



DELIBERA DI GIUNTA CAMERALE n. 147 del 25 novembre 2019

OGGETTO Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta di Gorizia. Piano industriale di risanamento 2020-2024. Determinazioni.

PRESENTI ASSENTI

PAOLETTI Antonio	Presidente settore commercio	X	
MADRIZ Gianluca	Vice Presidente vicario settore commercio	X	
BRAVAR Diego	settore industria	X	
CIARROCCHI Massimiliano	settore servizi alle imprese	X	
FERUGLIO Carlo Antonio	settore agricoltura	X	
ROMANELLI Manlio	settore servizi alle imprese	X	
ROMANELLI Maura	settore artigianato	X	

GIORDA Marcello	Presidente Collegio dei Revisori dei Conti		X
BASSAN Joram	componente Collegio dei Revisori dei Conti	X	
BATTIG Giulia	componente Collegio dei Revisori dei Conti	X	

Il Presidente ricorda che l'Ente camerale è socio della società consortile A.D.A. - Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta di Gorizia, il cui capitale sociale ammonta ad € 50.000,00.

La composizione della compagine sociale è la seguente:

- Comune di Gorizia al 52,33%
- Comune di Savogna d'Isonzo al 22,09%
- Aeroporto F.V.G. s.p.a. al 13,97%
- Camera di Commercio Venezia Giulia al 8,05%
- Pipistrel d.o.o. al 3,56%.

Ricorda brevemente, qui di seguito, quanto già emerso nelle precedenti riunioni giuntali in merito alla situazione finanziaria della citata società che dell'evoluzione operativa della stessa.

Ricorda, infatti, che:

il Consiglio di Amministrazione della società, nella seduta del 23.05.2019, ha approvato un Piano di ristrutturazione per gli anni 2019 - 2023, che prevedeva una serie di iniziative e di interventi, da attuare anche con l'apporto dei soci (aumento di capitale, finanziamenti, anticipazioni, investimenti sulle strutture, ecc.), che avrebbe consentito di raggiungere nell'esercizio 2023 il riequilibrio finanziario, con il conseguimento di un piccolo utile.

(segue) Delibera di Giunta camerale n. 147 del 25 novembre 2019

Nel corso della riunione di Giunta camerale del 11.06.2019 (del. n. 67 dd. 11.06.2019), è emersa la necessità di un approfondimento in merito ai contenuti del citato piano industriale (assunto in atti con prot. E 11886/19) con conseguente rinvio di ogni decisione in merito alla partecipazione al finanziamento richiesto.

La società ha nel frattempo visto scendere il proprio capitale sociale al di sotto del minimo previsto dal codice civile, e pertanto, per evitare l'immediato scioglimento e messa in liquidazione, si è reso necessario provvedere con la massima urgenza alla ricostituzione del capitale sociale quanto meno al livello minimo stabilito per una società per azioni, ovvero 50.000 euro, ai sensi dell'art. 2447 del codice civile.

Al fine di ripristinare il capitale minimo di € 50.000,00 (che risultava ridotto ad € 46.003,00) si è reso quindi necessario il versamento da parte dei soci di complessivi € 3.997,00. La quota da versare per l'Ente camerale - proporzionalmente alla propria percentuale di partecipazione al capitale sociale (8,05%) è risultata pari ad € 321,76 (o diversa somma necessaria per motivi contabili per garantire il rispetto della proporzionalità delle quote azionarie).

Con delibera n. 72 dd. 15.07.2019, la Giunta camerale - stante la necessità per l'Ente camerale di garantire la sopravvivenza della società - ha deliberato il versamento della quota di capitale di propria competenza in ragione della percentuale di partecipazione al capitale sociale, accettando altresì di esercitare il diritto di prelazione su tutto o parte del capitale eventualmente inoptato dagli altri soci.

Ciò premesso, il Presidente informa che il nuovo Cda della società ha presentato un nuovo Piano di ristrutturazione per gli anni 2020-2024, giusta approvazione dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 05.11.2019; tale piano è stato trasmesso alla Camera di Commercio Venezia Giulia con nota assunta in atti con prot. E 26464/19 dd. 06.11.2019; il piano viene allegato al presente provvedimento.

Esaminati i contenuti del Piano e rilevato che, come ampiamente illustrato dal Consiglio di Amministrazione, esso offre concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico ed il primo margine positivo è previsto per l'esercizio 2022. Il Cda della società ritiene infatti che con l'approvazione del presente piano, la relativa ricapitalizzazione e l'effettuazione delle attività ivi previste lo stato di crisi possa essere superato.

Considerato che il piano definisce gli specifici obiettivi da raggiungere, ovvero: l'immediato superamento della causa di scioglimento di cui all'art. 2484 comma 1 n. 4 codice civile, l'immediato risanamento della tensione di tesoreria, il ripristino delle condizioni di equilibrio finanziario sia nel breve termine che nel medio/lungo termine, l'equilibrio economico in un arco temporale di medio termine; esso specifica inoltre le linee strategiche da perseguire, allo scopo di scongiurare la cessazione dell'operatività dell'aeroporto stesso, che da un punto di vista finanziario si articolano in questi termini:

- a) erogazione da parte dei soci, anche in misura non proporzionale alle azioni possedute, di nuove risorse finanziarie per complessivi € 850.000,00 così articolata: versamenti in conto capitale per € 600.000,00, finanziamento soci fruttifero di € 50.000,00 da erogarsi immediatamente, finanziamento soci fruttifero di € 200.000,00 da erogarsi entro il marzo

(segue) Delibera di Giunta camerale n. 147 del 25 novembre 2019

2020; entrambe rimborsabili in 7 anni, a rate costanti e a tassi di interesse previsti nel piano pari al 2%, ritenendo inoltre che tali finanziamenti siano interventi assolutamente congiunti e non scindibili dal prospettato aumento di capitale;

- b) richiesta alla Camera di Commercio Venezia Giulia – Gestione Fondo Gorizia di erogazione di € 208.000,00 quale saldo della sovvenzione già assegnata alla società consortile;
- c) richiesta di erogazione da parte del Comune di Gorizia della sovvenzione di € 150.000,00 resa disponibile dall'art. 26 della L.R. F.V.G. 6 del 29.04.2019.

Rilevato in particolare che la Società, in attuazione di detto piano, richiederà ai soci di deliberare, in base ai contenuti ed alle linee di intervento espresse del Piano, nel contesto di una specifica Assemblea Straordinaria da convocarsi, il previsto aumento di capitale di € 600.000,00 da offrirsi in sottoscrizione ai Soci in proporzione delle azioni possedute.

Considerato quindi che la Camera di Commercio dovrebbe sottoscrivere detto aumento di capitale per l'importo di € 48.300,00 in base alla propria quota di partecipazione pari al (8,05%).

Rilevato infatti che il proseguimento dell'attività aziendale risulta un valore da cercare di mantenere e perseguire; non va infatti dimenticato che, ai sensi dell'art. 14, comma 1, del D.Lgs n. 175/2016 (cd TUSP) le società a partecipazione pubblica sono soggette alle disposizioni sul fallimento e sul concordato preventivo e che il D.Lgs n. 14 dd. 12.01.2019 (cd Codice della crisi d'impresa) definisce lo stato di crisi dell'impresa quale stato di difficoltà economico-finanziaria che rende probabile l'insolvenza del debitore, e che per le imprese si manifesta come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettivi a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate;

Preso atto che il piano di ristrutturazione prevede la verifica della situazione di liquidità dell'azienda, a seguito dell'aumento di capitale, con monitoraggio costante;

Dato atto che l'esecuzione ed il monitoraggio del Piano rappresentano un obbligo in capo al Consiglio di Amministrazione;

Preso atto che il Presidente del Consiglio di Amministrazione di ADA ha convocato una Assemblea dei Soci in prima convocazione per il giorno 26 novembre 2019 ed in seconda convocazione per il giorno 27 novembre 2019, e che all'Ordine del Giorno della parte straordinaria è posto il seguente oggetto: *“Analisi della situazione patrimoniale-economica-finanziaria della Società; deliberazioni inerenti e conseguenti ai sensi dell'art. 2447 del Codice Civile o messa in liquidazione della Società”*; un tanto avendo infatti il CdA in data 25.09.2019 accertato l'integrale erosione del capitale sociale per le perdite conseguite.

Sentiti gli interventi del Presidente e del dott. Massimiliano Ciarrocchi, delegato a seguire la problematica, che evidenziano come il piano industriale di risanamento prospettato delinei in maniera concreta e coerente gli obiettivi specifici da raggiungere e soprattutto le strategie per il perseguimento degli stessi, il piano si caratterizza per la sua realistica nella disamina della situazione in essere e nella definizione della nuova operatività della società volta a garantire la continuità della stessa alla luce dell'importanza che l'Aeroporto Amedeo duca d'Aosta riveste nel

(segue) Delibera di Giunta camerale n. 147 del 25 novembre 2019

contesto di sviluppo industriale locale. Tale formulazione di piano merita la considerazione della Camera di Commercio e la relativa approvazione unitamente alla partecipazione all'aumento del capitale sociale. Tuttavia, le tempistiche autorizzatorie del ministero vigilante non sono coerenti con le immediate necessità finanziarie rappresentate nel piano stesso, e conseguentemente di non procedere alla sottoscrizione dell'aumento.

Il Presidente chiede alla Giunta quindi di esprimersi in merito al citato documento e alle riflessioni sopraesposte.

La Giunta camerale,

udita la relazione del Presidente e del dott. Ciarrocchi;

esaminato il Piano industriale di risanamento 2020 – 2024 presentato dalla società ed allegato al presente provvedimento;

vista la L. 580/93 come modificata dal D.Lgs. n. 23 dd. 15.02.2010 di riforma dell'ordinamento delle Camere di Commercio e dal D.Lgs. n. 219 dd. 25.11.2016 di riordinamento degli enti camerali;

visto il D.Lgs. 165/01;

ai sensi dell'art. 21 dello Statuto camerale;

all'unanimità,

d e l i b e r a

1. di approvare il piano industriale di ristrutturazione per gli anni 2020-2024, allegato alla presente deliberazione di cui è parte integrante e sostanziale;
2. di partecipare all'aumento di capitale senza sottoscriverlo giuste motivazioni di natura tecnica esplicitate nel preambolo;
3. di dare mandato al Presidente o ad un Suo delegato di esprimere tale volontà dell'Ente camerale nell'Assemblea all'uopo convocata;
4. di trasmettere la presente, ai sensi dell'art. 5, commi 1 e 3, del TUSP alla Corte dei conti Sez. reg. di controllo per il FVG.

IL PRESIDENTE

comm. Antonio PAOLETTI

IL SEGRETARIO GENERALE

dott. Pierluigi MEDEOT

Atto sottoscritto con firma digitale (artt. 20, 21, 22, 23 e 24 del D.Lgs. n. 82 del 07/03/2005 e ss.mm.ii)



AEROPORTO AMEDEO DUCA D'AOSTA DI GORIZIA SOCIETA' CONSORTILE P.A.

34170 GORIZIA – Viale Trieste n. 300

Piano Industriale di Risanamento

2020-2024

1. Premesse

Il presente documento viene redatto dal Consiglio di Amministrazione della Società in conformità alle disposizioni del Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al D. Lgs. 175/2016 e ai principi di redazione dei piani industriali indicati nelle *Linee Guida alla Redazione del Business Plan* e ai *Principi di Redazione dei Piani di Risanamento* elaborati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili. Nell'ambito delle valutazioni del rischio di crisi aziendale, l'organo amministrativo di un'impresa è difatti chiamato a elaborare un documento programmatico in cui, dopo aver accertato le cause della crisi e le possibili soluzioni, illustra ai soci le azioni attraverso le quali intende ripristinare le condizioni di equilibrio economico, finanziario e patrimoniale della Società.

Il documento, la cui elaborazione è stata sollecitata in sede di nomina del presente CdA dai soci pubblici interessati al salvataggio e rilancio della Società, viene redatto anche in funzione della imminente assemblea sociale chiamata a decidere ai sensi dell'art. 2447 codice civile per la ricostituzione del capitale sociale eroso dalle perdite. La sua stesura è successiva all'analisi dei piani industriali e degli studi di fattibilità elaborati dai precedenti organi amministrativi della Società, tra cui si cita il Piano di Riqualficazione dell'aeroporto redatto nell'anno 2015 in risposta al bando ENAC dal CdA con presidenza Medeot e il Piano di Ristrutturazione redatto dal CdA con presidenza Ceccherini. Le assunzioni, le strategie e gli obiettivi indicati in tali elaborati, laddove ritenuti attuali e condivisibili, sono stati ripresi nell'elaborazione del presente documento.

Nel documento sono altresì illustrati i miglioramenti conseguenti a possibili interventi della CCIAA Venezia Giulia, Fondo Gorizia, attraverso l'erogazione di sovvenzioni pubbliche e di possibili investitori privati che hanno espresso un proprio interesse a realizzare, in termini ad oggi non completamente esplorati, degli investimenti all'interno della struttura aeroportuale di Gorizia. Tali interventi sono stati considerati quali scenari "migliorativi ed eventuali" rispetto all'ipotesi di base del Piano e ciò in funzione della corretta e completa informazione ai soci prossimamente chiamati a decidere le sorti della Società.

Si segnala che, al fine di poter agevolare il confronto del presente documento con precedenti versioni, viene mantenuta la stessa struttura formale.

Come si potrà successivamente verificare, alcune ipotesi ed alcuni risultati non si discostano di molto da quanto già ipotizzato in precedenza. La principale peculiarità del presente piano consiste nel recupero di redditività ottenuto mediante le concessioni delle non poche strutture presenti in Aeroporto, il cui attuale sottoutilizzo non consente il recupero dei costi di gestione, né ulteriori incrementi di redditività. Ovviamente ciò comporta un investimento iniziale per il ripristino operativo delle strutture stesse e per il recupero dalle condizioni di degrado in cui attualmente l'Aeroporto si trova.

Allo stato attuale, oltre agli operatori già presenti, vi sono alcuni soggetti economici ed imprenditoriali fortemente interessati all'insediamento in Aeroporto. Tutti attendono un segnale di continuità che consenta loro di avere una prospettiva duratura per le loro attività.

