

**Del. N. 120/ 13/09/2019- Società di gestione Aeroporto Cuneo - Levaldigi G.E.A.C. S.p.a.: sottoscrizione azioni a seguito aumento del capitale sociale**

Il Presidente riferisce:

La Società GEAC spa, con nota prot. n. 25.970 del 17/07/2019, ha comunicato che l'Assemblea straordinaria dei soci, nella riunione del 16/07/2019, ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 1,5 a 3,5 milioni mediante l'emissione di 20 milioni di nuove azioni da € 0,10 cadauna, fissando il termine per l'esercizio del diritto di prelazione al 30/09/2019 per i soci e al 31/01/2020 per le sottoscrizioni di terzi.

L'aumento del capitale sociale è offerto in opzione ai soci che, sulla base delle azioni rispettivamente possedute, potrebbero sottoscrivere i seguenti importi:

SOCIO	IMPORTO DETENUTO	%	IMPORTO OFFERTO IN OPZIONE	TOTALE
CCIAA DI CUNEO	€ 300.000,00	20,00	€ 400.000,00	€ 700.000,00
COMUNE DI SAVIGLIANO	€ 12.064,80	0,80	€ 16.000,00	€ 28.064,80
LEVALDIGI HI-TECH SRL	€ 1.187.935,20	79,20	€ 1.584.000,00	€ 2.771.935,20
TOTALE	€ 1.500.000,00	100,00	€ 2.000.000,00	€ 3.500.000,00

Come si può evincere dalla tabella sopra riportata, i soci pubblici, Ente camerale e Comune di Savigliano, attualmente detengono il 20,80% del capitale sociale, mentre il 79,20% è in mano ad un soggetto privato. La privatizzazione e la patrimonializzazione fanno seguito a quanto previsto dall'atto della concessione, siglata il 21/02/2014 tra GEAC spa ed ENAC.

Si evidenzia che l'acquisto di azioni in materia di società a partecipazione pubblica, anche in relazione a operazioni di aumento di capitale, è disciplinato da stringenti normative, di seguito sinteticamente illustrate, tra cui:

- il D.M. 521/97 per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti,
- il testo unico in materia di partecipazioni pubbliche, approvato con il d.lgs. 175/2016,
- il codice degli appalti, approvato con il d.lgs 50/2016,
- per gli enti camerali l'art. 2 c. 4 della Legge 580/93, così come modificata dal d.lgs. n. 219/2016.

Nello specifico, l'art. 2 del D.M. 521/97 testualmente recita:

" 1. Le società di gestione aeroportuale sono costituite esclusivamente sotto forma di società di capitale, secondo la disciplina del codice civile, ed in qualità di soci possono partecipare, senza il vincolo della proprietà maggioritaria, anche le regioni, le province, i comuni e gli enti locali nonché le camere di commercio, industria ed artigianato interessati.

2. La scelta del socio privato di maggioranza avviene sulla base di procedure ad evidenza pubblica attivate mediante un confronto concorrenziale determinato in base alle previsioni di cui agli articoli 2 e 3 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 533, recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali, che tenga in particolare conto le capacità tecniche e finanziarie dei soggetti interessati.

3. La cessione a privati delle quote di maggioranza e' subordinata all'espletamento di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-ter del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, mediante, pertanto, le procedure di cui al decreto-legge 31 maggio 1994, n. 322, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474.

4. Lo schema della procedura di selezione e' trasmesso, per l'approvazione, al Ministero dei trasporti e della navigazione che vi provvede entro trenta giorni dal ricevimento".

Inoltre l'art. 4, lett. c), del citato decreto dispone "la misura minima della partecipazione dei soci pubblici al capitale sociale non inferiore al quinto, al fine di assicurarne il diritto di chiedere la convocazione dell'assemblea".

Poiché la menzionata misura era finalizzata ad assicurare il diritto di chiedere la convocazione dell'assemblea, ai sensi dell'art. 2367 C.C. in allora vigente, l'Ente camerale ha richiesto un parere legale in merito a quale debba essere oggi, a seguito delle modificazioni intervenute nel testo codicistico, la corretta interpretazione.

