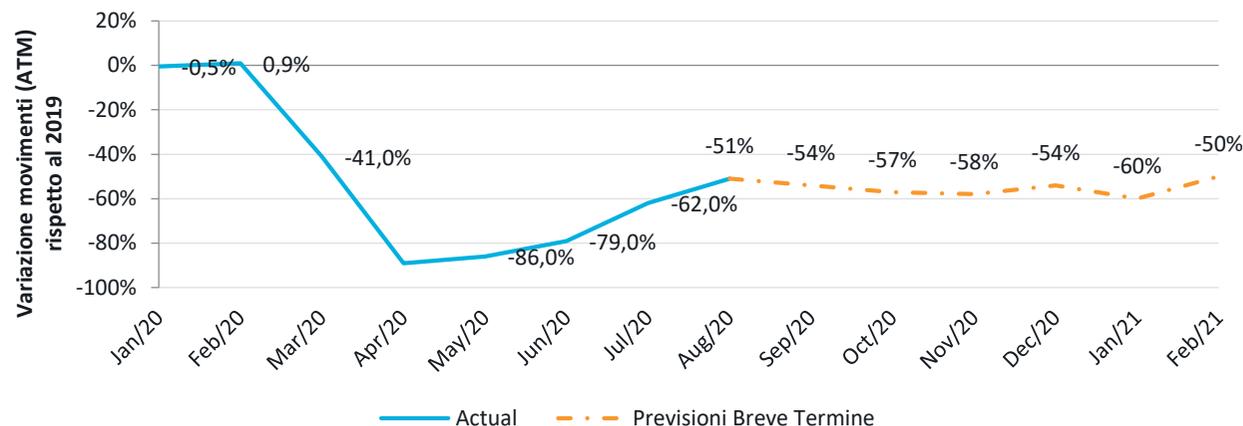
## Previsioni di traffico

A partire da Marzo 2020 le principali organizzazioni a livello europeo e globale in ambito *aviation* (ACI Europe e World, Eurocontrol, ICAO, IATA, ecc..) hanno pubblicato numerosi aggiornamenti riguardanti la possibile evoluzione del traffico aereo nel breve e medio-lungo periodo.

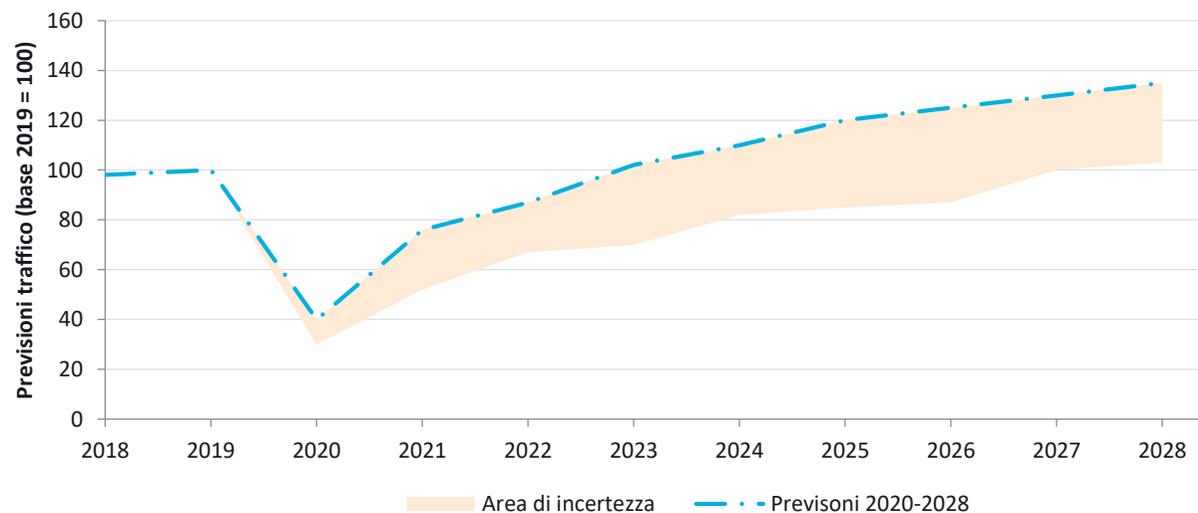
Si illustrano di lato le previsioni fornite da:

- **Eurocontrol** (previsioni pubblicate il 14/09/2020) nel breve periodo tra Settembre 2020 e Febbraio 2021. Le stime fornite da Eurocontrol evidenziano **un rallentamento del recupero del traffico aeroportuale durante la stagione Winter 2021 per via del nuovo aumento dei casi in Europea e dell'incertezza legata alle varie restrizioni presenti nei diversi paesi europei**. A febbraio 2021 è previsto ancora un **-50%** del numero dei movimenti registrati nello stesso mese del 2019
- **ACI World** (previsioni pubblicate il 31/08/2020) per il medio/lungo periodo dal 2020 al 2028. **Secondo tali previsioni il traffico aeroportuale potrà ritornare ai valori pre COVID19 tra il 2023 ed il 2024**, fermo restando l'alto grado di incertezza relativo ad ogni tipo di previsioni dovuto a numerosi fattori attualmente difficilmente prevedibili (commercializzazione vaccino, tenuta economica a livello globale, robustezza finanziaria delle compagnie aeree, propensione al volo, ecc..).

EUROCONTROL - Evoluzione numero di movimenti su base mensile 2020 vs 2019



ACI WORLD - Evoluzione numero di passeggeri su base annuale (traffico 2019=100)



## 4. Ipotesi alla base del Piano di risanamento

---





Area di intervento	Azione Strategica	Effetto
Interventi finalizzati all'incremento del traffico	Aggiudicazione del bando legato ai fondi della Regione Siciliana (Legge Regionale n. 14/2019 e successivo Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo n. 3512 del 19 Dicembre 2019)	Da 2020
	Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n.2/20	Da fine 2020
Traffico aeroportuale	Incremento attività volativa Albastar e Ryanair	Da stagione IATA Winter 2021
	Apertura rotte soggette ad Oneri di Servizio Pubblico	Da Novembre 2020
Ricavi commerciali ed Altri Ricavi	Incremento ricavi <i>non-aviation</i> (F&B, Retail, pubblicità, Rent a Car, ecc..) per maggiore flusso passeggeri <i>incoming</i> internazionale Aumento ricavi da subconcessione aeree per utilizzo di parte del sedime aeroportuale da parte di società specializzata in disassemblaggio aeromobili	Da 2021
Costi operativi (OpEx)	Efficientamento dei costi operativi	Da 2021
Investimenti (CapEx)	Piano degli investimenti costante nel periodo di piano	Da 2021
Ripianamento dei debiti esistenti	Diminuzione dell'esposizione debitoria principalmente connessa al pagamento dei debiti pregressi per addizionali, dei debiti erariali e di altri debiti connessi all'operatività dello scalo.	Da 2020-21
Copertura perdite e aumento del Capitale Sociale	Nuova finanza a sostegno del piano di risanamento per complessivi circa Euro 13 mln	2020



Aspetto	Descrizione
<b>Anno base del Piano di Risanamento</b>	<b>L'anno 2020</b> rappresenta <b>l'anno base del Piano di Risanamento</b> . I dati relativi a tale anno non sono tutt'ora consuntivati ma si basano sul migliore livello di approfondimento disponibile al momento della redazione del presente documento.
<b>Incentivazione ai vettori e OSP</b>	Il Piano di Risanamento prevede nel biennio 2023-24 il mantenimento dello stanziamento regionale finalizzato a favorire lo sviluppo del traffico aeroportuale dello scalo trapanese e dei collegamenti in continuità territoriale ex Reg. (CE) n. 1008/2008.
<b>Perdite fiscalmente deducibili</b>	Secondo l'attuale normativa (art. 84, comma 1 del DPR 917/86), la perdita fiscale conseguita in un periodo d'imposta può essere computata in diminuzione dei redditi dei periodi successivi in misura non superiore all'80% del reddito imponibile di ciascun periodo d'imposta, per l'intero importo che trova capienza in tale ammontare. Considerato che dall'ultima dichiarazione dei redditi, presentata per il periodo di imposta 2018, emergono perdite fiscali da riportare a nuovo per complessivi euro 29.102.359, si può ipotizzare, stante l'attuale normativa, che per il reddito imponibile che si prevede di realizzare negli anni 2023-2024, potrà prevedersi una tassazione IRES limitatamente al 20% dello stesso.
<b>Crediti v/clienti Debiti v/fornitori</b>	La Società punta a ridurre <b>gradualmente i giorni medi di incasso e di pagamento</b> fino a raggiungere valori medi plausibili sull'evoluzione della gestione corrente futura (circa il 60% e 50% in meno rispetto ai valori 2019 rispettivamente per i crediti e debiti).
<b>Investimenti</b>	Vengono ipotizzati modesti interventi (materiali ed immateriali) di sostituzione/rimpiazzo finalizzati al <b>mantenimento delle attuali caratteristiche operative dello scalo</b> .
<b>Oneri diversi di gestione</b>	Il 2019 è stato caratterizzato da accantonamenti per circa Euro 350k. La Società ha confermato che è ragionevole assumere che tali accantonamenti non debbano ripetersi nell'arco di piano in maniera così rilevante.
<b>Perdite fiscalmente deducibili</b>	Secondo l'attuale normativa (art. 84, comma 1 del DPR 917/86), la perdita fiscale conseguita in un periodo d'imposta può essere computata in diminuzione dei redditi dei periodi successivi in misura non superiore all'80% del reddito imponibile di ciascun periodo d'imposta, per l'intero importo che trova capienza in tale ammontare. Considerato che dall'ultima dichiarazione dei redditi, presentata per il periodo di imposta 2018, emergono perdite fiscali da riportare a nuovo per complessivi euro 29.102.359, si può ipotizzare, stante l'attuale normativa, che per il reddito imponibile che si prevede di realizzare negli anni 2023-2024, potrà prevedersi una tassazione IRES limitatamente al 20% dello stesso.