Da ultimo, per permettere di ovviare ad alcuni aspetti inerenti la sicurezza del volo, per un generale risanamento della zona e per consentire il recupero del rapporto fra i cittadini con l'Aeroporto, è previsto un miglioramento graduale ma importante delle condizioni del verde dell'Aeroporto.

2. Stato di Fatto

2.1 Mercato di riferimento¹

La Società opera nel mercato del trasporto aereo non commerciale cd. di Aviazione Generale - AG che comprende principalmente il traffico aereo derivante dall'attività degli aeroclub, delle scuole di volo e dei piccoli aerei privati.

Sulla base delle rilevazioni ENAC, il mercato italiano di AG ha evidenziato, nell'anno 2018, un traffico pari a n. 270.671 movimentazioni e n. 262.401 passeggeri, sostanzialmente in linea con i volumi registrati nei 2 esercizi precedenti.

In particolare, gli aeroporti di AG del Triveneto nell'anno 2018 hanno riportato i seguenti valori:

Aeroporti di AG	Movimenti	Passeggeri
Bolzano	11.475	8.895
Trento	20.539	15.340
Treviso	2.278	2.444
Trieste (Ronchi dei L.)	6.219	1.243
Venezia	4.884	11.253
Verona	3.257	6.330
TOTALE	48.652	45.505

Per quanto riguarda il più vicino aeroporto di Trieste questo affianca al tradizionale servizio di trasporto aereo di linea anche quello di AG, servizio che nell'esercizio 2018 ha evidenziato 6.219 movimenti (erano 5.484 nel 2017) e 1.243 passeggeri. Questi valori devono tuttavia essere considerati solo parzialmente comparabili con i volumi potenziali dell'aeroporto di Gorizia in considerazione della presenza, nel primo aeroporto, di piste di decollo/atterraggio in cemento anziché in manto erboso con conseguente utilizzo della struttura aeroportuale da parte di aerei privati di maggiori

¹ Capitolo ripreso dal Piano di Ristrutturazione redatto dal precedente CdA, presidenza Ceccherini, in quanto si condividono in linea di massima i contenuti.

dimensioni (jet, ecc.). Allo stesso modo la valenza nazionale dell'aeroporto di Trieste quale scalo di linea non consente l'utilizzo dello stesso da parte di ultra leggeri e AA/MM minori.

2.2 Struttura aeroportuale di Gorizia

Identificazione

- Denominazione: Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta di Gorizia;
- Codice identificativo ICAO: "LIPG";
- Status giuridico: aeroporto civile aperto al traffico di Aviazione Generale;
- Ubicazione geografica: Latitudine 45° 54'22" N, Longitudine 13° 35'58" E, Altitudine 63 metri slm
- Superficie del sedime aeroportuale: ca. 138 Ha;
- Aeroporto di proprietà demaniale, concesso in uso gratuito all'ENAC con decreto del Ministero dei Trasporti in concerto con quello dell'Economia e delle Finanze dd. 29.10.2003.

Principali infrastrutture presenti nel sedime aeroportuale sono:

- n. 2 piste di volo in prato di cui in uso solo una;
- n. 1 eliporto in disuso;
- n. 1 striscia di volo per alianti in disuso;
- n. 1 autorimessa di ca. 390 mq in discreto stato di conservazione;
- n. 1 fabbricato di ca. 214 mq in discreto stato di conservazione;

- n. 1 autofficina di ca. 590 mq in discreto stato di conservazione;
- n° 1 aviorimessa denominata “Gleiwitz” di ca. 1.480 mq in discreto stato di conservazione;
- n. 1 impianto di distributore di carburante in disuso;
- n. 1 aerostazione in disuso allo stato di rudere;
- n. 1 magazzino di ca. 900 mq in disuso in mediocre stato di conservazione;
- n. 1 edificio di ca. 152 mq in disuso in mediocre stato di conservazione;
- n. 6 edifici a diversa destinazione in disuso allo stato di rudere;
- la rete stradale interna in mediocre stato di conservazione.

Dati storici del traffico aereo (dati 2019 - Stima)

Suddivisione movimenti di volo (esclusi T.G.)	Es. 2018	Stima Es. 2019
Per Collaudi	1.665	1.371
Per Turismo	191	695
Scuola di Volo	10	25
Totale	1.867	2.338

2.3 Concessione ENAC

La Concessione ha durata ventennale ed è stata assegnata alla Società con provvedimento del Direttore Generale dell'ENAC n. GENDISP-DG 0000001-P del 31.01.2017.

Essa trova una propria disciplina generale nel regolamento ENAC per l’Affidamento degli Aeroporti Demaniali per l’Aviazione Generali dd. 18.11.2014 e successivi emendamenti e nella convenzione sottoscritta dalla Società con l’ENAC in data 20.09.2016.

Le principali disposizioni della Concessione prevedono:

- i) Il subentro della Società nei rapporti attivi e passivi in capo a ENAC relativi al sedime aeroportuale, in particolare nelle concessioni precedentemente affidate a terzi con diritto a percepire il relativo canone.
- ii) La possibilità per l'affidatario di concedere in subconcessione a terzi, previa autorizzazione di ENAC, aree e locali destinati alle attività aeronautiche nonché le altre aree e locali destinati ad altre attività non aeronautiche (tra cui somministrazione di bevande, attività commerciali, ecc).
- iii) Una serie di obblighi a carico del concessionario tra cui:
 - assicurare il funzionamento dell’aeroporto per tutti i giorni della settimana secondo gli schemi orari determinati dalle effemeridi;
 - garantire all’interno del sedime portuale l’espletamento di alcuni servizi tra cui: la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere, impianti e infrastrutture di volo; le verifiche periodiche di piste e vie di rullaggio; lo sfalcio dell’erba; il presidio per il primo intervento di soccorso sanitario e antincendio; il servizio di informazione di volo e meteo; il rifornimento di carburante; lo smaltimento dei rifiuti;
 - garantire un adeguato livello di protezione da atti illeciti.
- iv) Un canone annuo suddiviso in una parte fissa, pari euro ca. 6.200 annui (da adeguarsi periodicamente sulla base dell’inflazione programmata) e una parte variabile pari al 10% dell’importo dei ricavi aeronautici.

2.4 Subconcessioni pendenti

1. Sub-concessione, di derivazione ENAC, a favore di Pipistrel Italia srl relativa ad un'aera di circa 27.000 mq. Il corrispettivo annuale della concessione è di euro ca. 16.200 oltre rivalutazioni. Con provvedimento del 2013 l'ENAC ha stabilito a favore della sub concessionaria un canone agevolato di euro 1,00 (uno) fino al 31.08.2030. La sub-concessione ha durata ventennale rinnovabile con prima scadenza 2031. In merito a tale concessione risulta tutt'ora un dubbio interpretativo sull'obbligo o meno del subconcessionario di svolgere, erga omnes, il servizio antincendio e primo soccorso all'interno della struttura aeroportuale in particolare in sostituzione della Società.

Da colloqui avuti con ENAC, pare che il canone agevolato, ottenuto da Pipistrel per aver direttamente provveduto a svolgere alcune attività di competenza ENAC, come lo smaltimento di amianto, sia passibile di revisione. Secondo la procedura corretta ENAC avrebbe dovuto sostenere direttamente i costi di smaltimento e Pipistrel pagare il canone originario. Tale aspetto è da approfondire, in quanto potrebbe portare alla Società ADA un introito attualmente non previsto.

2. Sub-concessione, di derivazione ENAC, a favore di Glider Age relativa ad un edificio presente al nel sedime aeroportuale. Il corrispettivo annuale della concessione è di euro ca. 5.000 euro oltre rivalutazioni. La subconcessione, scaduta il 27.03.2019, sarà presuntivamente confermata a valle delle decisioni dei soci sul presente Piano.

3. Subconcessione a favore del Centro Zootecnico Gorizia relativa al servizio di sfalcio scadente il 04.05.2027. Il corrispettivo annuale è pari a ca. 9.500 euro. Tale sub-concessione potrebbe essere oggetto di risoluzione.

2.5 Principali voci del Piano Tariffario Vigente

PIANO TARIFFARIO VIGENTE di ADA	PREZZO (senza IVA) Euro
Atterraggio e decollo UE	
ULM avanzato	6,56
Aliante con traino	10,66
AA/MM MTOW < 1.000 Kg	8,20
AA/MM MTOW < 2.000 Kg	12,30
AA/MM MTOW < 3.000 Kg	16,39
Diritti Passeggeri	
Diritti passeggeri nazionali e comunitari (Adulti)	3,05
Sosta e ricovero allo scoperto	
Diurna alianti, ULM, AA/MM	1,64
Notturna alianti, ULM, AA/MM	4,92
Apertura extra orario	
Apertura anticipata aeroporto	81,97
Sosta in hangar	
Giornaliero:	
ULM avanzato e Aliante	8,20
Aliante in carrello	4,10
AA/MM MTOW < 3.000 kg	12,30
Long Term (esclusi atterraggi e decolli)	
Annuale: ULM avanzato, aliante non appeso/montato	1.147,54
Annuale: Aliante	1.475,41
Annuale: Aliante appeso	737,70
Annuale: AA/MM <3000 kg	1.967,21
Mensile: ULM avanzato	106,56
Mensile: Aliante	131,15
Mensile: Aliante appeso	73,77
Mensile: AA/MM <3000 kg	172,13

2.6 Sovvenzioni pubbliche a favore degli investimenti

Sovvenzione prevista dal bando della CCIAA-Fondo Gorizia Legge 28/86

- La Società con domanda dd. 20.07.2017, ad integrazione di una precedente dd. 23.12.2016, presentava alla CCIAA Venezia Giulia - Fondo Gorizia domanda per l'ottenimento di una sovvenzione di complessivi euro 2.441.000, a copertura degli investimenti programmati per l'ammodernamento della struttura aeroportuale, secondo il bando camerale relativo agli *"Interventi per lo sviluppo dell'attività portuale, aeroportuale ed autoportuale e per la realizzazione di infrastrutture di servizi alle attività produttive industriali e artigianali (art. 10 capo II del Regolamento)"* a far valere sulla Legge 28/86.
- La Giunta camerale integrata della CCIAA, con delibera dd. 21.12.2017:
 - **ha assegnato alla Società un contributo minore di soli 291.000 euro** da utilizzare a copertura degli investimenti effettuati dalla Società in tema di sicurezza aerea, in particolare per l'acquisto di un mezzo di soccorso (investimenti già realizzati e sovvenzione già riscossa nel corso dell'esercizio 2019) e per la recinzione necessaria alla divisione del sedime aeroportuale tra area *land side* e *air side* (intervento

ancora da realizzare con una stima di spesa di ca. 237.000 euro, sull'intervento è stato già erogato un acconto di euro ca. 29.000);

- **si è riservata di valutare l'erogazione dell'ulteriore sovvenzione richiesta, pari a ca. 2.100.000 euro**, all'esito della notifica alla Commissione Europea in merito agli aiuti di stato. Allo stato non risultano pervenute novità da successive comunicazioni e neppure formali comunicazioni in merito alla possibilità della Società di utilizzare altri bandi disponibili per il finanziamento con sovvenzioni pubbliche degli investimenti programmati. Da colloqui avvenuti con la CCIAA pare che tale contributo sia tuttora applicabile, laddove si dimostri che la Società non sia in crisi. **Il CdA ritiene che con l'approvazione del presente piano, la relativa ricapitalizzazione e l'adozione delle attività ivi previste lo stato di crisi si possa considerare superato.** In ogni caso, nessuna somma potrà essere erogata alla Società fin tanto che la situazione di crisi non sia superata.

Sovvenzione con fondi regionali resa disponibile dall'art. 26 della L.R. 6 del 29.04.2019

La Legge Regionale n. 6 del 29.04.2019 in tema di "*Misure urgenti per il recupero della competitività regionale*" ha autorizzato l'Amministrazione Regionale a concedere al comune di Gorizia un finanziamento, nel rispetto delle condizioni previste dall'art. 14 c. 5 del D.Lgs. 175/2016 in tema di partecipate pubbliche, finalizzato ad agevolare l'attuazione del prospettato piano di risanamento della Società. Sulla base di tale prospettato contributo regionale, **il Comune di Gorizia ha anticipato la propria disponibilità, in presenza delle condizioni di legge, ad erogare alla Società una sovvenzione di ca. 150.000 euro da destinarsi alla copertura di parte degli investimenti previsti nel proprio piano di ristrutturazione.**

Anche l'erogazione di tale sovvenzione è subordinata al superamento dello stato di crisi della Società.