L'ufficio legale di Unioncamere Piemonte, in data 22/6/2018, ha evidenziato che "poiché l'art. 2367 C.C. è stato modificato dal d.lgs n. 6/2003 e dal d.lgs n. 27/2010 e consente che la convocazione dell'assemblea possa essere richiesta da soci che rappresentino, per le società non quotate, il decimo del capitale sociale, ne deriva che anche nelle società di gestione aeroportuale questa sia la nuova e

minore percentuale di capitale che deve permanere in mano pubblica, e nello stesso senso deve anche leggersi lo statuto di Geac spa".

E' appena il caso di far presente che lo statuto di Geac spa è stato modificato dall'assemblea straordinaria dei soci del 16/7/2019, incidendo anche sulla futura governance societaria.

Con specifico riferimento alle Camere di commercio deve inoltre essere richiamato l'art. 2 c. 4 della Legge 580/93, così come modificata dal d.lgs. n. 219/2016, che recita: "Per il raggiungimento dei propri scopi, le Camere di commercio promuovono, realizzano e gestiscono strutture ed infrastrutture di interesse economico generale a livello locale, regionale e nazionale, direttamente o mediante la partecipazione, secondo le norme del codice civile, con altri soggetti pubblici e privati, ad organismi anche associativi, ad enti, a consorzi e, nel rispetto delle previsioni del decreto legislativo 19 agosto 2016, n.175, recante il testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, a società, previa approvazione del Ministro dello sviluppo economico".

L'eventuale partecipazione all'aumento di capitale, oltretutto prevista dalle normative sopra richiamate, è giustificata dal fatto che la società svolge un'attività di produzione di un servizio di interesse generale e pertanto rientra nelle previsioni di cui all'art. 4 c. 2 lett. a) del d.lgs. 175/16, che prevede che le amministrazioni pubbliche possano, direttamente o indirettamente, costituire società e acquisire o mantenere partecipazioni in società esclusivamente per "la produzione di un servizio generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionanti dei servizi medesimi".

Al riguardo si ricorda che la Giunta camerale, con deliberazione n. 121 del 21/06/2017, aveva effettuato la revisione straordinaria delle proprie partecipazioni, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 175/2016, così come modificato dal d.lgs. 100/2017, disponendo la razionalizzazione finalizzata al mantenimento della quota detenuta nella società di gestione dell'aeroporto Cuneo - Levaldigi.

Sempre il D. Lgs. 175/16 e s.m.i. dispone, all'art. 14 c. 5, che il socio pubblico non possa sottoscrivere aumenti di capitale se la società ha chiuso tre bilanci consecutivi in perdita, a meno che la società si trovi nelle condizioni previste negli art. 2447 e 2482-ter del Codice civile, oppure abbia adottato un piano di

risanamento approvato dalle competenti autorità di controllo se esistenti e l'abbia inviato alla Corte dei Conti.

In effetti va segnalato che la società Geac s.p.a. ha chiuso gli ultimi tre esercizi (2016, 2017 e 2018) in perdita, rispettivamente di € 605.435,00 di € 211.326,00 e di 834.211,00, tuttavia la stessa ha deliberato un piano di risanamento con annesso aggiornamento del piano industriale, allegato alla presente deliberazione, per consentire il proseguimento dell'attività di gestione dell'aerostazione, così come richiesto dalla concessione pubblica.

Tale piano è stato regolarmente inviato alle autorità di controllo, dalla GEAC spa all'ENAC con nota protocollo n. 1228 dell'11/09/2018 e dalla Camera di commercio alla Corte dei Conti con nota protocollo n. 0036525 del 15/10/2018, e non ha ricevuto osservazione alcuna.