Aspetto	Descrizione
<p><b>Aumento di capitale</b></p>	<p>La Società si trova attualmente nella fattispecie prevista dall'art. 2447 del codice civile in quanto le perdite attese per l'esercizio in corso e quelle pregresse, nel totale pari a circa Euro 9.6 mln, superano il terzo del capitale sociale e non vi sono al momento elementi a sostegno del loro riassorbimento con i risultati di gestione del prossimo esercizio; di conseguenza la riduzione del capitale sociale richiesta per la copertura di tali perdite porterebbe il capitale sociale al di sotto dei minimi legali previsti per l'esercizio dell'attività di gestione aeroportuale. Questo comporta la necessità di deliberare una riduzione del capitale ed il contemporaneo aumento del medesimo ad una cifra non inferiore al minimo previsto (nella fattispecie Euro 3.098.741 come stabilito dal D.M. 521/97).</p> <p>Nell'ambito di tale circostanza il management di Airgest ritiene opportuno dotare fin da subito la Società degli strumenti necessari a fronteggiare con successo il piano di risanamento, nonché di semplificare e unificare i passaggi assembleari e amministrativi dei soci organi pubblici nell'intento di perseguire i relativi benefici, in termini di minori costi e minor tempo speso, mettendo così Airgest in una posizione tale da poter cogliere con la massima reattività le opportunità di business e di rilancio che dovessero presentarsi in futuro. Per tali motivi l'aumento di capitale che il management intende proporre in <b>un'unica tranche entro il 2020</b> ha maggiore capienza rispetto alle previsioni più immediate previste dagli obblighi del codice civile e ha anche lo scopo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>anticipare gli effetti di quanto previsto dall'art. 2446 codice civile</b> e procedere alla riduzione del capitale che si renderebbe opportuna nel <b>2022</b> per la copertura delle perdite del 2021; tali perdite altrimenti sommate alla perdite d'esercizio attese in corso di anno porterebbero alla riduzione del capitale sociale in quanto superiori ad un terzo dello stesso; e</li> <li>• <b>anticipare gli effetti di quanto previsto dal D.M. 521/97</b> per effetto dell'attesa crescita dei volumi passeggeri che nel <b>2023</b> porterà i WLU medi di biennio sopra il milione di passeggeri.</li> </ul> <p>Tale proposta di aumento di capitale che di conseguenza ammonta a circa <b>Euro 13 mln</b> nel 2020 viene nel presente piano interamente imputato a Capitale Sociale: si noti che questa semplificazione rappresentativa non preclude una diversa destinazione dell'aumento di capitale ad eventuali riserve.</p> <p>Il Piano di Risanamento prevede che l'aumento di capitale venga sottoscritto e versato dagli azionisti interamente entro la fine del 2020. Eventuali ipotesi di versamenti dilazionati, su un orizzonte temporale più lungo e i relativi impatti negativi sul cash flow della Società, non sono stati considerati nel presente esercizio di pianificazione economico finanziaria.</p>

# Interventi finalizzati all'incremento del traffico – 1/2

In considerazione del sostanziale fallimento delle due procedure di gara indette nel 2017 e nel 2018, sono stati adottati interventi di natura diversa che si prevede avranno effetti positivi sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto di Trapani.

## Legge Regionale n. 14/2019

Ad Agosto 2019, la Regione Siciliana ha emesso la **LR 14/19 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi"**, mediante la quale viene confermata la volontà del socio di maggioranza assoluta di porre in essere **nuovi e più performanti strumenti di rilancio industriale dello scalo**.

La nuova L.R. 14/19, all'art 13, prevede uno **stanziamento di circa € 9,4 Milioni** da destinare direttamente alla Società di gestione aeroportuale 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, consentendo ad Airgest di competere nell'ambito degli incentivi ai vettori ad armi pari con i restanti scali nazionali.

Il percorso amministrativo di trasferimento ed utilizzo di tale somme è stato definito con il Dipartimento regionale del Turismo, con il quale è stata sottoscritta in data 19 dicembre 2019 apposita Convenzione ex art.13, commi 2 e 3, della Legge Regionale 6 agosto 2019, n. 14."

### Aggiudicazione del bando per gli incentivi

In relazione alla procedura ex LR 14/19 si evidenzia che a luglio 2020:

- il vettore **Albatar** è risultato l'unico offerente ammesso che abbia manifestato interesse per il Lotto 1, proponendo sull'importo del predetto Lotto 1 (pari ad € 500.000,00) un programma di collegamenti aerei di durata pari a 12 mesi, per un corrispettivo complessivo pari ad **€ 459.270,00**, con un residuo non assegnato pari ad € 40.730,00;
- Il vettore **Ryanair** è risultato l'unico offerente che abbia manifestato interesse per il Lotto 2, proponendo sull'importo del predetto Lotto 2 (pari ad € 8.751.000,00) un programma di collegamenti aerei di durata pari a 36 mesi, per un corrispettivo complessivo pari ad **€ 8.751.000,00**, con conseguente assegnazione dell'intero ammontare del predetto Lotto 2.

In ragione di ciò la Società, nella proiezione dell'operatività dello scalo, ha ipotizzato prudenzialmente l'avvio degli effetti della LR 14/19 e quindi della conclusione ed avvio di puntuali accordi commerciali con i vettori:

- Albatar a far data **dalla Winter season IATA 2020-21**, ovvero da novembre 2020;
- **Ryanair** a partire dalla **Summer Season IATA 2021-22**, ovvero da Aprile 2021.

Di conseguenza di ciò il traffico su base annuale raggiungerà una stabilizzazione a partire dal 2022.

I progetti tecnici presentati dai due vettori sono stati

sottoposti alla verifica del MEO test, dimostrando la redditività dell'operazione, e quindi il rispetto della normativa comunitaria.

## Oneri di servizio pubblico 2020 – 2023

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

Nella fattispecie, un driver importate per la Società nella costruzione del proprio piano di rilancio industriale è infatti il provvedimento legislativo con il quale vengono stanziati **circa Euro 23 milioni** per l'attivazione di collegamenti aerei in continuità territoriale, c.d. Oneri di Servizio Pubblico (OSP), **presso lo scalo di Trapani-Birgi**.

Al riguardo si registra il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n.158/20, emesso nel mese di maggio 2020, con il quale sono stati introdotti gli **oneri di servizio pubblico dal mese di novembre 2020** in relazione all'esecuzione di collegamenti con **6 destinazioni sul territorio nazionale**. **L'avvio di tali rotte contribuirà in misura sensibile alla ripresa operativa ed economica della Società**.

**Le compagnie che hanno presentato le proprie offerte entro il termine fissato del 18 agosto 2020 sono risultate essere Albatar, Dat e Tayanjet.**



## Interventi previsti

Riferimento normativo	Risorse stanziare	Rotte	Periodicità	Frequenza & Target di traffico	Tariffe (Max Residenti)
<p><b>Legge Regionale n. 14/2019</b></p> <p><b>Decreto Dirigente Generale Dipartimento regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo n. 3512 (19/12/19)</b></p> <p>Interventi in favore dell'Aeroporto di Trapani-Birgi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lotto 1 - Assegnato al vettore Albastar per un importo di € 459.270 a fronte di un programma di collegamenti aerei di durata pari a 12 mesi;</li> <li>Lotto 2 assegnato al vettore Ryanair per un importo complessivo di € 8.751.000 per un programma di collegamenti aerei di durata pari a 36 mesi</li> </ul>	<p>Da definire puntualmente nell'ambito delle trattative commerciali con i vettori e da recepire nella convenzione con il dipartimento regionale per il turismo ex L.R. 14/2019</p>	<p><b>Albastar:</b> Accordo su base annuale (durata 12 mesi).</p> <p><b>Ryanair:</b> Accordo su base triennale (durata 36 mesi)</p>	<p><b>Albastar:</b> 810 movimenti/anno da effettuare con aeromobile B737-800. <b>Target pax: 91.854/anno</b></p> <p><b>Ryanair:</b> 12.048 movimenti da effettuare nel triennio con aeromobile B737-800. <b>Target pax: 2.001.888 nel triennio</b></p>	<p>Non predeterminate</p>
<p><b>Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n.158/20</b></p> <p>Servizi d'interesse economico generale oggetto di onere di servizio pubblico ex Reg. (CE) n. 1008/2008</p>	<p>Circa 23 milioni di € per il periodo 2020-2023</p>	Trapani – Brindisi e vv.	Annuale	2/settimana	35 €
		Trapani – Trieste e vv.	Annuale	2/settimana	45 €
		Trapani – Parma e vv.	Annuale	2/settimana	45 €
		Trapani – Ancona e vv.	Annuale	2/settimana	35 €
		Trapani – Perugia e vv.	Annuale	2/settimana	35 €
		Trapani – Napoli e vv.	Annuale	1/settimana	35 €

# Incremento del traffico aeroportuale – Ipotesi e Previsioni 2020-2024

Vettore	Ipotesi	Previsioni	2020	2021	2022	2023	2024
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Decrescita del numero dei passeggeri nel 2020 causa COVID19</li> <li>Mantenimento per tutto l'arco di piano dell'operativo (rotte/frequenze) esistente (Bologna, Pisa, ecc.)</li> <li>Attivazione nuove rotte dalla stagione IATA Summer 21 legate allo strumento di incentivazione rotte ex legge regionale 14/19 . A partire dal 20202 attivazione di una frequenza/anno solo stagione Summer</li> </ul>	<b>Passeggeri</b>	117.139	433.706	753.414	788.912	824.409
		Movimenti	813	2.605	4.542	4.756	4.970
		<i>Load factor</i>	76,2%	88,1%	87,8%	87,8%	87,8%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incremento graduale del Load Factor su rotte esistenti (FCO e MXP) e dei movimenti (per un totale di 810 a regime nel 2021)</li> </ul>	<b>Passeggeri</b>	41.539	100.966	100.966	100.966	100.966
		Movimenti	443	810	810	810	810
		<i>Load factor</i>	49,6%	66,0%	66,0%	66,0%	66,0%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stabile con consolidamento rotte esistenti soprattutto nelle prossime stagioni summer come risultato di una maggiore domanda legata ad un turismo di prossimità</li> </ul>	<b>Passeggeri</b>	27.853	41.191	42.293	44.642	46.992
		Movimenti	1.001	1.424	1.424	1.424	1.424
		<i>Load factor</i>	42,2%	43,8%	45,0%	47,5%	50,0%
<b>Altro Vettore (Oneri di servizio pubblico)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuove rotte da novembre 2021: Trieste, Parma, Ancona, Perugia e Brindisi (2/7) e Napoli (1/7)</li> </ul>	<b>Passeggeri</b>	20.261	113.703	113.703	115.517	117.121
		Movimenti	223	1.146	1.146	1.146	1.146
		<i>Load factor</i>	64,9%	70,9%	70,9%	72,0%	73,0%
 	<ul style="list-style-type: none"> <li>BlueAir stabile con consolidamento rotte esistenti ed incremento frequenza su Torino a partire dalla Winter 2021</li> <li>Crescita organica altro operatore su nuove rotte (2 rotte con frequenza 2/7) dal 2023</li> <li>Incremento charter nel 2023 con attivazione 1 rotta 7/7</li> </ul>	<b>Passeggeri</b>	13.744	35.588	37.594	94.116	98.694
		Movimenti	137	361	361	930	930
		<i>Load factor medio</i>	58,4%	55,7%	58,8%	64,3%	66,9%

# Focus vettore Ryanair

Ryanair in passato ha generato volumi di traffico su Trapani nell'ordine del milione e mezzo di passeggeri, suddivisi come indicato nella grafica a fianco tra nazionali e internazionali.