2.7 Risultati storici conseguiti dalla Società

Valori Storici delle Stato Patrimoniale

		2017 (/000 euro)	2018 (/000 euro)	31.08.2019 (/000 euro)
ATTIVITA'				
A	Liquidità	81	13	14
B	Crediti correnti	123	94	54
C	Immobilizzazioni Nette (1+2+3-4)	47	47	44
1	Beni immateriali	33	37	35
2	Materiali	13	46	39
3	Oneri di ammodernamento Aeroporto	0	0	0
4	- Risconti passivi su sovvenzioni per investimenti	0	-36	-30
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C)		250	154	112
PASSIVITA' E NETTO				
D	Debiti correnti	31	60	101
E	Passività finanziarie (5+6+7)	0	29	29
5	Finanziamenti Bancari	0	0	0
6	Anticipazioni contributi su investimenti	0	29	29
7	Finanziamento soci	0	0	0
F	Patrimonio netto (8+9+10)	219	65	-18
8	Capitale sociale + riserve di capitale	267	267	50
9	Riserve (perdite es. prec.ti riportate)	-16	-48	19
10	Risultato d'esercizio	-31	-154	-87
TOTALE PASSIVITA' E NETTO (D+E+F)		250	154	112
Analisi				
Posizione Finanziaria Netta (E-A)		-81	16	15
Capitale Circolante Netto (B-D)		92	34	-47
Margine di Tesoreria		173	47	-33
Margine di Struttura (F-C)		173	18	-62

Valori Storici delle Conto Economico

		2017 (/000 euro)	2018 (/000 euro)	31.08.2019 (/000 euro)
A	Ricavi delle Vendite (1+2+3)	71	104	25
1	Ricavi da diritti su approdi, partenze, soste e ricovero	62	91	14
2	Subconcessioni aree e locali attività aeronautica	10	14	11
3	Subconcessioni altre aree e locali	0	0	0
B	- Costi Operativi (4+...+10)	108	128	108
4	Personale	0	0	13
5	Servizio antincendio esternalizzato	75	83	48
6	Concessione ENAC	7	7	6
7	Assicurazioni	10	12	12
8	Servizi professionali e consulenza	7	11	15
9	Compensi organi sociali	5	8	6
10	Oneri amministrativi e generali	5	8	8
C	= MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-37	-24	-84
D	+ Ricavi da storno risconti pass. sovvenzioni	0	4	5
E	- Ammortamenti	5	9	9
F	+/- Gestione finanziaria	1	0	0
G	+/- Gestione straordinaria	0	-126	0
H	= RISULTATO ANTE IMPOSTE (C+D-E+/-F+/-G)	-41	-154	-87
I	- Imposte sul reddito (imp. anticipate)	-10	0	0
L	= RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (H-I)	-31	-154	-87

Valori Storici del Rendiconto Finanziario

		2017	2018	31.08.2019
		(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)
I)	Disponibilità Liquidità Iniziali	205	81	13
	Risultato Netto d'esercizio	-31	-154	-87
	+ ammortamenti beni immateriali	3	2	2
	+ ammortamenti beni materiali	2	7	7
	+ ammortamento oneri ammodern. Aeroporto	0	0	0
	- ricavi da storno risconti sovvenzioni	0	-4	-5
	+ sval. crediti e imposte anticipate	0	126	0
	+/- gestione finanziaria	-1	-0	0
1	= Flusso di CCN Gestione Operativa	-27	-24	-84
2	+/- var. crediti correnti (escluse sovvenzioni e sottoscrizione soci aumento c.s.)	-83	-57	4
3	+/- var. debiti correnti	18	29	41
A	= Flusso Cassa Operativo Netto (1+2+3)	-91	-52	-39
4	- Investimenti in imm. Immateriali	-30	-6	-0
5	- investim. In imm. Materiali	0	-40	-0
6	- Investimenti in ammodernamento Aeroporto	0	0	0
B	= Flusso di Cassa Gest. Investimento (4+5+6)	-34	-45	-0
7	Risultato gestione finanziaria	1	0	0
8	+/- Var. debiti bancari	0	0	0
9	+/- var. finanziamento soci	0	0	0
10	+/- var. sovvenzioni Fondo Gorizia	0	29	40
11	+/- apporti in c/capitale da soci	0	-0	0
C	= Flusso di Cassa Gest. Finanziaria (7+..+11)	1	29	40
II)	TOTALE FLUSSO CASSA DEL PERIODO (A+B+C)	-125	-68	1
III)	= Saldo Disponibilità Liquide finali (I+II)	81	13	14

Considerazioni sui risultati storici:

Esercizio 2018:

- I ricavi di vendita sono stati pari a complessivi ca. 104.000 euro (tuttavia solo euro 46.000 al netto di un contestato addebito del servizio antincendio e primo soccorso alla società Pipistrel Italia srl).
- **il Margine Operativo Lordo è negativo di ca. 24.000 euro (- 82.000 euro senza il contestato addebito a Pipistrel Italia srl);**
- Il risultato netto d'esercizio è negativo di ca. 154.000 euro (-148% sui ricavi), in parte dovuto alla gestione straordinaria negativa per ca. 126.000 (in prevalenza dovuta alla svalutazione integrale del credito contestato da Pipistrel Italia srl per addebiti);
- **il flusso di cassa operativo è negativo di ca. 52.000 così come il flusso di cassa da investimenti di ca. 45.000 euro** conseguente ad alcuni investimenti effettuati tra cui un mezzo di soccorso. Il flusso di cassa finanziario è positivo di ca. 29.000 euro grazie ad una anticipazione di sovvenzioni in c/investimenti erogata dalla CCIAA-Fondo Gorizia. Il flusso di cassa totale è complessivamente negativo di ca. 68.000 euro. Le disponibilità liquide alla fine dell'esercizio 2018 sono minime e pari ad euro +13.000;

Esercizio 2019 (primi 8 mesi):

- **I ricavi di vendita sono minimi e pari ad ca. 25.000 euro** (non risultano effettuati i contestati addebiti del servizio antincendio a Pipistrel Italia srl).
- **il Margine Operativo Lordo è negativo di ca. 84.000 euro;**

- Il risultato netto d'esercizio (al lordo delle imposte) è negativo di ca. 87.000 euro (-348% sui ricavi);
- **Il flusso di cassa operativo è negativo di 39.000,00**, risultano per altro accumulati non marginali debiti pregressi verso i fornitori. **Il flusso di cassa da investimenti è nullo essendo stata sospesa l'attività di investimento per mancanza di fondi** e il flusso di cassa finanziario è positivo di ca. 40.000 euro in conseguenza dell'avvenuto incasso del saldo della sovvenzione del CCIAA Fondo Gorizia relativo all'acquisto di un automezzo di soccorso. Il flusso di cassa totale è sostanzialmente nullo. Le disponibilità liquide della Società rimangono minime e pari ad un importo euro +14.000.

Dalla proiezione dei risultati economici al 31.12.2019 ci si attende, in mancanza di urgenti interventi, una chiusura dell'esercizio 2019 con una perdita netta di ca. 120.000 euro. Le disponibilità liquide alla data di redazione della presente sono sostanzialmente nulle.

2.8 Fabbisogno di Tesoreria

Le posizioni debitorie scadute alla data del 16.10.2019 (ultima elaborazione) sono pari a c.a. **100.000 euro**.

L'importo non tiene conto:

- **delle somme necessarie a completare l'investimento** già programmato **relativo alla recinzione** per la separazione delle aree *air side/land side*. La stima di investimento è pari a ca. 237.000 euro di cui la Società ha ottenuto un'anticipazione sulla sovvenzione della CCIAA-Fondo Gorizia di euro 29.100.
- **dell'incremento delle poste debitorie** conseguenti alle perdite in corso in formazione, stimabili in ca. 7.000 euro mensili nel periodo invernale.

Il mancato tempestivo reperimento delle risorse finanziarie necessarie al pagamento delle posizioni debitorie più urgenti, fabbisogno stimabile in non meno di 50.000 euro, avrà come immediato effetto la chiusura della pista di volo non potendo più essere garantito il servizio antincendio e primo soccorso.

3. Accertamento dello stato di crisi e della sussistenza di una causa di scioglimento prevista dall'art. 2484 cod.civ.

Il D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14/2019, il cd. "Codice delle Crisi d'impresa e dell'insolvenza", ha definito, recependo precedenti elaborazioni giurisprudenziali, lo stato di "crisi" dell'impresa intesa quale *"stato di difficoltà economica-finanziaria che rende probabile l'insolvenza del debitore, e che per le imprese si manifesta come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettivi a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate"*.

Dall'analisi riprodotta nel capitolo precedente risulta pertanto evidente che la Società si trova in uno stato di crisi che si trasformerà irrimediabilmente in uno stato di insolvenza in mancanza di urgenti interventi volti al riequilibrio della situazione economica e finanziaria.

In tema di società a controllo pubblico l'art. 14 del D.lgs n. 175/2016 e successive integrazioni dispone tra l'altro che:

- nel caso in cui emergano uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo deve adottare senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminare le cause attraverso un idoneo piano di risanamento;
- non costituisce provvedimento adeguato la previsione di un ripianamento delle perdite da parte delle amministrazioni pubbliche, anche se attuato in concomitanza a un aumento di capitale sociale o a un trasferimento straordinario di partecipazioni o al rilascio di garanzie o in qualsiasi altra forma giuridica, a meno che tale intervento

sia accompagnato da un piano di ristrutturazione aziendale, dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte, approvato dall'organo amministrativo, anche in deroga alle disposizioni di cui al comma 5 del citato articolo (che disciplina l'intervento delle amministrazioni pubbliche negli atti aventi ad oggetto la sottoscrizione di aumenti di capitale sociale, diversi dai casi di cui all'art. 2447 e 2482 ter cod.civ., i trasferimenti straordinari, le aperture di credito e il rilascio di garanzie a favore delle società partecipate che abbiano registrato, per tre esercizi successivi, perdite d'esercizio).

In aggiunta a ciò si osserva che il CdA in data 25.09.2019 ha accertato l'integrale erosione del capitale della Società per le perdite conseguite, con conseguente applicazione delle disposizioni del codice civile di cui all'art. 2447 (erosione del capitale sociale oltre il minimo di legge) e del Capo VIII del Libro quinto (scioglimento e liquidazione delle società di capitali).

Il presente Piano viene pertanto elaborato dal CdA anche in funzione dell'incarico ricevuto all'atto di nomina dai soci pubblici che hanno espresso il proprio interesse a partecipare, nel rispetto delle stringenti disposizioni di legge, al salvataggio e successivo rilancio della Società attraverso l'apporto di nuove risorse finanziarie.

4. Cause della crisi

Le cause della Crisi della Società sono pertanto qui sintetizzabili:

- il degrado della struttura aeroportuale e la conseguente sua inidoneità ad offrire servizi adeguati ai propri potenziali utenti, sia privati che imprese;
- i minimi ricavi realizzati quale conseguenza della mancanza di voli e delle ridotte subconcessioni presenti;
- l'esistenza di una struttura di costi prevalentemente fissa e di importo non marginale;
- l'impossibilità di applicare tariffe di mercato a causa dello scarso livello qualitativo dei servizi offerti;
- l'incertezza nella possibilità di attribuire alla Pipistrel Italia srl l'addebito del servizio antincendio e primo soccorso in misura importante.

5. Obiettivi, Linee Strategiche e Azioni programmate del Piano Industriale di Risanamento

5.1. Precisioni

- Il periodo temporale del Piano viene individuato nel quinquennio 2020-2024, periodo entro cui si ritiene possa essere raggiunto e mantenuto l'equilibrio finanziario e il pareggio economico con i soli interventi programmati.
- Non è prevista l'adozione degli strumenti di composizione assistita della crisi aziendale previsti dalla legge, in quanto si ritiene di poter superare lo stato di crisi della Società attraverso strumenti ordinari.
- Il CdA si è focalizzato sulla precisa identificazione ed il relativo disinnesco delle cause di crisi indicate al punto 4, come qui descritto.
 1. **Introiti derivanti dalle subconcessioni eccessivamente ridotti rispetto alle potenzialità esprimibili dalle strutture presenti nell'Aeroporto.** Tale aspetto è di fondamentale importanza, anche in considerazione delle richieste di soggetti interessati all'ingresso nel sedime. Per favorire l'incremento dell'utilizzo delle strutture dell'aeroporto è richiesta una importante attività di risanamento. È chiaro che avere una concessione di un'area così importante, con finalità principalmente aeronautiche, senza

utilizzarne le risorse, è uno spreco. A tal fine si prevedono investimenti, divisi in due fasi, che consentano di ottenere quei flussi di ricavi di importanza fondamentale nel riequilibrio economico.

2. **Bassa fruibilità dell'Aeroporto da parte dei piloti di AA/MM e da parte di operatori industriali presenti sul sedime.** È importante incrementare gli introiti derivanti da tali soggetti. A tal fine è richiesto un aumento dei servizi presenti in aeroporto, un miglioramento dell'aspetto dell'aeroporto, un potenziamento dei collegamenti dell'aeroporto con il circondario. Anche per questo vengono previsti investimenti strutturali, pur se di entità minore ma altrettanto importanti per l'immagine dell'aeroporto e conseguentemente per un incremento del traffico.

3. **Poche attività di comunicazione relative alle potenzialità dell'aeroporto.** Tale aspetto è importantissimo, ma anch'esso da implementare a valle dei necessari investimenti strutturali.

- Nel Piano viene data iniziale illustrazione ad un **primo scenario** di base o minimale, che prevede la realizzazione dei soli interventi urgenti che verrebbero realizzati con l'intervento finanziario dei soli soci. Tale scenario è oggetto dell'analisi di Stress.
- A tale primo scenario viene poi affiancato un **secondo scenario**, migliorativo del primo, in cui si ipotizza la realizzazione di ulteriori investimenti all'interno dell'aeroporto attraverso le risorse finanziarie che potrebbero essere concesse alla Società dalla CCIAA - Fondo Gorizia per l'ammodernamento della struttura aeroportuale.
- In attesa di una definizione, in via giudiziale e/o transattiva, del soggetto giuridicamente obbligato a svolgere il servizio antincendio e primo soccorso all'interno dell'Aeroporto, si è ipotizzato che tale servizio sia svolto dalla Società dovendo questa in ogni caso garantire, quale primo concessionario, l'esecuzione del servizio.

Prudentemente non sono stati considerati i ricavi conseguenti all'eventuale diritto di rivalsa verso Pipistrel Italia srl.

- Infine viene data illustrazione di possibili ulteriori scenari migliorativi dei primi due che tengo conto di progetti di investimento all'interno dell'aeroporto che potrebbero essere promossi da investitori privati. Di tali scenari vengono descritti le linee essenziali e le principali problematicità, senza una dettagliata analisi economica e finanziaria in quanto progetti allo stato embrionale.

5.2. Analisi strategica²

✓ La SWAT Analysis

I. Punti di forza:

- Struttura aeroportuale che, se ammodernata, ha un alto potenziale sia in termini di spazi che di servizi offerti;
- Ubicazione della struttura aeroportuale in prossimità di località a consolidata tradizione turistica nonché di insediamenti produttivi di imprese già operanti nel settore aeronautico.

II. Punti di debolezza:

- Struttura aeroportuale obsoleta che necessita di interventi straordinari di ammodernamento con conseguente necessità di risorse finanziarie non minime e di tempi di realizzazione delle opere non immediati;
- Assoggettamento della Società a controllo pubblico con vincoli stringenti nell'erogazione di nuove risorse finanziarie da parte dei soci pubblici.

III. Opportunità: l'assenza nell'area orientale della regione FVG di uno scalo aeroportuale dotato di adeguate infrastrutture dedicato all'utenza di AG;

IV. Minacce: la presenza in aeree limitrofe di numerose piste di volo, di cui una in Slovenia, che riescono ad applicare, grazie a minori vincoli in tema di sicurezza, tariffe inferiori rispetto a quelle della Società.

² Capitolo ripreso dal Piano di Ristrutturazione redatto dal precedente CdA, presidenza Ceccherini, per memoria.