Inoltre è ancora opportuno ricordare che il presente aumento di capitale è destinato a favorire l'ingresso di nuovi soci nella compagine societaria, tuttavia il D.M. 521/97 prevede che una quota del capitale sociale, sufficiente a consentire la convocazione dell'assemblea, rimanga sempre in mani pubbliche a garanzia del rispetto della concessione pubblica.

Sul delicato tema dell'aumento di capitale rivolto a terzi, si evidenzia come il complesso normativo sopra sinteticamente richiamato impone che l'eventuale selezione di ulteriori soci privati debba essere adottata attraverso procedure ad evidenza pubblica.

Mentre il D.M. 521/1997 fa espresso riferimento alla procedura ad evidenza pubblica per la scelta del socio privato di maggioranza, l'art. 17 del d.lgs. 175/2016 la impone per tutte le partecipazioni in società miste pubblico-private.

In tale disposizione la selezione del soggetto privato deve obbligatoriamente avvenire secondo quanto previsto dal codice appalti e nello specifico dall'art. 5 c. 9 del d.lgs. 50/2016, che recita: "nei casi in cui le norme vigenti consentono la costituzione di società miste per la realizzazione e gestione di un'opera pubblica o per l'organizzazione e la gestione di un servizio di interesse generale, la scelta del socio privato avviene con procedure di evidenza pubblica".

Lo stesso d.lgs. 175/2016, all'art. 17 c. 2, richiede inoltre che il socio privato possieda i requisiti di qualificazione previsti dalle norme legali o regolamentari

previsti in relazione alle prestazioni per cui la società è stata costituita. Tali requisiti, morali, professionali, tecnici e finanziari, andranno indicati nel bando pubblico che dovrà essere sottoposto all'autorizzazione all'Autorità di regolazione del settore.

I rapporti societari tra i soci pubblici di minoranza e i soci privati di maggioranza dovranno rispettare le disposizioni contenute nell'art. 5 del D.M. 521/1997, ossia dovranno essere siglati "appositi accordi da perfezionarsi al momento dell'ingresso del privato nella società di capitale, in modo da assicurare il corretto svolgimento del servizio e la permanente verifica della conformità dell'assetto societario all'interesse pubblico alla gestione del servizio, prevedendo anche cause di risoluzione o scioglimento del vincolo sociale", con invio dello schema di tale accordo al Ministero dei Trasporti e della Navigazione per l'approvazione.

In coerenza con il DPR. 254/05, l'atto deliberativo di sottoscrizione dell'aumento di capitale deve essere assunto dalla Giunta camerale che, stante la nuova formulazione dell'art.2 della legge 580/1993, è tenuta a subordinare la sottoscrizione delle nuove quote al parere favorevole del Ministero dello sviluppo economico. La Giunta potrebbe, pertanto, deliberare di:

- opzionare l'importo di € 400.000,00, onde mantenere l'attuale percentuale di rappresentatività (20%), detenendo così dopo l'aumento un capitale sociale complessivo di € 700.000,00;
- esercitare il diritto di opzione per una quota sufficiente a raggiungere il 10% del capitale, pari a € 50.000,00 che, sommati a € 300.000,00 posseduti, porterebbe il capitale sociale detenuto a € 350.000,00.

Da fonti giornalistiche, risulterebbe che l'altro socio pubblico, il Comune di Savigliano, al momento abbia deciso di non sottoscrivere la percentuale di propria spettanza, riducendo ulteriormente la propria già marginale partecipazione nella società (attualmente lo 0,80%).

Si sottolinea infine come, dopo tutti gli investimenti effettuati nel tempo per mantenere funzionale la presente struttura, sicuramente vitale per un territorio privo di efficienti collegamenti viari e ferroviari, vi sia convenienza alla sottoscrizione.

Al riguardo, sempre il D.Lgs. 175/16, all'art. 5 c. 1 richiede la motivazione analitica, non solo con riferimento al perseguimento delle finalità

istituzionali, evidenti in una società di gestione aeroportuale, ma anche sul piano della convenienza economica per l'Ente se dovesse svolgere internamente tale servizio, i cui oneri sarebbero certamente molto maggiori.