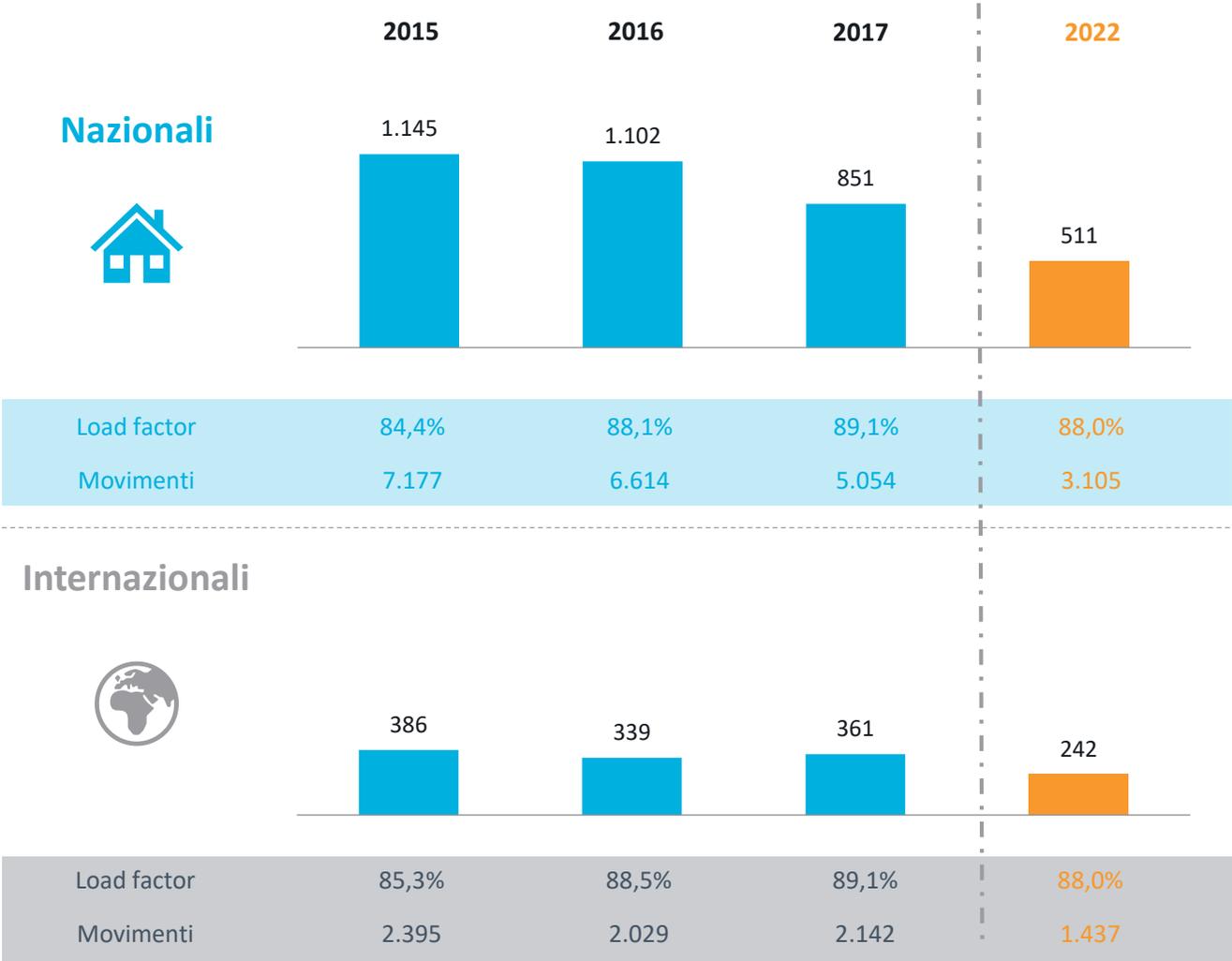
Per le rotte future, si ipotizzano generalmente **frequenze inferiori** rispetto a quelle operate negli anni 2015-2017 e *load factor* comunque allineati con quelli passati.

Pertanto si stima, prudenzialmente, un traffico passeggeri inferiore rispetto a quello servito negli anni passati dallo scalo trapanese.

In totale si ipotizza nel 2022 un traffico totale di circa **753 mila passeggeri, pari a circa la metà del traffico che Ryanair portava nel 2016; tale approccio risulta cautelativo.**



Volumi di traffico annuali passati e futuri per il vettore Ryanair ('000 pax)



Comprovata capacità del vettore irlandese di sviluppare volumi di traffico in un modesto arco temporale a fronte di accordi commerciali siglati con le società di gestione aeroportuale.

Seguendo un approccio cautelativo i volumi di traffico previsti nel presente Piano risultano essere inferiori rispetto a quanto precedentemente registrato dal vettore *low cost* su Trapani.



Le nuove rotte **oggetto di Oneri di Servizio Pubblico (OSP)** includeranno collegamenti da Trapani con destinazione Trieste, Parma, Perugia, Ancona e Brindisi, con frequenza bisettimanale, e Napoli, con frequenza settimanale. Il traffico previsto su ogni rotta a regime è ipotizzato in circa **20.000 passeggeri/anno per le frequenze bisettimanali e 10.000 passeggeri/anno** per quella mono settimanale, con un **load factor medio del 75% nella summer e del 65% nella winter**, considerando aeromobili con capacità pari a 140 posti.

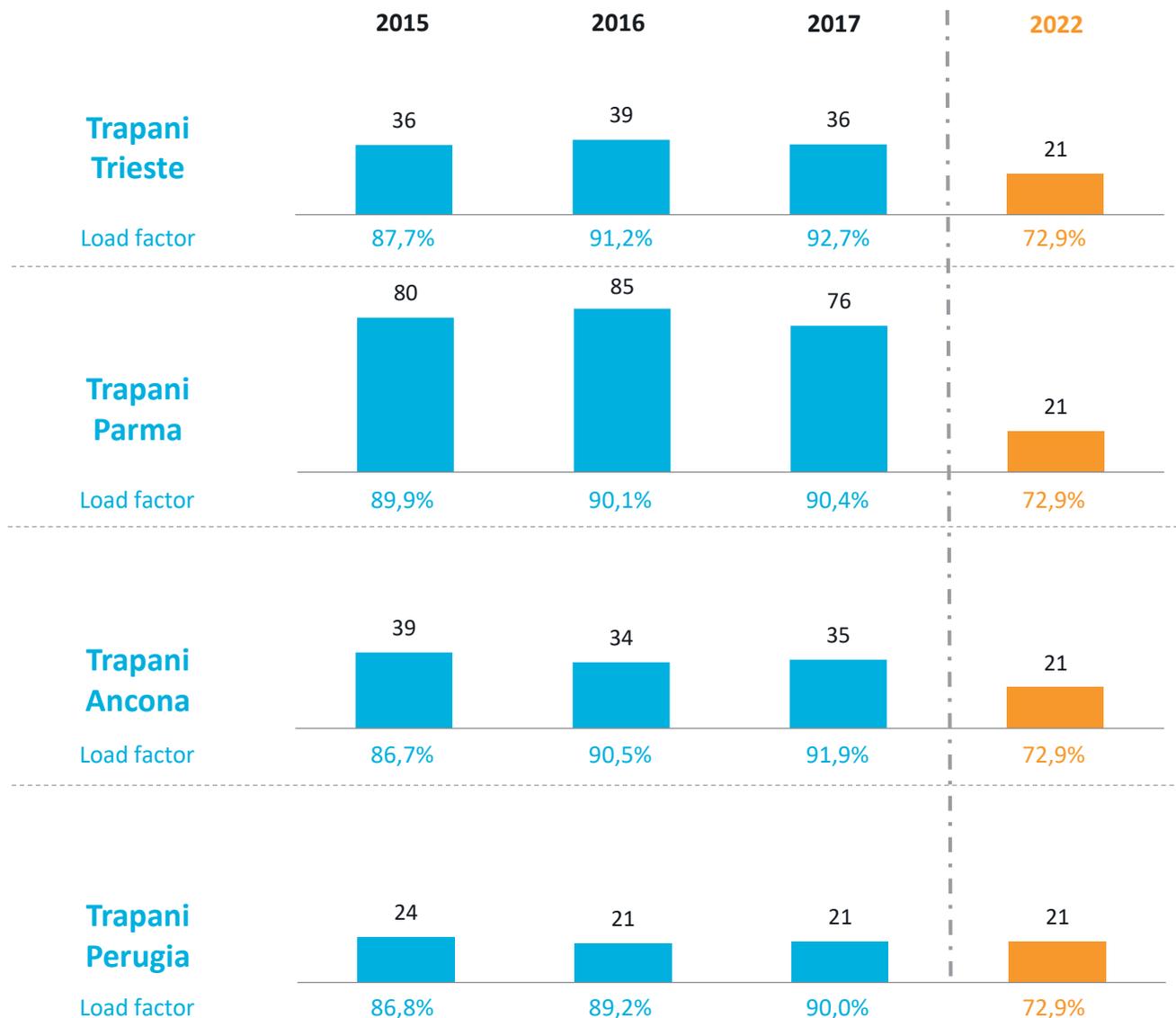
Tali rotte, ad eccezione di Brindisi e Napoli, sono state precedentemente servite da Ryanair (anni 2016-2017) registrando *load factor* medi pari a circa il 90% con aeromobili con capacità da 189 posti. I volumi di traffico passati e le previsioni per il futuro sono indicate nei grafici a fianco.