5.3. Obiettivi assegnati al Piano

1. L'immediato superamento della causa di scioglimento di cui all'art. 2484 c. 1 n°4 codice civile.;
2. L'immediato risanamento della tensione di tesoreria;
3. Il ripristino delle condizioni di equilibrio finanziario sia nel breve termine che nel medio/lungo termine;
4. L'equilibrio economico in un arco temporale di medio termine;

5.4. Linee strategiche

a) Riposizionamento dell'aeroporto di Gorizia nel mercato

➡ *scalo di valenza regionale di AG, ad uso di privati e imprese, dedicato agli aerei minori quali ultra leggeri, alianti e AA/MM con peso < 5.000 Kg.*

b) Esecuzione di investimenti volti all'ammodernamento dell'aeroporto

➡ *realizzazione dei soli investimenti non derogabili atti a garantire:*

- ✓ *La sicurezza di volo e all'interno del sedime aeroportuale;*
- ✓ *L'aumento dei volumi di traffico aereo;*
- ✓ *La subconcessione immediata di edifici a imprese e associazioni;*

c) Adeguamento del piano tariffario

➡ *inserimento di nuove tariffe che tengono conto di:*

- ✓ *Necessità di perseguire l'equilibrio economico di gestione;*
- ✓ *Tariffe di mercato vigenti;*

-
- ✓ **Miglioramenti del servizio offerto quale conseguenza del piano di investimenti;**
 - d) **Messa in gara di nuove subconcessioni comprese quelle cessate.**
 - e) **Modifica degli orari di apertura delle piste di volo**
 - ➡ **riduzione dell'orario di apertura delle piste di volo nei seguenti termini:**
 - ✓ **Apertura delle piste di volo 6 giorni settimanali;**
 - ✓ **Riduzione dell'orario di apertura giornaliera ai requisiti del traffico;**
 - ✓ **Chiusura integrale nei periodi di inutilizzo.**
 - f) **Ridefinizione della modalità di esecuzione del servizio**
 - ➡ **assunzione di ca. n. 3,5 ULA di personale dipendente in sostituzione di servizi attualmente esternalizzati (antincendio e primo soccorso/segreteria/manutenzioni)**
 - g) **Recupero di adeguate risorse finanziarie**
 - ➡ **necessarie a:**
 - ✓ **Superare la tensione di tesoreria**
 - ✓ **Ripianare le perdite d'esercizio conseguite e in corso di formazione**
 - ✓ **Dare adeguata copertura al Piano di Investimenti programmato**

Nello specifico si prevede:

1. **L'esecuzione di un iniziale piano di investimenti di euro 940.000** da realizzarsi con le sole risorse finanziarie dei soci e con la sovvenzione già concessa alla Società dalla CCIAA Fondo Gorizia. Tempo di realizzazione delle opere entro l'esercizio 2020; Si rinvia all' **ALLEGATO 1** per il dettaglio delle spese.
2. **L'adozione di un nuovo Piano Tariffario a partire dal 01.01.2020**, riprodotto nell' **ALLEGATO 2**, con primo adeguamento previsto nel corso dell'esercizio 2022, con incremento medio delle tariffe del 20%;
3. **L'applicazione di un nuovo orario di apertura delle piste di volo a partire dal 01.01.2020** in quanto coerente con la dimensione dei traffici;

-
4. **L'assunzione previo bando di selezione di ca. n. 3,5 ULA personale dipendente** alle condizioni previste dal CCNL di settore a copertura delle seguenti attività aziendali: segreteria, servizio antincendio e primo soccorso, manutenzioni ordinarie, sfalcio erba piazzali antistanti, ecc.;
 5. **La richiesta ai soci di erogazione, anche in modo non proporzionale alle azioni possedute, di nuove risorse finanziarie per complessivi euro 850.000** alle seguenti modalità e condizioni:
 - **Euro 600.000 come versamenti in c/capitale** da destinarsi alla ricostituzione del capitale sociale eroso dalle perdite d'esercizio e, per la differenza, all'aumento di Capitale Sociale;
 - **Euro 250.000 come finanziamento soci fruttifero**, di cui euro 50.000 da erogarsi alla Società immediatamente per le necessità urgenti di tesoreria, ed euro 200.000 da erogarsi non oltre l'inizio dell'esercizio 2020 una volta ricostituito il capitale sociale. Piano di rimborso in 7 anni a rate costanti a tassi di interesse di mercato stimati al 2%;
 6. **La richiesta alla CCIAA Fondo Gorizia di erogazione di euro 208.000 quale saldo della sovvenzione già assegnata alla Società** per la realizzazione della nuova recinzione una volta ricostituito il capitale sociale ed eseguito l'investimento oggetto di contributo;
 7. **La richiesta di erogazione da parte del Comune di Gorizia della sovvenzione di euro 150.000 resa disponibile dall'art. 26 della L.R. 6 del 29.04.2019** in quanto finalizzato a dare attuazione al Piano di risanamento aziendale.

Una volta ripristinate le condizioni di riequilibrio finanziario e patrimoniale della Società e constatata la presenza di un Bando della CCIAA – Fondo Gorizia volto a finanziare i programmi di investimento per l'ammodernamento della struttura aeroportuale, **verrà presentata la relativa domanda per l'ottenimento di una sovvenzione non inferiore ad euro 1.500.000 a copertura integrale dell'ulteriore piano di investimenti** dettagliatamente descritto nell' **ALLEGATO 3**.

6. I risultati attesi dall'esecuzione del Piano Industriale secondo lo scenario di base

6.1 Riepilogo degli elementi identificativi dello scenario analizzato:

- **Applicazione di un nuovo Piano Tariffario dal 01.01.2020 con primo aggiornamento il 01.01.2022;**
- **Esecuzione entro l'esercizio 2020 di un piano di investimenti di complessivi euro 940.000 per opere urgenti;**
- **Conferimenti in c/capitale da parte dei soci di euro 600.000 entro il 31.12.2019;**
- **Finanziamenti soci fruttiferi di euro 50.000 per esigenze di tesoreria entro il 31.12.2019 con rimborso in 7 anni;**
- **Finanziamenti soci fruttiferi di ulteriori euro 200.000 entro 31.03.2020 a supporto piano di investimenti con rimborso in 7 anni;**
- **Ottenimento entro il 31.03.2020 della sovvenzione di euro 150.000 di cui all'art. 26 della L.R. 6 del 29.04.2019;**
- **Ottenimento integrale entro l'esercizio 2021 del saldo della sovvenzione già concessa dalla CCIAA Fondo Gorizia di euro 208.000 per la recinzione delle aree *Air Side/Land Side*.**

6.2 Principali Assunzioni economiche e patrimoniali

o Previsione sui ricavi:

I ricavi previsionali per diritti di approdo, partenze, soste, ricovero e accessi alle aeree operative si basano sulle ipotesi di traffico e utilizzi riportati nell' **ALLEGATO 4** e sul nuovo piano tariffario di cui al citato **ALLEGATO 1**.

I ricavi previsionali per subconcessioni aree e locali attività aeronautica e non aeronautica si basano sulle ipotesi di subconcessioni ai valori di mercato riportati nell' **ALLEGATO 5**.

Nel loro complesso i ricavi attesi nel periodo del Piano sono i seguenti:

Previsioni Ricavi	2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
Ricavi da diritti su approdi, partenze, soste, ricovero e accessi	62	71	103	109	114
Subconcessioni aree e locali attività aeronautica	36	65	66	66	66
Subconcessioni altre aree e locali	0	18	18	24	24
Totale Ricavi	98	153	187	199	204

○ **Previsione sui costi operativi:**

Le previsioni sui costi operativi tengono conto delle azioni strategiche ipotizzate nel Piano e dell'incremento della dimensione aziendale. Si evidenzia il dettaglio:

Previsioni Costi operativi	2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
personale	80	80	80	80	80
servizio antincendio esternalizzato	0	0	0	0	0
concessione ENAC	13	14	17	17	18
assicurazioni	12	12	12	12	12
servizi professionali e consulenza	11	11	11	11	11
compensi organi sociali	45	45	45	45	45
oneri amministrativi e generali	12	13	14	15	16
Totale costi operativi	172	174	180	182	186

○ **Previsioni relative agli ammortamenti e ai ricavi per sovvenzioni**

- Ammortamenti e ricavi da sovvenzioni relativi ai beni già presenti in Società al 31.12.2018: si ipotizza l'imputazione a conto economico secondo i piani di ammortamento originali;
- Ammortamenti e ricavi da sovvenzioni relativi a beni indicati nel piano di investimento: si ipotizza l'imputazione a conto economico secondo i coefficienti indicati nell'**ALLEGATO 1**;
- Sovvenzione resa disponibile dall'art. 26 della L.R. 6 del 29.04.2019: il ricavo è stato imputato in conto economico in 5 rate costanti annuali secondo le modalità indicate dalla disciplina fiscale.

○ **Previsioni relative ai proventi e oneri finanziari e al risultato della gestione straordinaria**

- Si è prudentemente ipotizzato l'assenza di remunerazione sulle disponibilità liquide;
- Gli oneri finanziari sui finanziamenti soci concessi sono stati calcolati applicando un tasso di mercato medio del 2%;
- Non si è prudentemente considerato l'effetto economico e finanziario conseguente al recupero del credito contestato verso Pipistrel Italia srl per l'addebito del servizio antincendio né l'eventuale importo ottenibile da un accordo transattivo.

○ **Previsioni relative alle imposte IRES, IRAP e IVA**

- Imposte IRES e IRAP: è stato ipotizzato il mantenimento nel periodo temporale del Piano delle correnti aliquote fiscali e della possibilità di utilizzo, fino al limite dell'80% delle perdite fiscali pregresse ai fini del calcolo dell'IRES. Non si è invece tenuto conto, in quanto non significativo, di eventuali riprese a tassazione per oneri indeducibili;
- IVA: si è mantenuta l'interpretazione prudentiale seguita fino ad oggi dalla Società in merito all'imponibilità IVA delle operazioni attive; per quanto riguarda gli investimenti sugli immobili si è ipotizzato l'applicazione dell'IVA ai sensi dell'art. 17 comma 6 del DPR 633/72 (*Reverse Charge*), per gli altri acquisti è comunque applicabile l'art.17 ter del DPR 633/72 (*Split payment*)

○ **Previsioni relative ai tempi medi di incasso dei crediti commerciali e di pagamento dei debiti correnti**

- si è ipotizzato il pagamento integrale delle partite debitorie già scadute entro l'esercizio 2019;
- per le forniture relative al piano di investimento indicato nel Piano sono previsti pagamenti entro la scadenza dell'esercizio di realizzazione dell'investimento;
- per le posizioni creditorie e debitorie correnti sono ipotizzati i seguenti termini medi di pagamento:

Previsioni sui tempi medi di pagamento e incasso posizioni correnti	GG medi incasso o pagamento
gg medi dilazione crediti commerciali	30
gg medi debiti correnti verso fornitori	60
gg medi pagamento personale + F24	30

○ **Eventuali distribuzioni ai soci di dividendi, rimborsi di riserve di capitale o acquisto di azioni proprie**

Non sono previsti nel quinquennio in esame.

6.3 Prospetti patrimoniali, economici e finanziari - scenario base³

Stato Patrimoniale previsionale - Scenario base

		Stima 2019 (/000 euro)	PERIODO DEL PIANO INDUSTRIALE				
			2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
ATTIVITA'							
A	Liquidità	0	12	84	54	33	14
B	Crediti correnti (1+2+3)	50	142	13	16	17	17
1	Crediti commerciali	29	8	13	16	17	17
2	Crediti erariali e previdenziali	21	15	0	0	0	0
3	Credito verso Fondo Gorizia per saldo sovvenzione in c/capitale	0	119	0	0	0	0
C	Immobilizzazioni Nette (4+5+6-7)	42	607	606	607	608	609
4	Beni immateriali	34	32	30	28	26	24
5	Materiali	36	25	15	7	0	0
6	Oneri di ammodernamento aeroporto	0	923	889	855	820	786
7	- Risconti passivi per sovvenzioni su investimenti	-28	-373	-328	-283	-238	-201
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C)		93	761	703	676	657	640
PASSIVITA' E NETTO							
D	Debiti correnti (8+...+12)	65	30	35	42	47	51
8	Fornitori	60	15	16	17	17	18
9	Debito verso il personale + F24	0	7	7	7	7	7
10	TFR	0	3	7	10	13	17
11	Debito erariali e previdenziali	0	0	1	4	5	5
12	Altri debiti correnti	5	5	5	5	5	5
E	Passività finanziarie (13+14)	79	250	214	179	143	107
13	Anticipazioni su sovvenzioni	29	0	0	0	0	0
14	Finanziamento soci	50	250	214	179	143	107
F	Patrimonio netto (15+16+17)	-52	480	454	456	467	482
15	Capitale sociale + riserve di capitale	50	548	548	548	548	548
16	Riserve (perdite es. prec.ti riportate a nuovo)	19	0	-68	-95	-93	-81
17	Risultato d'esercizio	-121	-68	-27	2	12	14
TOTALE PASSIVITA' E NETTO (D+E+F)		93	761	703	676	657	640

³ Schemi di riclassificazione ripresi dal Piano di Ristrutturazione redatto dal precedente CdA presidenza Ceccherini per comodità di confronto.