In merito poi alla sostenibilità finanziaria, richiesta dalla medesima normativa, è opportuno ricordare che sul budget del 2017 la Camera di commercio ha stanziato un importo complessivo di € 2.700.000,00 per l'acquisto di azioni, che ad oggi non sono ancora stati utilizzati.

Infine, relativamente alla compatibilità dell'acquisto e/o partecipazione con i principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, è opportuno ricordare che il presente aumento di capitale è finalizzato all'ulteriore patrimonializzazione della società, in quanto la privatizzazione richiesta dall'ENAC è già avvenuta. A tal fine l'ingresso nella compagine societaria di nuovi soci agevolerebbe la realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale di GEAC spa, con l'obiettivo finale di accrescere l'aspetto commerciale del numero dei passeggeri e il business, quindi il fatturato e la redditività.

In sostanza l'Ente camerale potrebbe realizzare l'obiettivo di far crescere l'attività dell'aerostazione nel solco e nel rispetto della concessione pubblica, con le relative positive ricadute sull'economia provinciale - obiettivo dell'azione amministrativa camerale - utilizzando le risorse finanziarie e imprenditoriali di altri soggetti e mantenendo comunque una quota sociale tale da garantire il mantenimento del servizio pubblico, pur in presenza di un'aerostazione privatizzata, come peraltro accade in altre aerostazioni italiane.

Le risorse necessarie per sostenere gli investimenti, inoltre, non necessariamente dovranno gravare sui bilanci camerali, essendo espressamente previsti nello Statuto all'art. 9) la costituzione di "patrimoni destinati ad uno specifico affare ai sensi e nei limiti degli artt. 2447 bis e seguenti del C.C. con deliberazione del consiglio di amministrazione, previa autorizzazione dell'assemblea ordinaria dei soci e nel rispetto delle modalità dalla stessa indicate".

La presente deliberazione, sul cui schema si sono espressi i Revisori dei conti, dovrà essere inviata oltre che alla Corte dei Conti e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, anche al Ministero dello sviluppo economico per l'emanazione del decreto autorizzativo di

approvazione, previsto dall'art. 2 c. 4 della Legge 580/93, modificata dal d. lgs. n. 219/2016.

Il presente provvedimento verrà pertanto inviato al Ministero dello sviluppo economico, corredato dal parere del Collegio dei Revisori dei conti, dalla documentazione relativa alla società partecipata GEAC spa e da una attestazione del Segretario Generale della Camera di commercio di Cuneo, ai sensi dell'art. 14 c. 5 del d. lgs. 175/2016, mentre l'effettiva sottoscrizione potrà essere disposta solo ad avvenuta emanazione del decreto autorizzativo.

#### La Giunta camerale

- udita la relazione del Presidente;
- visti la Legge 537/93 e il D.M. 521/1997;
- visti il d.lgs. 50/2016, il d.lgs. 175/2016, il D.P.R. 254/05 e la legge n. 580/93, così come modificata dal d.lgs. n. 219/2016;
- vista la concessione ventennale autorizzata da ENAC, nel corso del 2014, e le condizioni ivi presenti per il mantenimento della medesima;
- vista la delibera di Giunta n. 121 del 26/09/2017;
- vista le note di GEAC spa prot. n. 0031367 del 04/10/2017 e prot. n. 25.970 del 17/07/2019;
- richiamato il piano di risanamento della società con il relativo aggiornamento del piano industriale e le relative note di trasmissione all'ENAC e alla Corte dei conti;
- visto il parere del Collegio dei Revisori dei conti, allegato alla presente deliberazione;
- con l'astensione della Sig.ra Dalmasso Patrizia, in quanto componente del Consiglio di Amministrazione della Società G.E.A.C. s.p.a. e a voti unanimi dei restanti presenti