Le previsioni di domanda sulle tratte oggetto di OSP presentano, al netto di una possibile competizione con le rotte operate dallo scalo di Palermo (Napoli ed Ancona), un grado rischio limitato in relazione ai seguenti fattori:

- **performance, in termini di Load Factor**, registrate da Ryanair in passato;
- **prezzo medio del biglietto offerto dalla compagnia irlandese in linea con le tariffe massime** indicate dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.2/20.

La compagnia che si aggiudicherà l'operatività di tali rotte opererà con **frequenze inferiori ed aeromobili con meno capacità** limitando di conseguenza la propria esposizione commerciale.

Volumi di traffico annuali passati e futuri per alcune rotte oggetto di OSP ('000 pax)



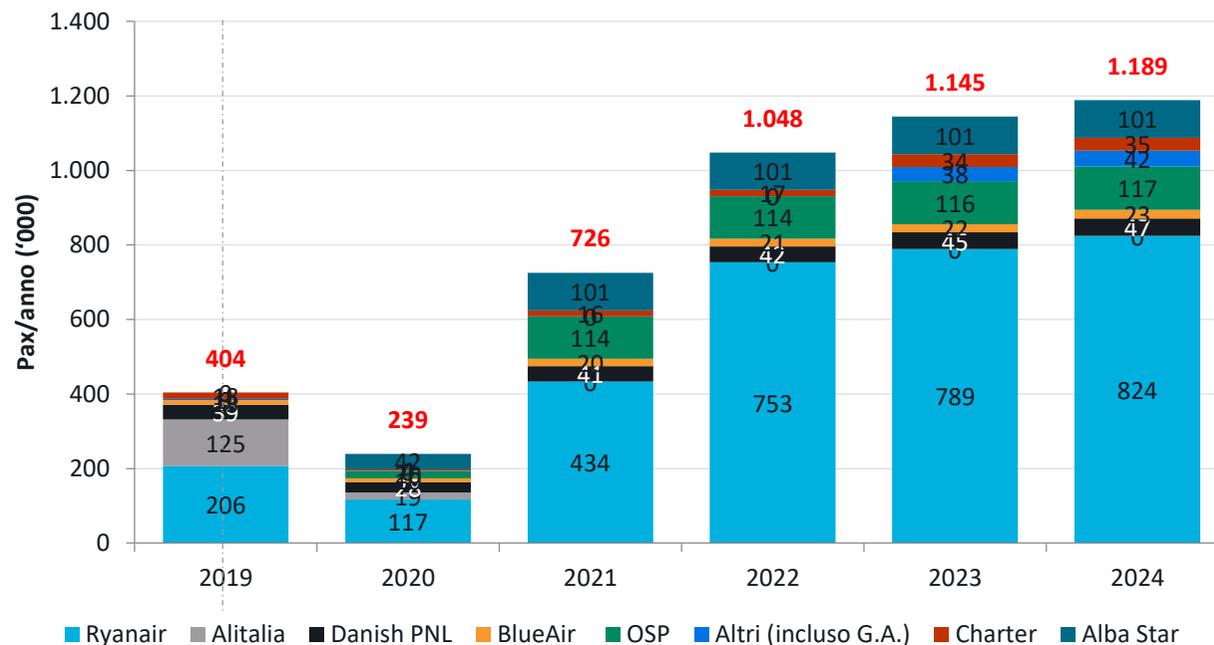
Sulla base delle ipotesi descritte alle pagine precedenti, è stato stimato il numero di passeggeri e movimenti previsti con **orizzonte temporale 2024**.

A fine piano il traffico stimato si attesta intorno ad **1,2 milioni di passeggeri/anno**, con una crescita significativa attesa nel biennio 2021-2022 dovuta principalmente ai seguenti fattori:

- Incremento del mercato servito da **Ryanair** grazie all'apertura di **nuove tratte**, sia domestiche che internazionali, fino a raggiungere un totale di **18 voli giornalieri nella Summer Season e 6 nella Winter Season nel 2022**.
- attivazione delle **6 nuove rotte domestiche** oggetto di Oneri di Servizio Pubblico (**OSP**) con frequenza bi-settimanale a partire da novembre 2020.
- attivazione di **2 ulteriori rotte domestiche** con frequenza bi-settimanale a partire dal 2023;
- attivazione di **1 nuova rotta charter nel 2023** con frequenza giornaliera.

L'abbandono dello scalo di Trapani da parte di Alitalia viene compensato dalla compagnia iberica Albastar.

Previsioni di traffico 2019-2024, valori annuali (pax commerciali)



	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Passeggeri</b>	<b>404.296</b>	<b>239.484</b>	<b>725.569</b>	<b>1.048.385</b>	<b>1.144.569</b>	<b>1.188.599</b>
<b>CAGR</b>				CAGR 19-22: +37%		CAGR 22-24: +6%
<b>Movimenti</b>	<b>5.333</b>	<b>6.644</b>	<b>9.384</b>	<b>9.985</b>	<b>9.985</b>	<b>9.985</b>
<b>CAGR</b>				CAGR 19-22: +17%		CAGR 22-24: +6%

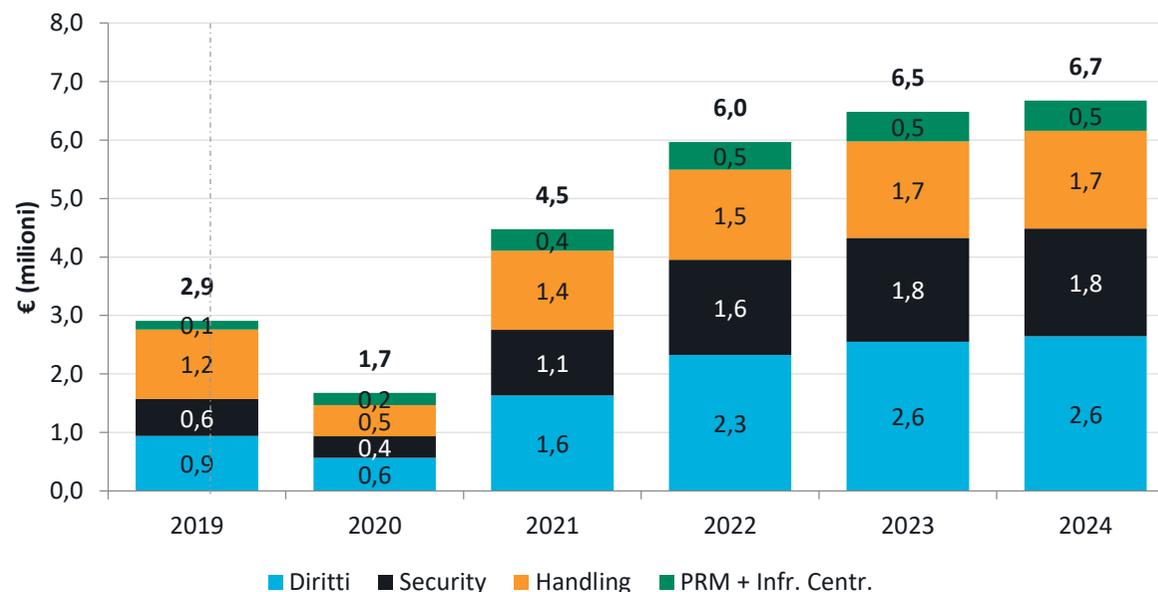
Sulla base delle previsioni di traffico aeroportuale si è provveduto a calcolare i ricavi *aviation* sulla base dell'attuale livello tariffario regolato dal GU Serie Generale n.182 del 07/08/2014.

**I diritti aeroportuali non sono stati indicizzati durante l'arco di piano.**

Airgest attualmente svolge in proprio le attività di Handling aeroportuale ed è l'unico fornitore di tali servizi sullo scalo di Birgi.



Previsioni di ricavi aeroportuali 2020-2024, Euro (milioni)



Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Diritti	937.601	563.209	1.631.679	2.327.337	2.551.248	2.642.659
Security	634.641	371.201	1.124.632	1.624.997	1.774.082	1.842.328
Handling	1.188.665	531.466	1.350.507	1.541.824	1.655.356	1.676.493
PRM + Infr. Centr.	149.898	208.240	371.926	471.999	501.816	515.466
<b>Ricavi aeronautici</b>	<b>2.910.805</b>	<b>1.674.116</b>	<b>4.478.745</b>	<b>5.966.158</b>	<b>6.482.502</b>	<b>6.676.946</b>
CAGR				CAGR 19-22: +27%		CAGR 22-24: +6%

Sono state confrontate le tariffe aeroportuali attualmente in vigore a Trapani con quelle presso altri scali italiani (barre in celeste) ed esteri operanti nell'area del Mediterraneo similari per dimensione allo scalo trapanese (barre in verde) tra cui Santorini (JTR), Mykonos (JMK), Ajaccio (AJA) Dubrovnik (DBV), Girona (GRO), Minorca (MAH).

Le tariffe rappresentano il costo a volo unitario comprendente i seguenti servizi:

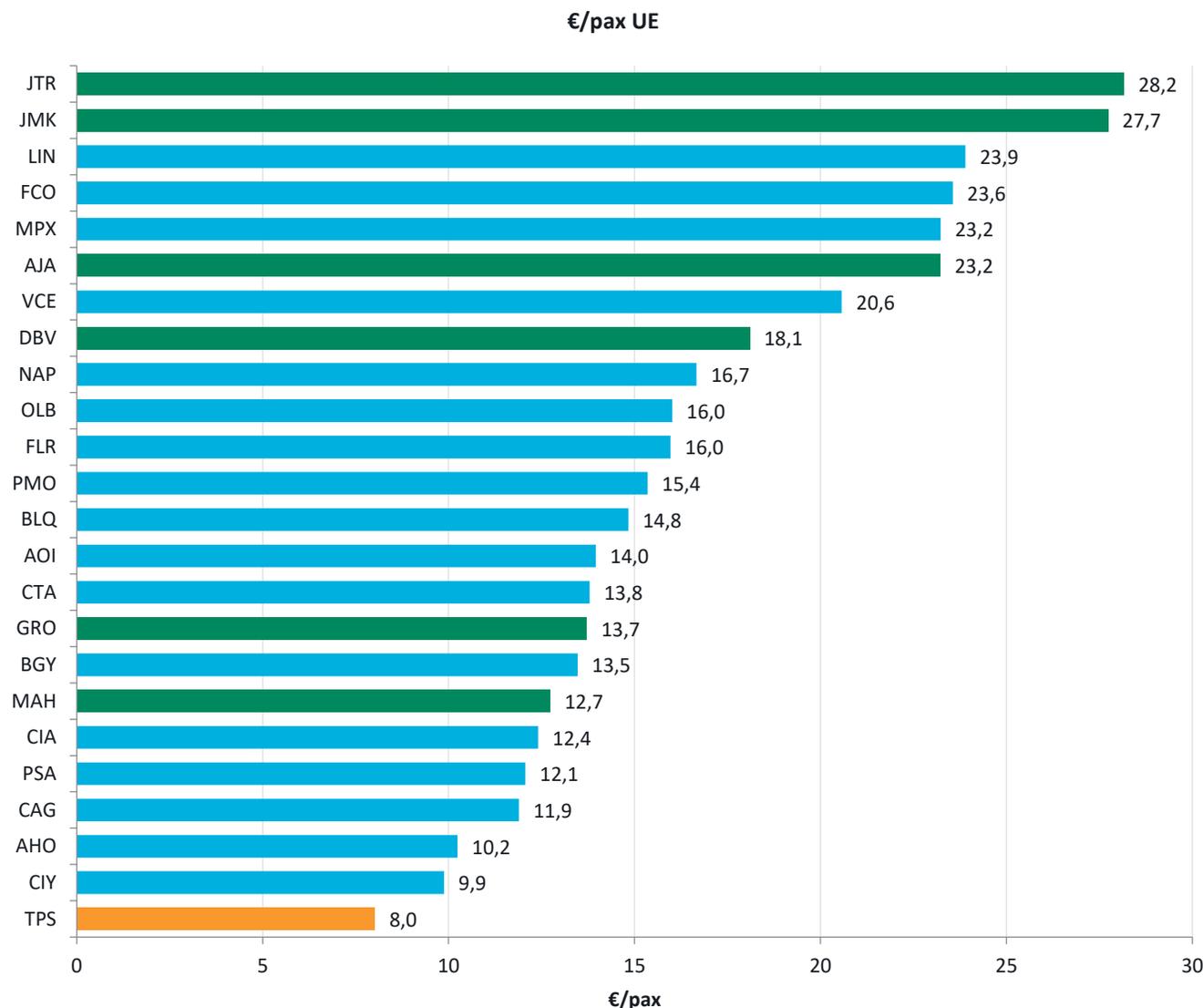
- Approdo e decollo;
- Imbarco passeggeri adulti UE, sicurezza bagagli a mano e da stiva;
- PRM;
- Noleggio banco check-in.

Ai fini della simulazione si è considerato un aeromobile **737-800 di 67 MTOW** con 160 passeggeri

L'analisi **non** include le addizionali comunali.

I diritti aeroportuali in vigore presso l'Aeroporto di Trapani **risultano essere significativamente inferiori** rispetto agli altri aeroporti italiani ed esteri.

Tale aspetto rappresenta un vantaggio competitivo per l'aeroporto nonché un fattore determinante per le compagnie aeree nell'ambito dello sviluppo del proprio network.



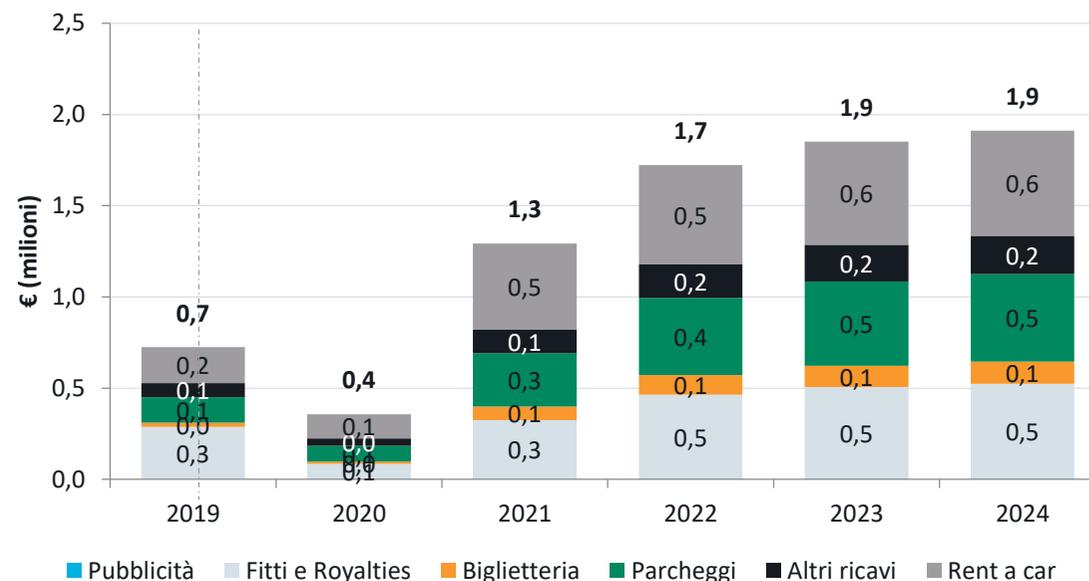
Fonte: IATA – simulazione effettuata nel mese di Dicembre 2019

A seguito della pesante contrazione dei volumi di traffico, a partire dal 2017, che ha comportato una contrazione delle *royalties* e la scelta da parte del sub-concessionario di operare degli orari programmati di chiusura dei punti vendita in assenza di voli in partenza o arrivo, si ipotizza a partire dal 2021 un incremento dei ricavi *non-aviation* dovuto ai seguenti fattori:

- **Aumento dei flussi passeggeri *incoming/leisure*** con una maggiore propensione e capacità di spesa;
- **Miglioramento dell'attuale offerta commerciale Retail e F&B**, sia da un punto di vista qualitativo che quantitativo;
- Ritorno dei maggiori player attivi nel comparto **Rent a Car e riadeguamento al rialzo, ed ai livelli già contrattualizzati, dei canoni fissi rinegoziati al ribasso causa crisi dello scalo.**

Ai fini del calcolo dei ricavi non aviation nel periodo di piano si è ipotizzata un'indicizzazione dei prezzi pari al -0,2% per l'anno 2020 (Tasso di inflazione programmata 2020, fonte DEF) e 1,15% per gli anni a seguire stimata come la media del valore ISTAT periodo 2010-2019.

Previsioni di ricavi non aviation 2020-2024, Euro (milioni)



Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pubblicità	19.337	-	838	2.534	3.712	4.052
Fitti e Royalties	252.538	287.362	84.841	319.298	461.563	502.716
Biglietteria	22.788	22.966	11.495	73.136	107.105	116.931
Parcheggi	165.519	140.120	86.214	288.923	423.116	461.935
Altri ricavi	30.891	78.005	41.670	125.997	184.517	201.445
Rent a car	377.027	196.077	131.948	471.306	545.297	566.701
<b>Ricavi non aviation</b>	<b>868.100</b>	<b>724.528</b>	<b>357.008</b>	<b>1.281.194</b>	<b>1.725.309</b>	<b>1.853.780</b>
CAGR				CAGR 19-22: +33%		CAGR 22-24: +7%

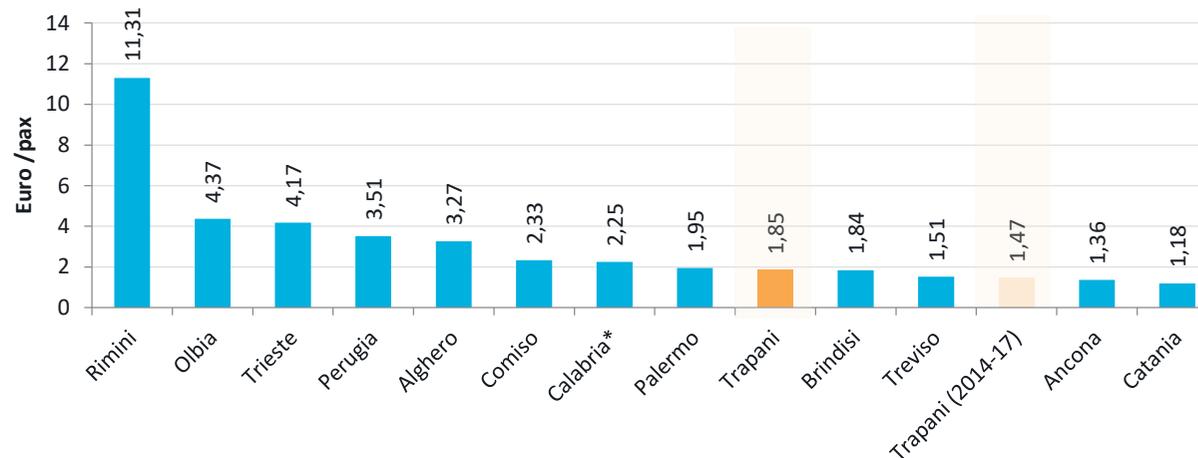
In riferimento a quanto osservato nel 2018, i ricavi *non aviation* a pax dell'Aeroporto di Trapani (Euro 1,85 si collocano), rispetto ad altri aeroporti italiani di dimensioni simili, **nella fascia medio-bassa.**

Tale valore risulta essere superiore a quanto registrato da AIRGEST negli anni 2014-17 (Euro 1,47 per pax) come risultante del mantenimento degli esistenti contratti di locazione a fronte di una significativa riduzione di traffico.

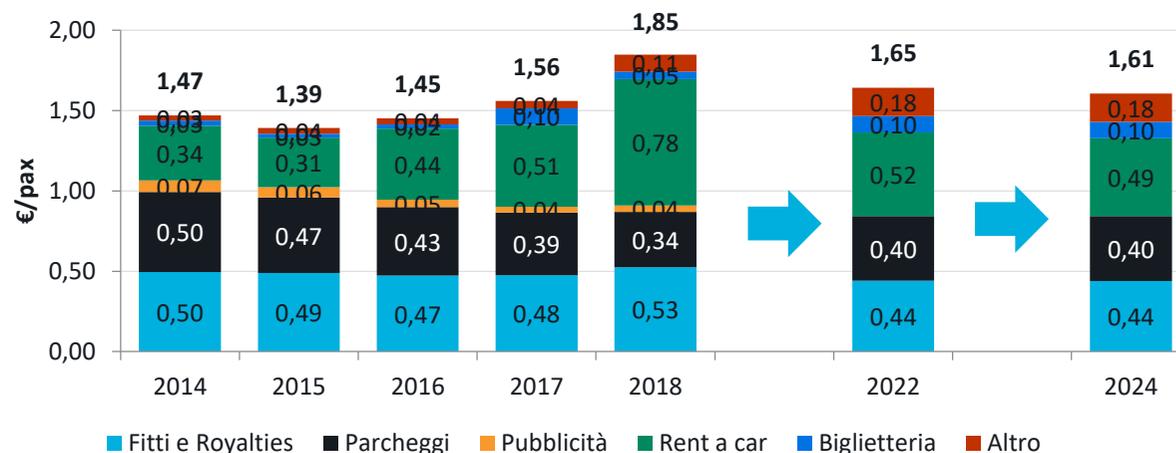
Al fine di stimare i ricavi commerciali nel 2020 si è tenuto conto della recente rinegoziazione dei contratti di locazione (Retail, F&B e Car Rental) che hanno comportato una contrazione dello yield medio. Di conseguenza il ricavo medio atteso nel 2020 è pari a circa Euro 1,47/pax in linea con quanto registrato nel quadriennio 2014-2017.