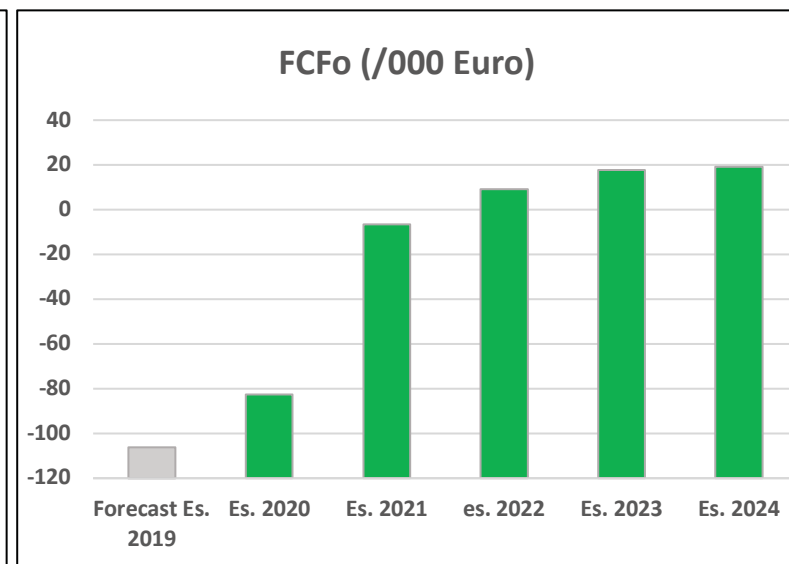
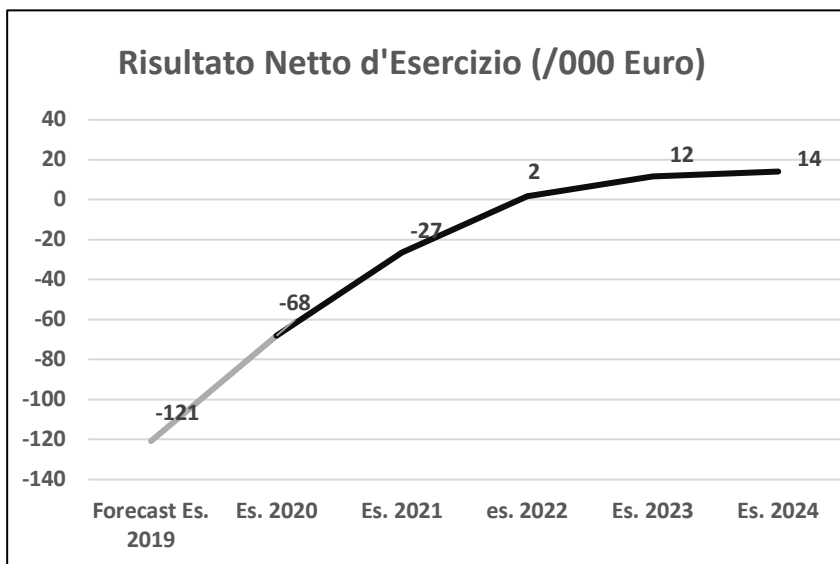
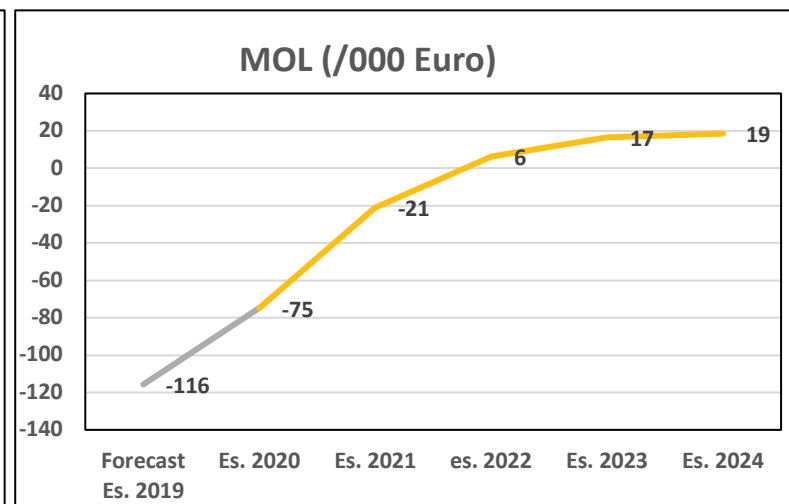
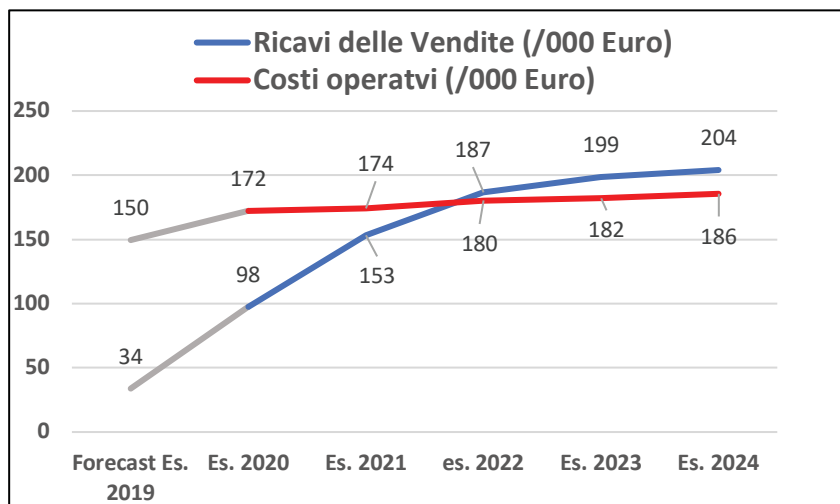
Rendiconto Finanziario previsionale - Scenario base

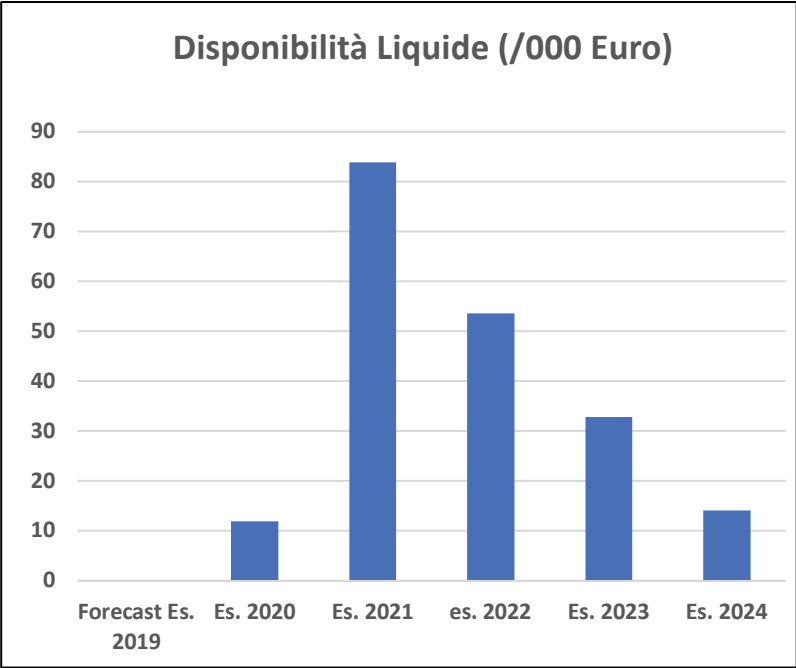
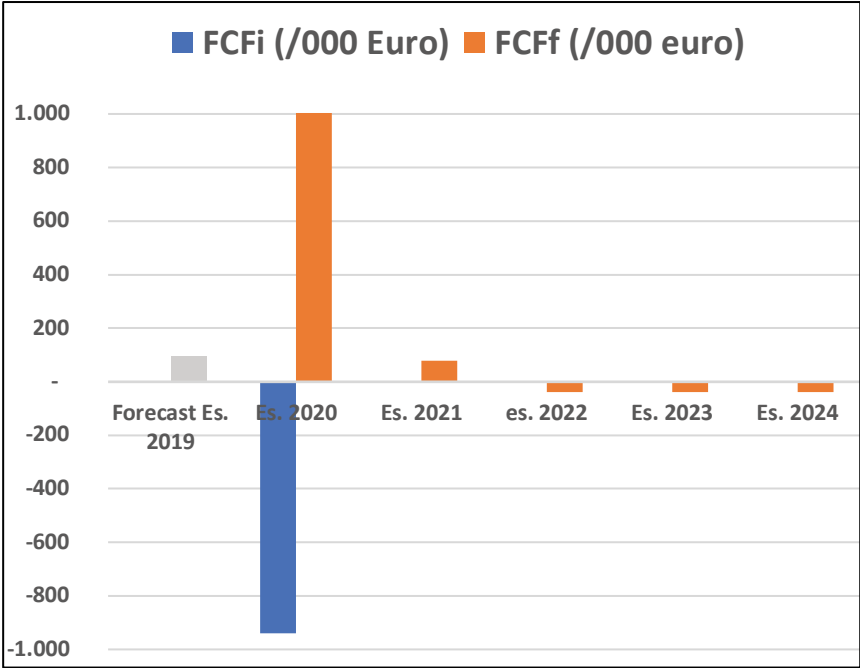
		PERIODO DEL PIANO INDUSTRIALE					
		Stima 2019	2020	2021	2022	2023	2024
		(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)
I)	Disponibilità Liquidità Iniziali	13	0	12	84	54	33
	Risultato Netto d'esercizio	-121	-68	-27	2	12	14
	+ ammortamenti beni immateriali	2	2	2	2	2	2
	+ ammortamenti beni materiali	11	11	10	8	8	0
	+ ammortamento oneri ammodern. Aeroporto	0	17	34	34	34	34
	- ricavi da storno risconti sovvenzioni	-8	-41	-45	-45	-45	-37
	+ sval. crediti e imposte anticipate	0	0	0	0	0	0
	+/- gestione finanziaria	0	5	4	4	3	2
1	= Flusso di CCN Gestione Operativa	-116	-75	-21	5	14	15
2	+/-var. crediti correnti (escluso per sovvenzioni)	4	27	10	-3	-1	-0
3	+/- var. debiti correnti	5	-35	4	7	5	4
A	= Flusso Cassa Operativo Netto (1+2+3)	-106	-83	-7	9	18	19
	4 - Investimenti in imm. Immateriali	0	0	0	0	0	0
	5 - investim. In imm. Materiali	0	0	0	0	0	0
	6 - Investimenti in ammodernamento Aeroporto	0	-940	0	0	-0	0
B	= Flusso di Cassa Gest. Investimento (4+5+6)	0	-940	0	0	-0	0
7	Risultato gestione finanziaria	0	-5	-4	-4	-3	-2
8	+/- var. finanziamento soci	50	200	-36	-36	-36	-36
9	+/- var. sovvenzioni Fondo Gorizia	40	89	119	0	0	0
10	+/- var. sovvenzioni art. 26 L.R. 6/2019	0	150	0	0	0	0
11	+/- apporti in c/capitale da soci	4	600	0	0	0	0
C	= Flusso di Cassa Gest. Finanziaria (7+..+11)	94	1.034	79	-39	-39	-38
II)	TOTALE FLUSSO CASSA DEL PERIODO (A+B+C)	-13	12	72	-30	-21	-19
III)	= Saldo Disponibilità Liquide finali (I+II)	0	12	84	54	33	14

Conto Economico previsionale - Scenario Base

		PERIODO DEL PIANO INDUSTRIALE					
		Stima 2019	2020	2021	2022	2023	2024
		(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)
A	Ricavi (1+2+3)	34	98	153	187	199	204
1	Ricavi da diritti su approdi, partenze, soste e ricovero	20	62	71	103	109	114
2	Subconcessioni aree e locali attività aeronautica	14	36	65	66	66	66
3	Subconcessioni altre aree e locali	0	0	18	18	24	24
B	- Costi Operativi (4+..+10)	150	172	174	180	182	186
4	personale	13	80	80	80	80	80
5	servizio antincendio esternalizzato	79	0	0	0	0	0
6	concessione ENAC	7	13	14	17	17	18
7	assicurazioni	12	12	12	12	12	12
8	servizi professionali e consulenza	17	11	11	13	13	15
9	compensi organi sociali	10	45	45	45	45	45
10	oneri amministrativi e generali	12	12	13	14	15	16
C	= MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-116	-75	-21	6	17	19
D	+ Ricavi da storno risconti pass. sovvenzioni	8	41	45	45	45	37
E	- Ammortamenti	13	30	46	44	44	36
F	+/- Gestione finanziaria	0	-5	-4	-4	-3	-2
G	+/- Gestione straordinaria	0	0	0	0	0	0
H	= RISULTATO ANTE IMPOSTE (C+D-E+/-F+/-G)	-121	-68	-26	3	15	17
I	- Imposte sul reddito (imp. anticipate)	0	0	1	2	3	3
L	= RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (H-I)	-121	-68	-27	2	12	14

6.4 Scenario Base in grafici





6.5 Verifica raggiungimento obiettivi del Piano

La prospettata esecuzione delle azioni indicate nel Piano permetterà di raggiungere gli obiettivi prefissati. In Particolare:

1. **L'immediato superamento della causa di scioglimento di cui all'art. 2484 c. 1 n°4 codi.civ:** il previsto apporto dei soci di euro 600.000 in c/capitale determinerà il superamento della causa di scioglimento pendente essendo ricostituito il capitale sociale oltre i limiti di legge;
2. **L'immediato risanamento della tensione di tesoreria:** il Finanziamenti dei soci, per l'importo complessivo di euro 250.000, di cui euro 50.000 immediatamente, permetterà l'immediato pagamento delle posizioni debitorie già scadute e di quelli di prossima scadenza;
3. **Il ripristino delle condizioni di equilibrio finanziario sia nel breve termine che nel medio/lungo termine:** dall'analisi dei flussi finanziari risulta il riequilibrio finanziario immediato della Società nonché un generale mantenimento dello stesso in tutto l'arco temporale del Piano;
4. **Il recupero dell'equilibrio economico in un arco temporale di medio termine:** attraverso le azioni strategiche ipotizzate è previsto il raggiungimento di un MOL positivo entro il terzo esercizio del piano nonché di un sostanziale pareggio della gestione;

6.6 Modalità di esecuzione e attività di monitoraggio

Si prevede la nomina all'interno del CdA di un consigliere a cui verranno delegati i poteri necessari a dare esecuzione alle azioni previste nel Piano industriale. A tale soggetto verrà riconosciuto un compenso maggiorato rispetto agli altri componenti del CdA. In alternativa tale incarico potrà essere assegnato a un consulente esterno con il riconoscimento del compenso citato.

Al consigliere delegato sarà inoltre demandato il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi economici e finanziari prefissati nel Piano, attività che sarà svolta senza l'ausilio di consulenti esterni per una economia nella gestione. In particolare il consigliere delegato, con cadenza periodica, fornirà al CdA informazioni relative sullo stato di avanzamento degli investimenti programmati nel Piano nonché sulle performance economico-finanziarie raggiunte dalla Società sulla base di un continuo confronto tra i valori previsionali dei seguenti KPI⁴ (*indici di prestazione*) e quelli effettivi:

⁴ KPI ripresi dal Piano di Ristrutturazione redatto dal precedente CdA presidenza Ceccherini per confronto.