#### delibera

- di esercitare il diritto d'opzione, subordinando l'effettiva sottoscrizione all'ottenimento della prescritta autorizzazione del Ministero dello sviluppo

economico, di n. 500.000 azioni del valore nominale di € 0,10 cad., per una corrispondente quota di € 50.000,00, arrivando a detenere un capitale sociale di € 350.000,00 pari al minimo del 10% del capitale sociale complessivo della società, previsto dall'attuale normativa in tema di presenza dei soci pubblici nelle società di gestione delle aerostazioni;

- di inviare la presente deliberazione alla Corte dei Conti, Sezione di Controllo della Regione Piemonte e all'Autorità Garante della concorrenza e del mercato;
- di inviare la presente deliberazione al Ministero dello sviluppo economico, corredata dal parere del Collegio dei Revisori dei conti, dalla documentazione relativa alla società partecipata GEAC spa e da una attestazione del Segretario Generale della Camera di commercio di Cuneo, così come prevista dall'art. 14 c. 5 del d.lgs. 175/2016, onde ottenere la prescritta autorizzazione, necessaria per consentire l'effettiva sottoscrizione delle nuove azioni e procedere ai relativi versamenti;
- di incaricare il dirigente cui è stato assegnato il budget di riferimento a prenotare la spesa relativa e a porre in essere le necessarie procedure, finalizzate a dare attuazione alla presente deliberazione ad avvenuto ottenimento dell'autorizzazione ministeriale;
- di rendere il presente provvedimento immediatamente esecutivo.





# AGGIORNAMENTO PIANO INDUSTRIALE

2018-2024

CON PIANO DI RISANAMENTO

# Premessa

## Milestone Steps

**22 Dicembre 2017**

A seguito del lungo e complesso processo di conversione del Certificato di Aeroporto al **Regolamento (UE) 139/2014**, ENAC ha autorizzato GEAC ad operare in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) 216/2008, rilasciando il Certificato IT.ADR.0032



**31 Gennaio 2018**

In ottemperanza a quanto disposto dall'Atto Aggiuntivo alla Concessione totale rilasciata da ENAC il 21 Febbraio 2014, si perfeziona l'iter di privatizzazione di GEAC con l'acquisizione della maggioranza del capitale da parte della società Levaldigi Holding.

Rimane fondamentale la presenza nella compagine sociale, con una quota del 20%, della Camera di Commercio di Cuneo per le finalità di sostegno, valorizzazione e sviluppo del territorio che sono proprie dell'Ente Camerale, ma che costituiscono anche una fondamentale mission dell'Aeroporto di Cuneo, pur in concomitanza con doverosi obiettivi di economicità della gestione aeroportuale."

Il presente documento richiama, con opportuni aggiornamenti, il Piano Industriale 2017-2024. I contenuti e le informazioni fornite e poste a base del piano sono documentabili e hanno l'obiettivo di illustrare l'evoluzione del business e quindi le linee strategiche di risanamento progettate, comprese le politiche sugli investimenti infrastrutturali inseriti nei piani in corso di revisione e l'invio ad ENAC.

In linea con le considerazioni che precedono, l'aggiornamento del presente Piano è diviso in due periodi.

**Il primo periodo**, che ricopre l'arco temporale 2018-2020, è **finalizzato al raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario** e vede l'implementazione di una serie di investimenti, analiticamente individuati, soprattutto nel settore della *business aviation* e **registra ancora l'esistenza di contributi "in conto esercizio"**, anche alla luce delle considerazioni formulate nelle premesse.

**Il secondo periodo**, riferito all'arco temporale 2021-2024, è costruito in buona parte sull'ipotesi di una crescita graduale ed inerziale delle *performance* raggiunte al termine del primo periodo, nonché sugli effetti di alcuni limitati investimenti addizionali, ha **l'obiettivo di proiettare il valore della società al termine dell'intera durata del Piano**. Ovviamente una più analitica rimodulazione del secondo periodo potrà e dovrà essere effettuata non appena sarà stato completato l'avvio della prima fase, con una più consapevole percezione degli obiettivi e delle opportunità di *business* che si saranno presentati e che saranno oggetto di più puntuali analisi.