Dal 2021 in avanti, a seguito della crescita del traffico, è invece previsto un incremento del **ricavo a passeggero che nel 2022 è ipotizzato cubare circa Euro 1,65**, di poco superiore a quanto registrato da Airgest nel 2017 (ultimo anno in cui era presente la base di Ryanair). Dal 2022 in avanti il ricavo a pax è rimane compreso tra Euro 1,65 e 1,61 a pax.

Ricavi *non-aviation* 2018, benchmark con altri aeroporti italiani (€/pax)



Ricavi *non-aviation* dell'Aeroporto di Trapani, (€/pax)



Fonte: Bilanci delle società di gestione aeroportuali;  
\*Gli aeroporti della Calabria Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone sono rappresentati congiuntamente

# Ricavi da subconcessioni aeree – Aviation Technology International

## Aviation Technology International

Negli ultimi mesi del 2020 Airgest ha avviato un'importante collaborazione con la società privata **Aviation Technology International S.r.l.**, finalizzata alla realizzazione in project financing di tre Hangars ed annesse aree accessorie per l'espletamento dell'attività disassemblaggio di aeromobili, anche di grandi dimensioni, volta al recupero di loro parti ovvero di materiali.

L'iniziativa collocherà in primaria evidenza l'Aeroporto di Trapani Birgi quale unico scalo in Italia ove verranno espletate attività di tale natura.

### Il progetto

**Il progetto, già presentato ai vertici dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**, prevede la subconcessione di una parte del sedime aeroportuale pari a circa 9400 mq, per una durata pari alla durata residua della Concessione attribuita dai Ministeri competenti ad Airgest S.p.A., il cui termine finale è, alla data del presente Accordo, fissato al dicembre 2044.

Aviation Technology International realizzerà, svilupperà e gestirà direttamente in autonomia, previo coordinamento con Airgest e dietro riconoscimento di un canone annuo, le infrastrutture di proprietà, strumentali e connesse per l'attività tecniche rivolte dell'Aviazione Commerciale, Generale, e militare, quali uffici, Hangar, piazzale aeromobili, parcheggi automezzi di rampa, ecc. ricadenti sulla zona sud-est del sedime dell'Aeroporto di Trapani-Birgi.

La Società Proponente stima un volume di affari delle proprie attività di diverse decine di milioni di euro a regime, per le quali riconoscerà ad Airgest in quanto gestore dello scalo **un canone annuo strutturato in fisso + variabile con cap minimo sul fatturato prodotto** che è previsto abbia la seguente evoluzione:

Euro '000	2021	2022	2023	2024
Subconcessione (fissa + variabile)	90	120	400	500

I ricavi dalla suddetta operazioni sono stati esplicitati nel PEF alla sezione Altri ricavi.

## Aviation Technology International Srl



Il costo del personale AIRGEST nel 2020 prevede una contrazione di circa Euro 1,4 milioni rispetto all'anno precedente come risultato della politica di razionalizzazione e contenimento dei costi di gestione messa in atto dalla Società per affrontare l'emergenza COVID19 con, tra l'altro, ricorso alla CIGD.

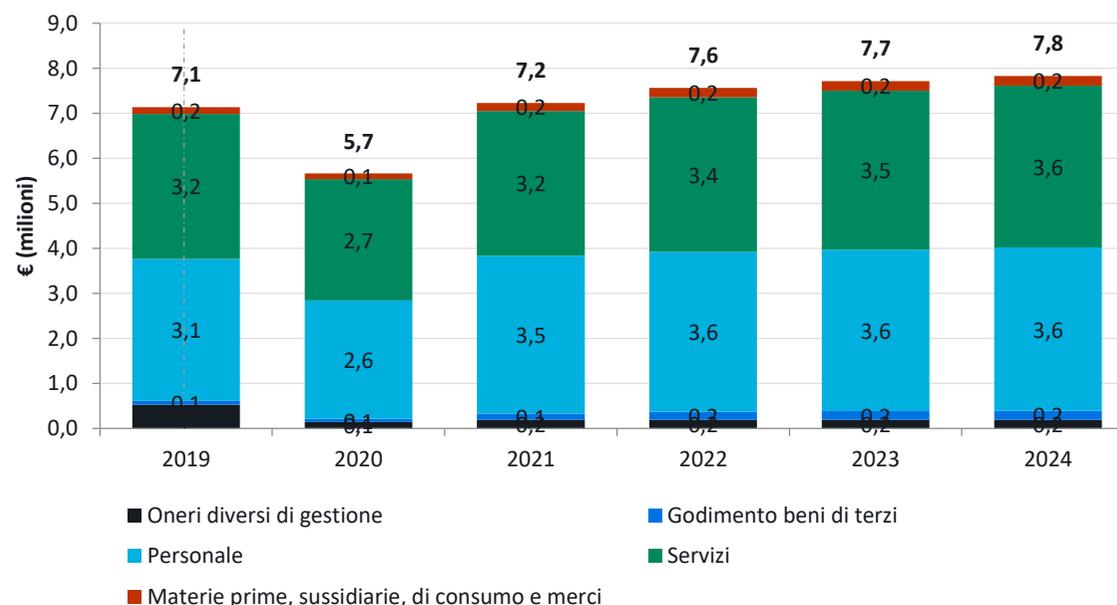
Tale politica è in linea con quanto già perseguito da AIRGEST nel 2019, anno in cui si è registrata una contrazione dei costi per molteplici motivi tra cui si segnalano:

- un periodo vacatio della posizione di Direttore Generale;
- un pensionamento e due aspettative non retribuite;
- il ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS) per alcuni reparti aziendali.

In concomitanza dell'atteso incremento dei volumi di traffico nel 2021, si ipotizza che lo staff subirà **un aumento di 12 FTE con ricorso alla somministrazione lavoro** al fine di rispondere all'aumento di traffico aeroportuale (servizio *Handling*).

Ai fini del calcolo dei ricavi non aviation nel periodo di piano si è ipotizzata un'indicizzazione dei prezzi pari al -0,2% per l'anno 2020 (Tasso di inflazione programmata 2020, fonte DEF) e 1,15% per gli anni a seguire stimata come la media del valore ISTAT periodo 2010-2019.

Previsioni dei costi operativi 2019-2024, Euro (milioni)



Euro	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Materie prime	159.269	113.771	175.942	204.189	212.483	217.279
Servizi	3.219.345	2.697.979	3.210.935	3.439.789	3.528.950	3.590.376
God. beni di terzi	97.658	73.642	136.748	179.202	192.199	198.422
Personale	3.143.123	2.626.633	3.510.917	3.551.292	3.592.132	3.633.441
Oneri diversi di gest.	528.141	142.523	192.523	192.523	192.523	192.523
<b>Totale</b>	<b>7.147.537</b>	<b>5.654.548</b>	<b>7.227.063</b>	<b>7.566.994</b>	<b>7.718.287</b>	<b>7.832.040</b>
CAGR				CAGR 19-22: +2%		CAGR 22-24: +2%

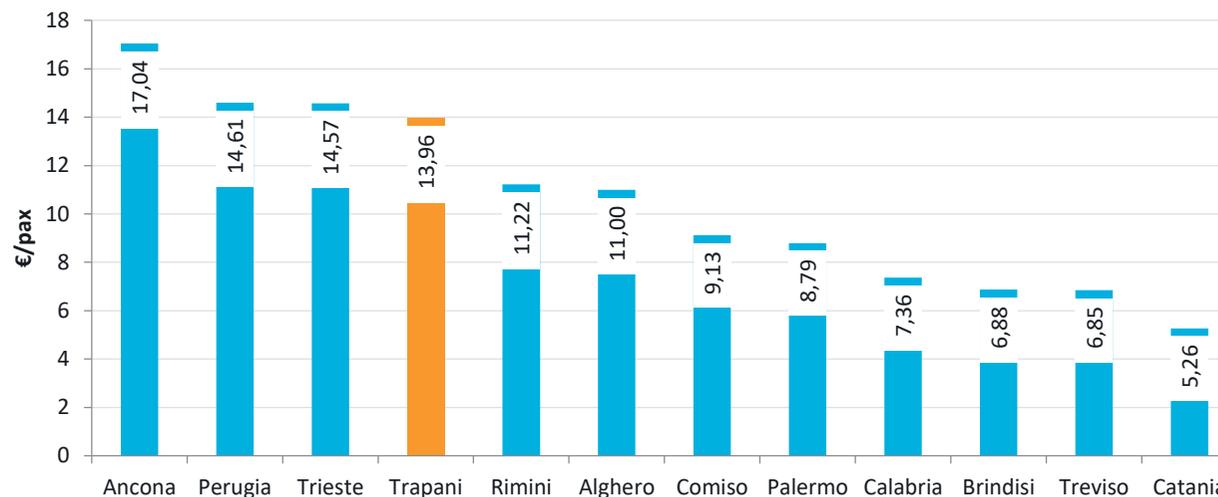
Si è proceduto ad effettuare un'analisi di benchmarking finalizzata a confrontare i costi/pax registrati nel 2018 a Trapani con altri aeroporti che servono volumi di traffico simili o che operano nel sud Italia al netto delle componenti dei costi imputabili ai servizi di Handling e allo sviluppo del network aeroportuale.