KPI monitoraggio	Periodo Piano Industriale					
	Stima 2019	2020	2021	2022	2023	2024
	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)
CASH - Disponibilità Liquide	0	12	84	54	33	14
IMM.N - Immobilizzazioni	42	607	606	607	608	609
CCN - Capitale circolante Netto	0	111	- 22	- 27	- 30	- 34
D Debiti Finanziari	79	250	214	179	143	107
E - Patrimonio Netto	- 52	480	454	456	467	482
PFN - Posizione Finanziaria Netta	79	238	130	125	110	93
RV - Ricavi di Vendita	34	98	153	187	199	204
CP - Costo del Personale	13	80	80	80	80	80
MOL - Margine Operativo Lordo	- 116	- 75	- 21	6	17	19
RN - Risultato Netto d'es.	- 121	- 68	- 27	2	12	14
FCFo - Flusso di Cassa Operativo	- 106	- 83	- 7	9	18	19
FCFi - Flusso di Cassa da Investimento	0	- 940	0	0	0	0
FCFf - Flusso di Cassa Finanziario	94	1.034	79	- 39	- 39	- 38

6.7 Stress Test⁵ sullo Scenario Base

Sono stati effettuati n. 4 Test per valutare gli effetti sui risultati economici e patrimoniali indicati nel Piano conseguenti a scostamenti non marginali ad alcune assunzioni fatte. Per ogni Test è stato anche valutato l'effetto delle azioni correttive che potranno essere adottate dal CdA per mantenere l'equilibrio economico e finanziario della Società.

In particolare sono stati analizzati i seguenti scenari:

- **Test 1:** ipotesi di riduzione media del 30% del n° di voli, n° passeggeri, n° soste brevi e dell'ammontare dei ricavi da nuove subconcessioni rispetto alle assunzioni del Piano;
- **Test 2:** ipotesi incremento del 20% del costo del personale dipendente rispetto alle assunzioni del Piano;
- **Test 3:** ipotesi di incremento del 10% delle spese previste per investimenti non sovvenzionati;
- **Test 4:** contestuale sussistenza delle ipotesi dei Test 1, 2 e 3 di cui sopra.

Le ipotesi di Test e le rispettive azioni correttive del CdA sono state valutate analizzando i seguenti parametri KPI:

KPI analizzati ipotesi di stress	Tipologia
<i>RV</i>	Economico
<i>MOL</i>	Economico
<i>RN</i>	Economico
<i>CASH</i>	Finanziario-Patrimoniale
<i>IMM.N</i>	Finanziario-Patrimoniale
<i>D</i>	Finanziario-Patrimoniale
<i>E</i>	Finanziario-Patrimoniale

Si riportano i valori di KPI-*stress* espressi dalla Società nell'esercizio 2024, ultimo anno del Piano, in quanto di maggior interesse ai fini della valutazione della tenuta complessiva dello stesso.

⁵ L'Analisi di Sensività è stata ripresa dal Piano di Ristrutturazione redatto dal precedente CdA presidenza Ceccherini in quanto se ne condivide il metodo.

1° STRESS TEST				
IPOTESI DI MODIFICA ASSUNZIONI		AZIONI CORRETTIVE CdA		EFFETTI AZIONI CORRETTIVE
1. Riduzione del 30% n. voli, n. passeggeri, n. soste 2. Riduzione del 30% ricavi da subconcessioni		1. Riduzione del 15% dell'orario del personale; 2. Riduzione del 15% ore di apertura piste di volo e Incremento medio dei prezzi per voli, soste, ecc. del 25%; 3. Politiche volte alla riduzione del 40% costo per compensi organi sociali e del 10% degli altri costi generali; 4. Nuovo finanziamento soci fruttifero di euro 50.000 entro l'esercizio 2023:		1. Riduzione del costo del personale di ca. 12.000 euro 2. Riduzione dei n. voli e soste, in conseguenza della riduzione dell'orario piste di volo e dell'incremento dei prezzi, stimato nel 10%; 3. Risparmio di costi organi sociali e generali di ca. 15.000 euro 4. Incremento degli oneri finanziari di ca. 1.000 euro;
KPI Stress	Valori economici e patrimoniali senza azioni correttive (/000 euro)	Valori economici e patrimoniali con az. correttive (/000 euro)		
<i>RV</i>	143	153		
<i>MOL</i>	-39	1		
<i>RN</i>	-39	-2		
<i>CASH</i>	-212	17		
<i>IMM.N</i>	609	609		
<i>D</i>	107	157		
<i>PFN</i>	319	140		
<i>E</i>	257	440		

2° STRESS TEST				
IPOTESI DI MODIFICA ASSUNZIONI		AZIONI CORRETTIVE CdA		EFFETTI AZIONI CORRETTIVE
1. Incremento del 20% Costo del Personale		1. Riduzione del 15% dell'orario del personale; 2. Riduzione del 15% ore di apertura piste di volo; 3. Politiche volte alla riduzione del 15% compenso organi sociali e del 10% degli altri costi generali;		1. Riduzione del costo del personale di ca. 12.000 euro 2. Riduzione dei voli e delle soste, in conseguenza della riduzione dell'orario piste di volo stimato nel 5%; 3. Risparmio di costi organi sociali e generali di ca. 8.000 euro
KPI Stress	Valori economici e patrimoniali senza azioni correttive (/000 euro)	Valori economici e patrimoniali con az. correttive (/000 euro)		
<i>RV</i>	204	198		
<i>MOL</i>	4	20		
<i>RN</i>	1	16		
<i>CASH</i>	-53	25		
<i>IMM.N</i>	609	609		
<i>D</i>	107	107		

3° STRESS TEST					
IPOTESI DI MODIFICA ASSUNZIONI		AZIONI CORRETTIVE CdA		EFFETTI AZIONI CORRETTIVE	
1.Incremento del 10% spese per investimenti non sovvenzionati		1. Ulteriore versamento di euro 75.000 da parte dei soci in c/capitale es. 2020		1.Aumento delle disponibilità liquide di pari importo	
KPI Stress	Valori economici e patrimoniali senza azioni correttive (/000 euro)	Valori economici e patrimoniali con az. correttive (/000 euro)			
<i>RV</i>	204	204			
<i>MOL</i>	19	19			
<i>RN</i>	12	12			
<i>CASH</i>	-56	19			
<i>IMM.N</i>	667	667			
<i>D</i>	107	107			
<i>PFN</i>	163	88			
<i>E</i>	470	545			

4° STRESS TEST					
IPOTESI DI MODIFICA ASSUNZIONI		AZIONI CORRETTIVE CdA		EFFETTI AZIONI CORRETTIVE	
1.Riduzione del 30% n. voli, n. passeggeri, n. soste 2. Riduzione del 30% ricavi da subconcessioni 3. Incremento del 20% costo del personale 4. Incremento del 10% spese per investimenti non sovvenzionati		1. Riduzione del 20% dell'orario del personale; 2. Riduzione del 20% ore di apertura piste di volo e Incremento medio dei prezzi per voli, soste, ecc. del 40%; 3. Politiche volte alla riduzione del 60% costo per compensi organi sociali e del 10% degli altri costi generali; 4. Ulteriori versamenti in c/capitale da parte dei soci di euro 100.000 per maggiori investimenti e perdite:		1. Riduzione del costo del personale di ca. 19.000 euro 2. Riduzione dei n. voli e soste, in conseguenza della riduzione dell'orario piste di volo e dell'incremento dei prezzi, stimato nel 15%; 3. Risparmio di costi per organi sociali e generali di ca. 27.000 euro 4. Incremento disponibilità liquide di euro 100.000;	
KPI Stress	Valori economici e patrimoniali senza azioni correttive (/000 euro)	Valori economici e patrimoniali con az. correttive (/000 euro)			
<i>RV</i>	143	158			
<i>MOL</i>	-55	6			
<i>RN</i>	-56	0			
<i>CASH</i>	-356	18			
<i>IMM.N</i>	667	667			
<i>D</i>	107	107			
<i>PFN</i>	463	89			

E	168	547
---	-----	-----

7. I risultati attesi dall'esecuzione del Piano Industriale secondo lo scenario migliorativo

7.1 Elementi identificativi dello scenario migliorativo

Tale scenario si differenzia da quello di base per il fatto di prevedere l'esecuzione entro l'esercizio 2022 di un ulteriore piano di investimenti di complessivi euro 1.500.000, che verrebbero realizzati nel solo caso in cui fossero disponibili delle sovvenzioni pubbliche a copertura integrale dell'investimento, messe a disposizione della CCIAA Fondo Gorizia per gli interventi destinati allo sviluppo dell'attività aeroportuale nella provincia di Gorizia.

7.2 Principali Assunzioni economiche e patrimoniali dello scenario migliorativo

- **Previsione sui ricavi:**

Si ipotizza un sensibile miglioramento dei ricavi in conseguenza del miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale per i maggiori investimenti, in particolare dei ricavi da subconcessioni nei termini riportati nell' **ALLEGATO 6**.

Nel complesso si attendono i seguenti ricavi:

Previsioni Ricavi	2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
Ricavi da diritti su approdi, partenze, soste, ricovero e servizio antincendio	62	71	103	109	114
Subconcessioni aree e locali attività aeronautica	36	65	66	105	105
Subconcessioni altre aree e locali	0	18	18	24	24
Totale Ricavi	98	153	187	238	243

o **Previsione sui costi operativi:**

L'incremento degli investimenti avrà una marginale modifica sui costi operativi rispetto allo Scenario base nei termini di seguito ipotizzati:

Previsioni Costi operativi	2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
personale	80	80	80	80	80
servizio antincendio esternalizzato	0	0	0	0	0
concessione ENAC	13	14	17	17	18
assicurazioni	12	12	12	13	13
servizi professionali e consulenza	11	11	13	13	15
compensi organi sociali	45	45	45	50	50
oneri amministrativi e generali	12	13	14	15	16

Totale costi operativi	172	174	180	189	192
-------------------------------	------------	------------	------------	------------	------------

- **Previsioni relative agli ammortamenti e ai ricavi per sovvenzioni**

Unica differenza rispetto allo Scenario base riguarda l'incremento dei costi per ammortamenti e dei ricavi da sovvenzione relativi ai nuovi investimenti previsti nello scenario migliorativo. Si rinvia all' **ALLEGATO 3** per l'analisi degli ammortamenti ipotizzati e dei relativi ricavi da sovvenzioni.

- **Previsioni relative ai proventi e oneri finanziari, al risultato della gestione straordinaria, alle imposte IRES IRAP e IVA, ai tempi medi di incasso dei crediti commerciali e di pagamento dei debiti correnti e alla distribuzione ai soci di dividendi, rimborsi di riserve di capitale o acquisto di azioni proprie**

Non sono previste modifiche rispetto allo scenario base.

7.3 Prospetti patrimoniali, economici e finanziari - Scenario migliorativo

Stato Patrimoniale previsionale - Scenario migliorativo

		Stima 2019 (/000 euro)	PERIODO DEL PIANO INDUSTRIALE				
			2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
ATTIVITA'							
A	Liquidità	0	12	84	54	64	75
B	Crediti correnti (1+...+5)	50	142	13	16	20	20
1	Crediti commerciali	29	8	13	16	20	20
2	Crediti erariali e previdenziali	21	15	0	0	0	0
3	Imposte anticipate	0	0	0	0	0	0
4	Diversi	0	0	0	0	0	0
5	Credito verso Fondo Gorizia per saldo sovvenzione in c/capitale	0	119	0	0	0	0
C	Immobilizzazioni Nette (6+7+8-9)	42	607	606	607	606	606
6	Beni immateriali	34	32	30	28	26	24
7	Materiali	36	25	15	7	0	0
8	Oneri di ammodernamento aeroporto	0	923	889	2.355	2.275	2.196
9	- Risconti passivi sovvenzioni su investimenti	-28	-373	-328	-1.783	-1.694	-1.614
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C)		93	761	703	676	690	701
PASSIVITA' E NETTO							
D	Debiti correnti (10+...+14)	65	30	35	42	52	56
10	Fornitori	60	15	16	17	18	19
11	Debito verso il personale + F24	0	7	7	7	7	7
12	TFR	0	3	7	10	13	17
13	Debito erariali e previdenziali	0	0	1	4	8	9
14	Altri debiti correnti	5	5	5	5	5	5
E	Passività finanziarie (15+16)	79	250	214	179	143	107
15	Anticipazioni contributi su investimenti	29	0	0	0	0	0
16	Finanziamento soci	50	250	214	179	143	107
F	Patrimonio netto (17+18+19)	-52	480	454	456	496	538
17	Capitale sociale + riserve di capitale	50	548	548	548	548	548
18	Riserve (perdite es. prec.ti riportate)	19	0	-68	-95	-93	-53
19	Risultato d'esercizio	-121	-68	-27	2	40	42
TOTALE PASSIVITA' E NETTO (D+E+F)		93	761	703	676	690	701