I costi di Trapani si posizionano in una fascia medio-alta del campione come conseguenza **dell'incidenza dei costi fissi di struttura tarati su volumi di traffico aeroportuali registrati negli anni precedenti.**

In linea generale l'incremento del traffico aeroportuale in tutto l'arco di piano, insieme alle azioni individuate nella pagina precedente, **rappresenta il driver principale per il recupero dei parametri di efficientamento legati ai costi operativi**, la maggior parte dei quali hanno una componente fissa, e mostrano un valore di **€5,09/pax nel 2022** (a fronte di un valore di **€13,96/pax registrato nel 2018**).



OpEx 2018 [no Handling], benchmark con altri aeroporti italiani (€/pax)



Evoluzione attesa Costi Operativi/Pax [no Handling] - (€/pax)



Fonte: Bilanci delle società di gestione aeroportuali;  
\*Gli aeroporti della Calabria Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone sono rappresentati congiuntamente

# Focus - Costi operativi (Personale)

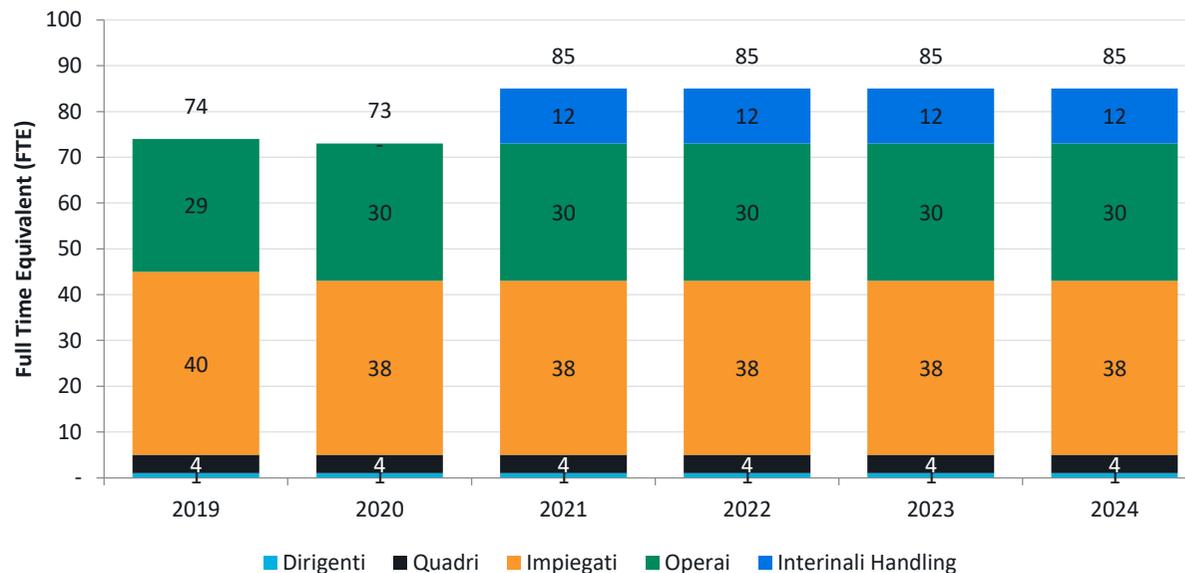
Il numero complessivo di dipendenti Airgest Nel 2020 è stato pari a 73 Full Time Equivalent.

Tale numero subirà un incremento dal 2021 al 2024 come risultante al ricorso al personale interinale (12 unità) appartenente all'area Handling per rispondere all'incremento dei volumi di traffico previsto.

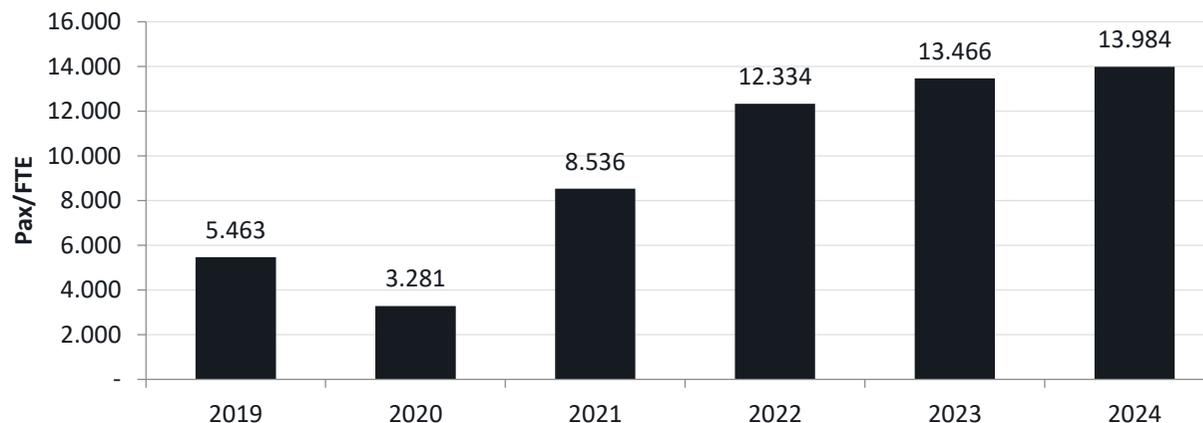
La Società ha in programma di attuare nel periodo di piano una necessaria riorganizzazione di taluni processi interni per garantire una sempre più efficace compliance con la normativa di settore, in particolare il Regolamento (UE) n. 139/2014, le direttive in tema di Safety e Manutenzione nonché la Security aeroportuale, che produrrà impatto diretto sull'Organigramma aziendale

Nel 2022 è previsto un significativo recupero della produttività in termini di numero dell'indicatore «passenger/unità» che passa da circa 3.300 unità/pax nel 2020 (anno in cui comunque di fatto la Società ha fatto ricorso ad ammortizzatori sociale come CIGD/CIGS in ragione della riduzione di traffico registrata causa diffusione COVID-19) a circa 12.300 unità/pax.

Staff Airgest 2019 - 2024



Numero di Pax processati per forza lavoro 2019-2024 ('000)



## Investimenti (CapEx)

Immobilizzazioni immateriali:  
**Euro 4k nel primo semestre 2020 ed Euro 70k nel 2023** per acquisto software e spese di ampliamento varie (costi notarili, etc.).

Immobilizzazioni materiali:  
**Ammontare di Euro 1,4M nell'arco di piano** imputabile a:

- spese per manutenzioni straordinarie,
- adeguamenti normativi security;
- adeguamenti infrastrutturali e della architettura hardware IT.

## Ripianamento dei debiti esistenti

Il piano recepisce **un piano di ristrutturazione dei debiti vari pregressi v/Erario ed Enti vari** che prevede degli esborsi di cassa per il rientro delle esposizioni debitorie principalmente negli anni 2020 e 2021.

Nel biennio **la Società rimborserà debiti (classificati nella voce Altri debiti), al netto di nuove accensioni, per un totale di circa Euro 4,8 mln.**

## Copertura perdite e aumento del Capitale Sociale

Il piano prevede una proposta di aumento di capitale sociale agli azionisti per complessivi circa **Euro 13 mln nel 2020.**

Tale proposta di aumento di capitale sociale trova ragione nel dare alla Società i necessari mezzi per garantire la continuità aziendale.

Tale proposta, anche alla luce di quanto previsto dall'art. 2447 del Codice Civile, è destinata a:

- Coprire le **perdite d'esercizio del 2019** per Euro 4.294.789;
- Coprire le **perdite attese nell'esercizio 2020** e pari a Euro 4.447.998, in quanto superiori al terzo del capitale sociale;
- **Dotare per tempo la Società del capitale sociale minimo previsto dal D.M. 521/97** e pari a 7.746.853 Euro, alla luce del piano di espansione del traffico aeroportuale che vede lo scalo superare nel 2022 il valore di un milione di WLU e poi nel 2023 il valore di un milione di WLU calcolato come media di ultimo biennio (valore medio previsto come soglia dal decreto ministeriale in oggetto);
- **Coprire per tempo le perdite attese nel 2021 e riportate a nuovo nell'esercizio 2022** per un importo atteso essere pari a Euro 2.292.866 ed evitare che le stesse, una volta sommate alle perdite attese per l'esercizio 2022, portino all'applicazione dell'art. 2446 del Codice Civile.

## 5. Risultati del Piano di Risanamento

---



# Conto Economico

Ricavi		2019 C	2020 F	2021 F	2022 F	2023 F	2024 F
<b>Ricavi aviation</b>	Euro	2.910.805	1.674.116	4.478.745	5.966.158	6.482.502	6.676.946
<b>Ricavi non aviation</b>	Euro	724.528	357.008	1.281.194	1.725.309	1.853.780	1.912.590
<b>Altri Ricavi e proventi</b>	Euro	993.265	677.294	755.837	585.130	798.228	898.228
<i>Contributi conto capitale (quota esercizio) POR</i>	Euro	682.854	677.294	665.837	465.130	398.228	398.228
<i>Altri ricavi</i>	Euro	310.411	-	-	-	-	-
<i>Canone Hangar</i>	Euro	-	-	90.000	120.000	400.000	500.000
<b>Totale Ricavi</b>	<b>Euro</b>	<b>4.628.598</b>	<b>2.708.417</b>	<b>6.515.776</b>	<b>8.276.597</b>	<b>9.134.510</b>	<b>9.487.764</b>
<b>Costi</b>							
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Euro	(151.083)	(128.771)	(180.942)	(204.189)	(212.483)	(217.279)
Costi per Servizi	Euro	(3.219.345)	(2.697.979)	(3.210.935)	(3.439.789)	(3.528.950)	(3.590.376)
Costi di incentivazione vettori	Euro	-	-	-	-	-	-
Godimento beni di terzi	Euro	(97.658)	(73.642)	(136.748)	(179.202)	(192.199)	(198.422)
Personale	Euro	(3.143.123)	(2.626.633)	(3.510.917)	(3.551.292)	(3.592.132)	(3.633.441)
Variazioni rimanenze materie prime	Euro	(8.186)	15.000	5.000	-	-	-
Oneri diversi di gestione	Euro	(528.141)	(142.523)	(192.523)	(192.523)	(192.523)	(192.523)
<b>Totale costi</b>	<b>Euro</b>	<b>(7.147.537)</b>	<b>(5.654.548)</b>	<b>(7.227.063)</b>	<b>(7.566.994)</b>	<b>(7.718.287)</b>	<b>(7.832.040)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>Euro</b>	<b>(2.518.939)</b>	<b>(2.946.130)</b>	<b>(711.288)</b>	<b>709.602</b>	<b>1.416.223</b>	<b>1.655.724</b>
<b>EBITDA/Margin</b>	<b>%</b>	<b>-54%</b>	<b>-109%</b>	<b>-11%</b>	<b>9%</b>	<b>16%</b>	<b>17%</b>
Ammortamenti	Euro	(1.376.781)	(1.329.020)	(1.287.867)	(916.400)	(611.474)	(567.407)
Accantonamenti a fondi rischi	Euro	(225.685)	(27.190)	(30.000)	(30.000)	(30.000)	(30.000)
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	Euro	(123.846)	(130.000)	(130.000)	(130.000)	(130.000)	(130.000)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.245.251)</b>	<b>(4.432.341)</b>	<b>(2.159.155)</b>	<b>(366.798)</b>	<b>644.749</b>	<b>928.317</b>
Proventi e Oneri finanziari	Euro	(49.538)	(6.026)	(14.338)	(22.791)	-	-
<b>Risultato Ante Imposte (EBT)</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.294.789)</b>	<b>(4.438.367)</b>	<b>(2.173.493)</b>	<b>(389.589)</b>	<b>644.749</b>	<b>928.317</b>
Imposte	Euro	-	-	-	(41.173)	(116.362)	(143.660)
<b>Risultato netto</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.294.789)</b>	<b>(4.438.367)</b>	<b>(2.173.493)</b>	<b>(430.762)</b>	<b>528.387</b>	<b>784.657</b>

# Cash Flow

Cash Flow		2019 F	2020 F	2021 F	2022 F	2023 F	2024 F
<b>EBITDA (inclusi accantonamenti)</b>	Euro	(2.868.470)	(3.103.320)	(871.288)	549.602	1.256.223	1.495.724
Imposte	Euro	-	-	-	(41.173)	(116.362)	(143.660)
Investimenti	Euro	(277.734)	(118.953)	(465.047)	(250.000)	(320.000)	(250.000)
Capitale circolante	Euro	(1.446.086)	(2.847.541)	(3.690.979)	(1.077.732)	(796.687)	(139.728)
TFR	Euro	44.041	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
<b>Cash Flow della gestione operativa</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.548.249)</b>	<b>(6.029.815)</b>	<b>(4.987.313)</b>	<b>(779.302)</b>	<b>63.173</b>	<b>1.002.335</b>
Gestione finanziaria	Euro	(49.538)	(6.026)	(14.338)	(22.791)	-	-
Variazione debiti finanziari	Euro	(21.495)	(19.498)	-	-	-	-
<b>Cash Flow dopo la gestione finanziaria</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.619.282)</b>	<b>(6.055.339)</b>	<b>(5.001.651)</b>	<b>(802.093)</b>	<b>63.173</b>	<b>1.002.335</b>
Variazione Patrimonio Netto	Euro	4	12.986.545	-	-	-	-
<b>Cash flow</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.619.278)</b>	<b>6.931.206</b>	<b>(5.001.651)</b>	<b>(802.093)</b>	<b>63.173</b>	<b>1.002.335</b>
Cassa inizio periodo	Euro	11.077.464	6.458.186	13.389.392	8.387.741	7.585.648	7.648.821
<i>Variazione</i>	Euro	(4.619.278)	6.931.206	(5.001.651)	(802.093)	63.173	1.002.335
<b>Cassa fine periodo</b>	<b>Euro</b>	<b>6.458.186</b>	<b>13.389.392</b>	<b>8.387.741</b>	<b>7.585.648</b>	<b>7.648.821</b>	<b>8.651.156</b>

Stato Patrimoniale		2019 F	2020 F	2021 F	2022 F	2023 F	2024 F
<b>Attivo fisso netto</b>	Euro	<b>13.623.587</b>	<b>12.413.520</b>	<b>11.590.700</b>	<b>10.924.299</b>	<b>10.632.825</b>	<b>10.315.419</b>
Immobilizzazioni Immateriali	Euro	162.845	104.557	55.376	43.589	93.564	73.538
Immobilizzazioni materiali	Euro	13.182.792	12.031.013	11.257.373	10.602.760	10.261.312	9.963.931
Immobilizzazioni finanziarie	Euro	277.950	277.950	277.950	277.950	277.950	277.950
<b>Capitale circolante</b>	Euro	<b>(17.800.954)</b>	<b>(14.953.413)</b>	<b>(11.262.434)</b>	<b>(10.184.702)</b>	<b>(9.388.014)</b>	<b>(9.248.286)</b>
Rimanenze	Euro	17.366	32.366	37.366	37.366	37.366	37.366
Crediti v/Clienti	Euro	1.715.087	888.006	1.874.401	2.040.805	1.876.954	1.555.371
Crediti v/impresе controllate	Euro	29.312	29.312	14.656	-	-	-
Crediti tributari	Euro	881	881	881	881	881	881
Crediti v/altri	Euro	703.521	445.065	445.065	445.065	445.065	445.065
Ratei e risconti attivi	Euro	49.492	49.492	49.492	49.492	49.492	49.492
Fondi per rischi ed oneri	Euro	(1.236.518)	(1.263.708)	(1.293.708)	(1.323.708)	(1.353.708)	(1.383.708)
Acconti	Euro	(8.384)	(843)	(843)	(843)	(843)	(843)
Debiti v/fornitori	Euro	(1.922.185)	(1.330.236)	(1.427.289)	(1.320.231)	(1.130.453)	(1.032.442)
Debiti tributari	Euro	(90.829)	(90.829)	(90.829)	(90.829)	(90.829)	(90.829)
Debiti v/istituti di previdenza e di sic. sociale	Euro	(132.951)	(132.951)	(132.951)	(132.951)	(132.951)	(132.951)
Altri debiti	Euro	(6.884.618)	(4.216.133)	(2.040.678)	(1.656.882)	(1.254.349)	(1.259.277)
Ratei e risconti passivi	Euro	(10.041.128)	(9.363.834)	(8.697.997)	(8.232.867)	(7.834.639)	(7.436.411)
<b>Totale Impieghi</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.177.367)</b>	<b>(2.539.892)</b>	<b>328.266</b>	<b>739.598</b>	<b>1.244.811</b>	<b>1.067.133</b>
<b>Posizione Finanziaria Netta</b>	Euro	<b>(6.438.688)</b>	<b>(13.389.392)</b>	<b>(8.387.741)</b>	<b>(7.585.648)</b>	<b>(7.648.821)</b>	<b>(8.651.156)</b>
Disponibilità liquide	Euro	(6.458.186)	(13.389.392)	(8.387.741)	(7.585.648)	(7.648.821)	(8.651.156)
Debiti v/banche	Euro	17.998	-	-	-	-	-
Debiti v/altri finanziatori	Euro	1.500	-	-	-	-	-
<b>TFR</b>	Euro	<b>881.102</b>	<b>921.102</b>	<b>961.102</b>	<b>1.001.102</b>	<b>1.041.102</b>	<b>1.081.102</b>
<b>Patrimonio netto</b>	Euro	<b>1.380.220</b>	<b>9.928.398</b>	<b>7.754.905</b>	<b>7.324.144</b>	<b>7.852.530</b>	<b>8.637.187</b>
Capitale sociale	Euro	8.333.760	14.358.713	9.920.346	7.746.853	7.746.853	7.746.853
Riserva legale	Euro	-	-	-	-	-	26.419
Riserva sovrapprezzo azioni	Euro	2.489.247	-	-	-	-	-
Altre riserve	Euro	2	8.052	8.052	8.052	8.052	8.052
Utili (perdite) portati a nuovo	Euro	(5.148.001)	(0)	-	-	(430.762)	71.206
Utile (perdita) di esercizio	Euro	(4.294.789)	(4.438.367)	(2.173.493)	(430.762)	528.387	784.657
<b>Totale fonti</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.177.366)</b>	<b>(2.539.892)</b>	<b>328.266</b>	<b>739.598</b>	<b>1.244.812</b>	<b>1.067.133</b>

- » **Traffico aeroportuale:** Significativo incremento dei volumi nel biennio 2021-2022 imputabile principalmente all'effetto legato all'utilizzo dei fondi stanziati dall'Assessorato regionale al Turismo e all'avvio dei collegamenti in continuità territoriale ex Reg. (CE) n. 1008/2008;
- » **Ricavi non aviation:** incremento dei ricavi non aeronautici dovuto all'aumento dei flussi passeggeri *incoming/leisure* con una maggiore propensione e capacità di spesa ed un miglioramento dell'attuale offerta commerciale sia da un punto di vista qualitativo che quantitativo
- » **Efficientamento dei costi:** prosecuzione del piano di razionalizzazione dei costi già avviata negli anni precedenti e contestuale efficientamento dei KPIs industriali in relazione all'aumento del traffico aeroportuale come risultato di una minore incidenza dei costi fissi di struttura;
- » Ritorno ad un **EBITDA positivo** a partire **dal 2022**;
- » **Piano degli investimenti:** piano degli Investimenti complessivamente pari a circa Euro 1,4 mln nel periodo 2020-2024 e finalizzato esclusivamente a coprire le spese per manutenzioni straordinarie e per adeguamenti normativi e infrastrutturali. Non sono previsti interventi di espansione/ammodernamento dell'infrastruttura;
- » **Ripianamento dei debiti esistenti:** piano di ristrutturazione dei debiti vari pregressi v/Erario ed Enti vari che prevede degli esborsi di cassa per il rientro delle esposizioni debitorie principalmente negli anni 2020 e 2021;
- » **Utile d'esercizio a partire dal 2023 (circa Euro 530.000);**  
Proposta di **aumento di capitale** pari a circa Euro 13 mln (con versamento ipotizzato in un'unica tranche entro la fine del 2020), includendo anticipatamente (di due anni – secondo le previsioni di piano) gli effetti di quanto previsto dal D.M. 521/97 e includendo anticipatamente, rispetto al 2022, la copertura della perdita di esercizio attesa nel 2021 e riportata a nuovo nell'esercizio 2022.
- » Lato ricavi il Piano prevede anche gli effetti positivi derivanti dall'accordo con Aviation Technology International S.r.l., finalizzato alla realizzazione in project financing di tre Hangars ed annesso aree accessorie per l'espletamento dell'attività disassemblaggio di aeromobili. Eventuali ritardi nell'implementazione del progetto avranno un serio impatto sul conto economico di Airgest.



**steer**