Rendiconto Finanziario previsionale – Scenario migliorativo

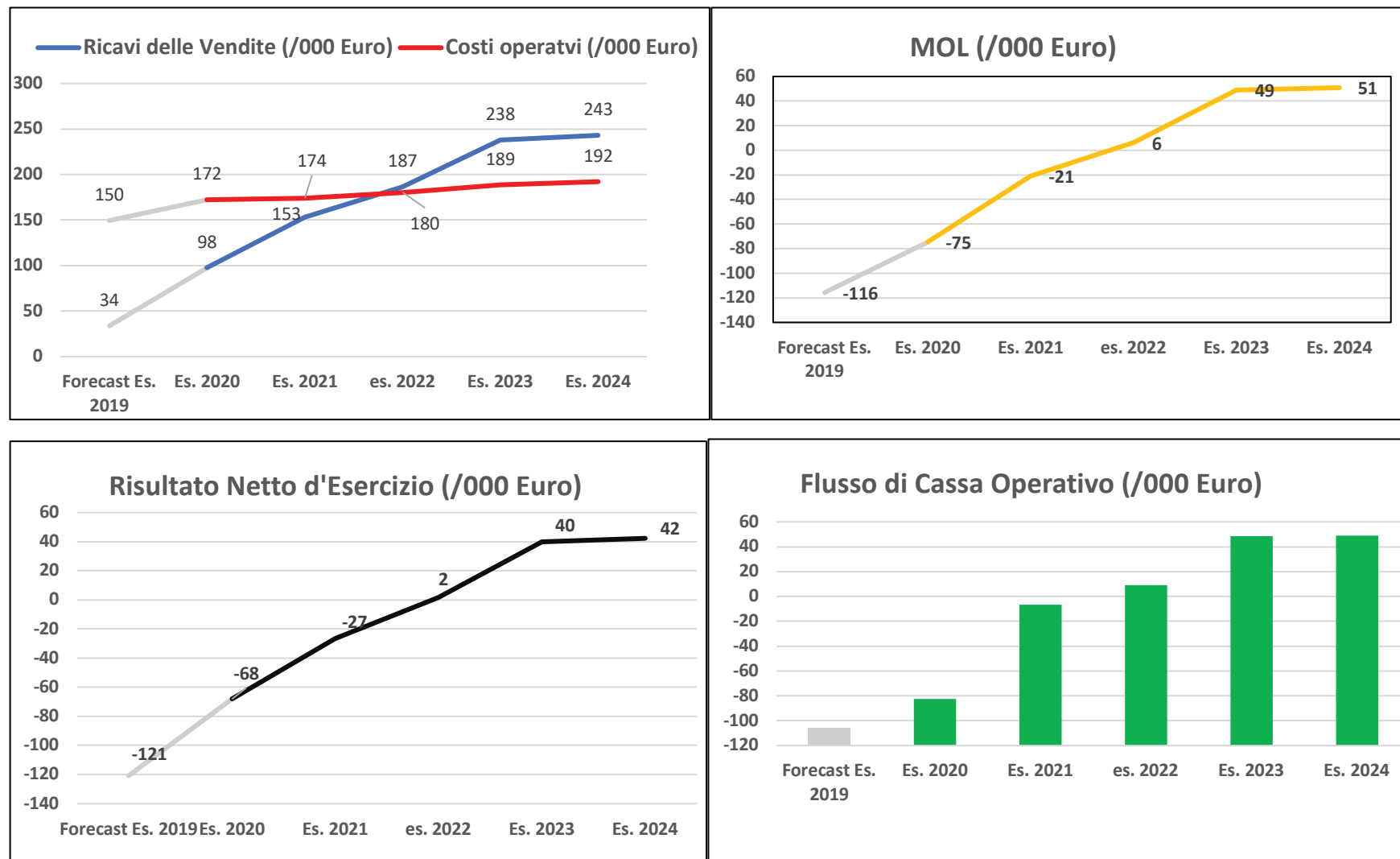
	Stima 2019 (/000 euro)	PERIODO DEL PIANO INDUSTRIALE				
		2020	2021	2022	2023	2024
		(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)
I) Disponibilità Liquidità Iniziali	13	0	12	84	54	64
Risultato Netto d'esercizio	-121	-68	-27	2	40	42
+ ammortamenti beni immateriali	2	2	2	2	2	2
+ ammortamenti beni materiali	11	11	10	8	8	0
+ ammortamento oneri ammodern. Aeroporto	0	17	34	34	79	79
- ricavi da storno risconti sovvenzioni	-8	-41	-45	-45	-89	-81
+ sval. crediti e imposte anticipate	0	0	0	0	0	0
+/- gestione finanziaria	0	5	4	4	3	2
1 = Flusso di CCN Gestione Operativa	-116	-75	-21	5	44	45
2 +/-var. crediti correnti (escluso per sovvenzioni)	4	27	10	-3	-4	-0
3 +/- var. debiti correnti	5	-35	4	7	9	4
A = Flusso Cassa Operativo Netto (1+2+3)	-106	-83	-7	9	49	49
4 - Investimenti in imm. Immateriali	-0	-0	0	0	0	0
5 - investim. In imm. Materiali	-0	0	0	0	0	0
6 - Investimenti in ammodernamento Aeroporto	0	-940	0	-1.500	0	-0
= Flusso di Cassa Gest. Investimento (4+5+6)	-0	-940	0	-1.500	0	-0
B						
7 Risultato gestione finanziaria	0	-5	-4	-4	-3	-2
8 +/- var. finanziamento soci	50	200	-36	-36	-36	-36
9 +/- var. sovvenzioni Fondo Gorizia	40	89	119	1.500	0	-0
10 +/- var. sovvenzioni art. 26 L.R. 6/2019	0	150	0	0	0	0
11 +/- apporti in c/capitale da soci	4	600	0	0	0	0
C = Flusso di Cassa Gest. Finanziaria (7+..+11)	94	1.034	79	1.461	-39	-38
II) TOTALE FLUSSO CASSA DEL PERIODO (A+B+C)	-13	12	72	-30	10	11

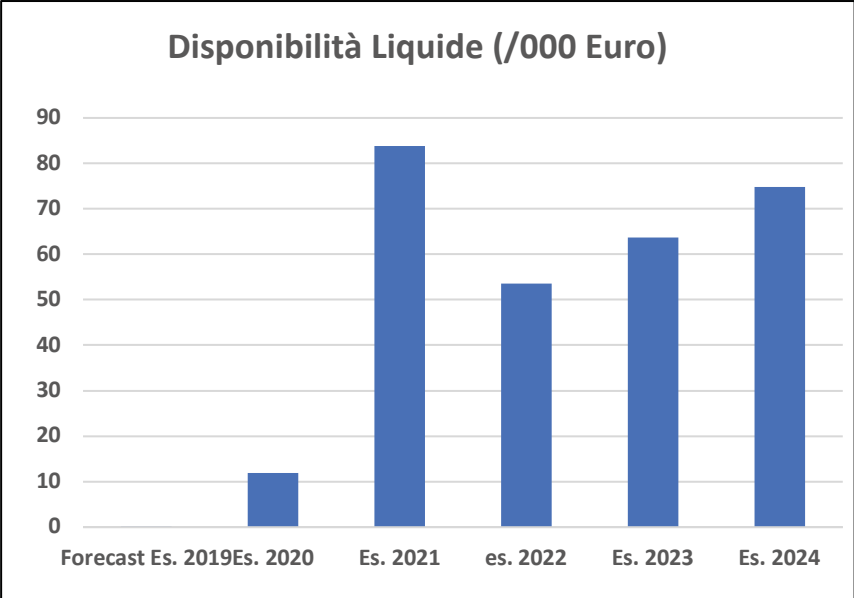
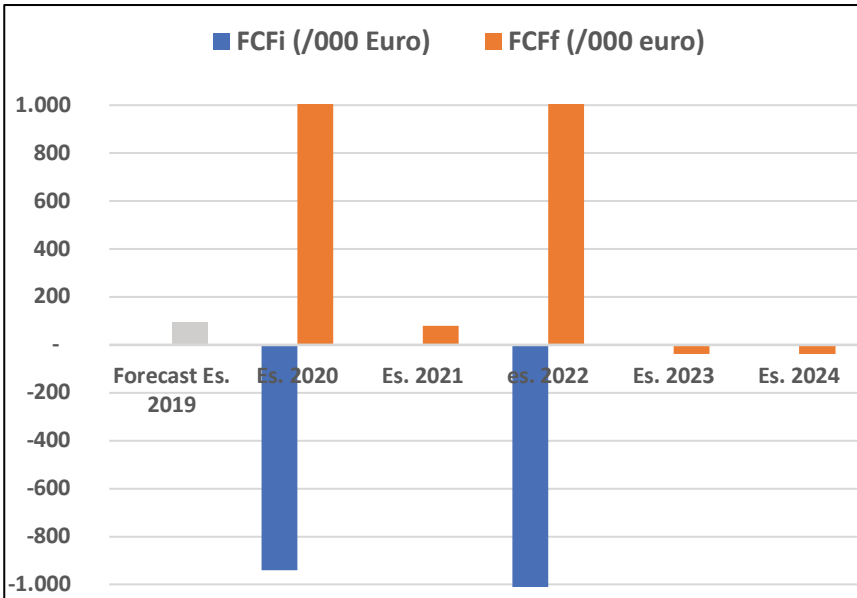
III)	= Saldo Disponibilità Liquide finali (I+II)	0	12	84	54	64	75
------	---	---	----	----	----	----	----

○ Conto Economico previsionale – Scenario migliorativo

		PERIODO DEL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE					
		Ftima 2019 (/000 euro)	2020 (/000 euro)	2021 (/000 euro)	2022 (/000 euro)	2023 (/000 euro)	2024 (/000 euro)
A	Ricavi (1+2+3)	34	98	153	187	238	243
	Ricavi da diritti su approdi, partenze, soste e ricovero	20	62	71	103	109	114
1							
2	Subconcessioni aree e locali attività aeronautica	14	36	65	66	105	105
3	Subconcessioni altre aree e locali	0	0	18	18	24	24
B	- Costi Operativi (4+..+10)	150	172	174	180	189	192
4	personale	13	80	80	80	80	80
5	servizio antincendio esternalizzato	79	0	0	0	0	0
6	concessione ENAC	7	13	14	17	17	18
7	assicurazioni	12	12	12	12	13	13
8	servizi professionali e consulenza	17	11	11	13	13	15
9	compensi organi sociali	10	45	45	45	50	50
10	oneri amministrativi e generali	12	12	13	14	15	16
C	= MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-116	-75	-21	6	49	51
D	+ Ricavi da storno risconti pass. contributi	8	41	45	45	89	81
E	- Ammortamenti	13	30	46	44	89	81
F	+/- Gestione finanziaria	0	-5	-4	-4	-3	-2
G	+/- Gestione straordinaria	0	0	0	0	0	0
H	= RISULTATO ANTE IMPOSTE (C+D-E+/-F+/-G)	-121	-68	-26	3	46	48
I	- Imposte sul reddito (imp. anticipate)	0	0	1	2	6	6
L	= RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (H-I)	-121	-68	-27	2	40	42

7.4 Lo Scenario Migliorativo in grafici





7.5 Modalità di esecuzione e attività di monitoraggio

Non sono previste modifiche a quanto indicato per lo Scenario Base. I valori di KPI (indici di prestazione) dello scenario migliorativo sono i seguenti:

KPI monitoraggio	Periodo Piano Industriale					
	FRCST 2019	2020	2021	2022	2023	2024
	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)	(/000 euro)
CASH - Disponibilità Liquide	0	12	84	54	64	75
IMM.N - Immobilizzazioni	42	607	606	607	606	606
CCN - Capitale circolante Netto	-	111	- 22	- 27	- 32	- 35
D Debiti Finanziari	79	250	214	179	143	107
E - Patrimonio Netto	- 52	480	454	456	496	538
PFN - Posizione Finanziaria Netta	79	238	130	125	79	32
RV - Ricavi di Vendita	34	98	153	187	238	243
CP - Costo del Personale	13	80	80	80	80	80
MOL - Margine Operativo Lordo	- 116	- 75	- 21	6	49	51
RN - Risultato Netto d'es.	- 121	- 68	- 27	2	40	42
FCFo - Flusso di Cassa Operativo	- 106	- 83	- 7	9	49	49
FCFi - Flusso di Cassa da Investimento	0	940	0	- 1.500	0	0
FCFf - Flusso di Cassa Finanziario	94	1.034	79	1.461	- 39	- 38

7.6 *Stress Test*⁶ - Scenario Migliorativo

Sono stati effettuati n. 2 Test per valutare gli effetti conseguenti a scostamenti non marginali ad alcune assunzioni fatte nell'elaborazione dello Scenario Migliorativo. Per ogni Test è stato anche qui valutato l'effetto delle azioni correttive che potranno essere adottate dal CdA per mantenere l'equilibrio economico e finanziario della Società.

In particolare sono stati analizzati i seguenti Test:

- **Test 1:** ipotesi di riduzione media del 30% del n° di voli, n° passeggeri, n° soste brevi e dell'ammontare dei ricavi da nuove subconcessioni rispetto alle assunzioni del Piano;
- **Test 2:** contestuale sussistenza dell'ipotesi di cui al Test 1 assieme ad un incremento del 20% del costo del Personale dipendente e del 10% dell'ammontare degli investimenti ipotizzati nel Piano esclusi le spese per la recinzione.

Gli effetti in termini patrimoniali, economici e finanziari del due Test sono analizzati nelle stesse modalità viste per lo Scenario Base. A seguire i risultati.

⁶ L'Analisi di Sensività è stata ripresa dal Piano di Ristrutturazione redatto dal precedente CdA presidenza Ceccherini in quanto si condivide il metodo.

1°SCENARIO STRESS TEST

1°SCENARIO STRESS TEST				
IPOTESI DI MODIFICA ASSUNZIONI		AZIONI CORRETTIVE CdA		EFFETTI AZIONI CORRETTIVE
1.Riduzione del 30% n. voli, n. passeggeri, n. soste 2. Riduzione del 30% ricavi da subconcessioni		1. Riduzione del 15% dell'orario del personale; 2. Riduzione del 15% ore di apertura piste di volo e Incremento medio dei prezzi per voli, soste, ecc. del 25%; 3. Politiche volte alla riduzione del 40% costo per compensi organi sociali e del 10% degli altri costi generali;		1. Riduzione del costo del personale di ca. 12.000 euro 2. Riduzione dei n. voli e soste, in conseguenza della riduzione dell'orario piste di volo e dell'incremento dei prezzi, stimato nel 10%; 3. Risparmio di costi per organi sociali e generali di ca. 15.000 euro
KPI Stress	Valori economici e patrimoniali senza azioni correttive (/000 euro)	Valori economici e patrimoniali con az. correttive (/000 euro)		
<i>RV</i>	170	180		
<i>MOL</i>	-19	34		
<i>RN</i>	-21	27		
<i>CASH</i>	-173	55		
<i>IMM.N</i>	606	606		
<i>D</i>	107	107		
<i>PFN</i>	280	52		
<i>E</i>	292	524		

2°SCENARIO STRESS TEST

2°SCENARIO STRESS TEST				
IPOTESI DI MODIFICA ASSUNZIONI		AZIONI CORRETTIVE CdA		EFFETTI AZIONI CORRETTIVE
1.Riduzione del 30% n. voli, n. passeggeri, n. soste 2. Riduzione del 30% ricavi da subconcessioni 3. Incremento del 20% costo del Personale 4: Incremento del 10% spese per investimenti		1. Riduzione del 15% dell'orario del personale; 2. Riduzione del 15% ore di apertura piste di volo e Incremento medio dei prezzi per voli, soste, ecc. del 25%; 3. Politiche volte alla riduzione del 40% compenso organi sociali e del 10% degli altri costi generali; 4. Nuovi finanziamenti soci di complessivi euro 150.000 da rimborsare in 7 anni; 4. Nuovi apporti soci in c/capitale di euro 175.000 entro il2022		1. Riduzione del costo del personale di ca. 19.000 euro 2. Riduzione dei voli e delle soste, in conseguenza della riduzione dell'orario piste di volo e dell'incremento dei prezzi, stimato nel 10%; 3. Risparmio di costi per oneri sociali e generali di ca. 15.000 euro 4 incremento interessi passivi di euro ca.11.000 euro complessivi nell'arco del periodo del Piano.
KPI Stress	Valori economici e patrimoniali senza azioni correttive (/000 euro)	Valori economici e patrimoniali con az. correttive (/000 euro)		
<i>RV</i>	170	180		
<i>MOL</i>	-35	20		
<i>RN</i>	-39	8		
<i>CASH</i>	-317	2		
<i>IMM.N</i>	663	808		
<i>D</i>	107	171		
<i>PFN</i>	424	170		
<i>E</i>	203	606		

8. Possibili progetti di sviluppo dell'Aeroporto attraverso l'intervento di Investitori Privati

8.1 CiviESCO

Nell'ottobre 2017 la CiviESCO, società partecipata dalla Banca di Cividale, ha presentato una Relazione Preliminare per Partenariato Pubblico Privato (PPP) che riguardava un possibile intervento per la riqualificazione dell'area dell'aeroporto, rinnovando un generico interesse al riguardo con lettera del 18 settembre e con incontro del 29 ottobre. Le ESCO sono definite nel D.Lgs. 102/2014, come aggiornato dal D.Lgs 141/2016, quali possibili soggetti responsabili che sostengono le spese per l'esecuzione degli interventi di riqualificazione di aree e che hanno diritto ad un incentivo economico messo a disposizione dal GSE. Il PPP è una forma di cooperazione tra attività pubbliche e private con l'obiettivo di finanziare, costruire e gestire infrastrutture o fornire servizi di interesse pubblico con l'assunzione da parte della ESCO dei rischi dell'operazione e della garanzia del risultato.

Le attività che CiviESCO ipotizza possano svilupparsi nell'area aeroportuale e per le quali esistono già manifestazioni d'interesse sono:

- Ricerca e sviluppo (innovazione nei campi aeronautici, droni, culture aeroponiche, IoT, ecc.);
- Economiche/ricreative legate al settore aeronautico;
- Formazione transfrontaliera;
- Supporto all'industria aerospaziale.

Stante la dimensione ragguardevole e lo stato complessivo della struttura aeroportuale, per alcuni edifici fatiscenti è arduo ipotizzare una ristrutturazione. La strada da percorrere sarebbe quindi l'abbattimento e l'eventuale ricostruzione, rispettando gli eventuali vincoli normativi.

La stima dei fondi necessari a tali interventi si aggira intorno ai 4-5 milioni di euro per una prima fase, il cui finanziamento potrebbe avvenire attraverso:

- l'utilizzo delle cosiddette "Call" europee come la "Fast Track to Innovation";
- I fondi Bei già disponibili da associare agli aiuti di Stato quali il Conto Termico 2.0.;
- Il crowdfunding sia nella forma Reward (non-financial) sia nella forma Lending;
- Il contributo pubblico.

In merito a tale impegnativo progetto si evidenzia la criticità legata al fatto che CiviESCO deve interagire con società a totale partecipazione pubblica, il progetto pertanto richiede una preliminare modifica della compagine sociale.

Nel presente piano non sono stati presentati scenari relativi a tali ipotesi, non essendo certa al momento la relativa fattibilità.

8.2 Turin Aviation

Nel mese di ottobre vi sono stati dei contatti con la Turin Aviation, società Statunitense operante nel settore aeronautico, che ha manifestato interesse verso l'Aerodromo, ipotizzando investimenti importanti, verbalmente dell'ordine delle decine di milioni di euro, finalizzati all'utilizzo dello scalo per voli umanitari.

Il 28 ottobre un rappresentante ha fatto visita all'Aerodromo, con un impegno a comunicare a breve eventuali sviluppi.

Il presente Piano Industriale finalizzato al risanamento della Società viene approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione della Società dd. 05.11.2019.

Il Presidente del CdA
dott. ing. Rolando PARMESANI

I consiglieri
dott.ssa Roberta BOSCAROL
com.te Carlo Alberto TORELLI

ALLEGATI

Allegato 1: Spese 1° lotto investimenti;

Allegato 2: Nuovo Piano Tariffario 2020-2024

Allegato 3: Spese eventuale 2° lotto investimenti;

Allegato 4: Ipotesi di n. approdi, passeggeri, soste, accessi aeree operative scenario base;

Allegato 5: Ipotesi subconcessioni scenario base;
Allegato 6: Ipotesi subconcessioni scenario migliorativo;

Aeroporto A.D.A. di Gorizia
Investimenti nello Scenario BASE

ALLEGATO 1

INVESTIMENTI PREVISTI NEL PIANO	Tempo realizzazione					TOTALE Importo finanziato	aliquota % ammortamento	CONTRIBUTO CCIAA FONDO GO
	2020	2021	2022	2023	2024			
	(EURO)	(EURO)	(EURO)	(EURO)	(EURO)			
Pista di volo 04/22 Alianti	5.000	5.000				5.000	6	
Pista di volo 09/27 e 04/22	5.000	5.000				5.000	6	
Sistemazione parziale edificio n. 43 (ex AEROSTAZIONE)	170.000	170.000				170.000	3	
Recinzione area Air-Side e Land-Side	237.000	237.000				237.000	3	237.000
Entrata di accesso carraio all'aeroporto	20.000	20.000				20.000	3	
Messa in sicurezza edifici nn. 22, 25, 26, 47, 48 PG	20.000	20.000				20.000	6	
Abbattimento/potatura alberi e eliminazione vegetazione sottobosco Lato Nord	40.000	40.000				40.000	6	
illuminazione e video sorveglianza	10.000	10.000				10.000	10	
Attrezzature, arredi, informatiche, sicurezza, tosaerba	20.000	20.000				20.000	20	
Ripristino edifici n. 3 (ANPDI) , 20 (MSA), 6 (Archivio), 9 (Hangar), 4 (AAA)	340.000	340.000				340.000	3	
Progettazione e direzione lavori, fondo rischi	50.000	50.000	-			50.000	3	
Sostituzione vetri Hangar	23.000	23.000				23.000	3	
TOTALE	940.000	940.000	-	-	-	940.000		237.000

NUOVO PIANO TARIFFARIO	2020 SENZA IVA Euro	2021 SENZA IVA Euro	2022 SENZA IVA Euro	2023 SENZA IVA Euro	2024 SENZA IVA Euro
Atterraggio e decollo UE					
ULM	7,38	7,38	8,85	8,85	8,85
Aliante con traino	13,52	13,52	16,23	16,23	16,23
AA/MM MTOW < 1.000 Kg	9,84	9,84	11,80	11,80	11,80
AA/MM MTOW < 2.000 Kg	11,48	11,48	13,77	13,77	13,77
AA/MM MTOW < 3.000 Kg	14,75	14,75	17,70	17,70	17,70
AA/MM MTOW <4.000 Kg	22,13	22,13	26,56	26,56	26,56
AA/MM MTOW <5.000 Kg	26,23	26,23	31,48	31,48	31,48
Touch and go	gratuito	gratuito	gratuito	gratuito	gratuito
Diritti Passeggeri					
Diritti passeggeri nazionali e comunitari	3,05	3,05	3,05	3,05	3,05
Da 0 a 2 anni	gratuito	gratuito	gratuito	gratuito	gratuito
Da 3 a 12 anni 50%	1,53	1,53	1,53	1,53	1,53
Sosta e ricovero allo scoperto					
Diurna alianti, ULM, AA/MM	-	-	-	-	-
Notturna alianti, ULM, AA/MM	6,56	6,56	7,87	7,87	7,87
Apertura extra orario e per prove giornaliere					
diritto fisso di apertura fuori orario	65,57	65,57	78,69	78,69	78,69
costo orario per apertura	49,18	49,18	59,02	59,02	59,02
diritto fisso di apertura prove di volo con chiusura aeroporto	400,00	400,00	400,00	400,00	400,00
costo a giornata	1.200,00	1.200,00	1.200,00	1.200,00	1.200,00
Sosta in hangar					
Giornaliero:					
ULM avanzato e Aliante	9,02	9,02	10,82	10,82	10,82
Aliante in carrello	4,92	4,92	5,90	5,90	5,90
AA/MM MTOW < 3.000 kg	13,11	13,11	15,74	15,74	15,74
Long Term (esclusi atterraggi e decolli)					
Annuale: ULM avanzato	1.557,38	1.557,38	1.868,85	1.868,85	1.868,85
Annuale: Aliante	1.557,38	1.557,38	1.868,85	1.868,85	1.868,85
Annuale: Aliante appeso o in carrello	778,69	778,69	934,43	934,43	934,43
Annuale: AA/MM <3000 kg	2.213,11	2.213,11	2.655,74	2.655,74	2.655,74
Mensile: ULM avanzato	155,74	155,74	186,89	186,89	186,89
Mensile: Aliante	155,74	155,74	186,89	186,89	186,89
Mensile: Aliante appeso o in carrello	77,87	77,87	93,44	93,44	93,44
Mensile: AA/MM <3000 kg	221,31	221,31	265,57	265,57	265,57
Diritti di libero accesso diretto all'aerea operativa					
Tariffa giornaliera	150,00	150,00	180,00	180,00	180,00
Tariffa annuale	25.000,00	25.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00
Tariffa mensile	2.500,00	2.500,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00

Aeroporto A.D.A. di Gorizia
Investimenti nello Scenario MIGLIORATIVO

ALLEGATO 3

	INVESTIMENTI PREVISTI NEL PIANO (EURO)	Tempo realizzazione					TOTALE Importo finanziato (EURO)	aliquota % ammortamento (EURO)	CONTRIBUTO CCIAA FONDO GO (EURO)
		2020	2021	2022	2023	2024			
		(EURO)	(EURO)	(EURO)	(EURO)	(EURO)			
Autorim. e centrale elettrica n.n. 27 e 76 P.G.	50.000						3,00		
Secondo lotto lavori Aerostazione n. 43 P.G.	400.000						3,00		
Ripristino Edificio n. 25 (ex Cinema)	400.000						3,00		
Interventi straordinari Hangar, n.3 , n.20, n.6, m.9	450.000								
Ripristino area esterna	100.000						3,00		
Sistemazione rete stradale interna	50.000								
Progettazione, direzione lavori, fondo rischi	50.000						3,00		
TOTALE	1.500.000	-	-	-	-	-	-	-	
TOTALE INVESTIMENTI PROGRAMMATI	2.440.000	940.000	-	-	-	-	940.000	237.000	

PREVISIONI TRAFFICO AEREO E UTILIZZI	PERIODO PIANO INDUSTRIALE				
	2020 n°	2021 n°	2022 n°	2023 n°	2024 n°
Atterraggio e decollo UE					
ULM	1.250	1.563	1.875	2.156	2.372
Aliante con traino					
AA/MM MTOW < 1.000 Kg	250	313	375	431	474
AA/MM MTOW < 2.000 Kg					
AA/MM MTOW < 3.000 Kg					
AA/MM MTOW <4.000 Kg	0	0	0	0	0
AA/MM MTOW <5.000 Kg	0	0	0	0	0
Touch and go	0	0	0	0	0
Diritti Passeggeri					
Diritti passeggeri nazionali e comunitari	300	375	450	518	569
Da 0 a 2 anni	0	0	0	0	0
Da 3 a 12 anni 50%	0	0	0	0	0
Sosta e ricovero allo scoperto					
Diurna aliante, ULM, AA/MM					
Notturna aliante, ULM, AA/MM	25	50	75	100	100
Apertura extra orario e per prove giornaliere					
diritto fisso di apertura fuori orario	0	3	5	7	10
costo orario per apertura	0	3	5	7	10
diritto fisso di apertura prove di volo con chiusura aeroporto	0	1	2	3	4
costo a giornata	0	1	2	3	4
Sosta in hangar					
Giornaliero:					
ULM avanzato e Aliante	10	15	20	25	30
Aliante in carrello	0	0	0	0	0
AA/MM MTOW < 3.000 kg	10	15	20	25	30
Long Term (esclusi atterraggi e decolli)					
Annuale: ULM avanzato	5	5	5	5	5
Annuale: Aliante	2	3	3	3	3
Annuale: Aliante appeso o in carrello	0	2	3	3	3
Annuale: AA/MM <3000 kg	5	5	5	5	5
Mensile: ULM avanzato	3	3	6	6	6
Mensile: Aliante	3	3	6	6	6
Mensile: Aliante appeso o in carrello	0	0	0	0	0
Mensile: AA/MM <3000 kg	3	3	6	6	6
Diritti di libero accesso diretto all'aerea operativa					
Tariffa giornaliera	0	0	5	7	10
Tariffa annuale	1	1	1	1	1
Tariffa mensile	0	0	3	3	3

ALLEGATO 5

PREVISIONI RICAVI DA SUBCONCESSIONE - IPOTESI BASE	PERIODO PIANO INDUSTRIALE				
	2020	2021	2022	2023	2024
	n°	n°	n°	n°	n°
Subconcessioni aree e locali attività aeronautica:					
Sfalcio	10.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Edificio n. 20 (1/3 "Ex MSA") ca. 300 mq	5.298	7.200	7.200	7.200	7.200
Area "Pipistrel"	0	0	0	0	0
Edificio n. 20 (2/3 di MSA)	10.800	14.400	14.400	14.400	14.400
Palazzina n. 6 Officina III Tipo (Magazzino ex archivio)	6.000	14.000	14.000	14.000	14.000
Area rifornimento	0	0	1.000	1.000	1.000
Palazzina n. 3 (ex Paracadutisti)	3.500	9.000	9.000	9.000	9.000
Subconcessioni altre aree e locali:					
Punto di ristoro	0	18.000	18.000	24.000	24.000

ALLEGATO 6

PREVISIONI RICAVI DA ULTERIORI SUBCONCESSIONI - IPOTESI MIGLIORATIVA	PERIODO PIANO INDUSTRIALE				
	2020	2021	2022	2023	2024
	n°	n°	n°	n°	n°
Subconcessioni aree e locali attività aeronautica:					
Edificio n. 23 (ex Cinema)				24.000	24.000
2° Lotto ed. n. 43 (Palazzina comando)				15.000	15.000