Va in ogni caso tenuto in considerazione che il trasporto aereo è un settore estremamente dinamico, ancora in forte sviluppo. Basti pensare alle compagnie *low cost* che fino a 15 anni fa non esistevano e che ora hanno il dominio dei mercati intraeuropei con un modello di *business* in continuo mutamento ed evoluzione.

# Principali Assumption del Piano

Dopo circa 60 anni di gestione caratterizzati da concessioni provvisorie di durata annuale l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi ha finalmente ottenuto, **con decorrenza dal 21 febbraio 2014**, una concessione ventennale ed è stato definitivamente inserito dal Consiglio dei ministri il 27 agosto 2015 nel piano nazionale degli aeroporti fra i **38 aeroporti di interesse nazionale**.

Alle suddette prerogative, che da sole attribuiscono notevole valore alla struttura aeroportuale di Cuneo-Levaldigi, si aggiungono **ulteriori e cospicue peculiarità** che la rendono unica nel panorama nazionale e particolarmente interessante per un investitore privato, come del resto esaustivamente evidenziato nello studio ICCSAI «Relazione di supporto alla realizzazione del piano strategico dell'aeroporto di Cuneo (Marzo 2016):

- l'aeroporto gode di una *catchment area* di sicuro interesse, riferita oltre che al Sud Piemonte anche alla Liguria, con una popolazione "propria" (a) entro 1 ora dall'aeroporto di circa 600 mila persone, con un PIL pro-capite di € 29.700, superiore alla media nazionale (€ 26.600) e secondo, in Piemonte, solo a Torino (€ 30.300) e con un numero di addetti nelle imprese situate nelle aree prossime all'aeroporto allineato a quello di aeroporti con 500-700 mila passeggeri (b);
- l'aeroporto è situato in prossimità di un *hub* internazionale, come quello di Nizza, che presenta caratteristiche di saturazione per il settore dell'aviazione generale (o *business aviation*);
- l'aeroporto si colloca al centro di un'area che presenta caratteristiche enogastronomiche, paesaggistiche, culturali, turistiche, storiche, uniche al mondo (basti pensare all'avvenuto riconoscimento, da parte dell'UNESCO, dei paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato come Patrimonio dell'Umanità; oppure alla vicinanza dell'aeroporto alle stazioni sciistiche, alla Costa Azzurra, al Principato di Monaco e a numerose altre località di interesse turistico);
- la struttura è posizionata in una zona totalmente pianeggiante, priva di nebbia, libera e senza centri abitati nelle vicinanze;

(a) Ossia la popolazione che ha quell'aeroporto come il più vicino.

(b) Fonte ICCSAI – *Relazione di supporto alla realizzazione del piano strategico dell'aeroporto di Cuneo* (marzo 2016)

# Principali Assumption del Piano

**Il sedime aeroportuale** è enorme (178 ettari) e consente l'inserimento di ogni tipo di attività connessa al volo (*hangar*, manutenzione e tinteggiatura di aeromobili, scuole di volo, demolizione di aeromobili, test di aeromobili civili e militari; ecc.) con un notevole potenziale di sviluppo per economie di scopo e sinergie.

Tutti questi elementi rendono la società di gestione dell'aeroporto un *target* di sicuro interesse per un investitore che si proponga dei tempi di ritorno dell'investimento di non breve durata; senza considerare che, alla luce delle grandezze che emergono alla fine del periodo preso in esame, è lo stesso valore della società, come emerge dall'applicazione dei più comuni metodi valutativi, a rendere evidente la validità dell'investimento.

Il Piano Industriale trascura peraltro la valenza della struttura aeroportuale come sicuro fattore di sviluppo economico-sociale del territorio. Obiettivo che non è di norma presente nell'ottica di un investitore privato, ma che non può ovviamente lasciare indifferenti le istituzioni locali, che di tale obiettivo sono per contro tenute a farsi carico, offrendo tutto il possibile e legittimo sostegno – anche economico – alla realtà aeroportuale.

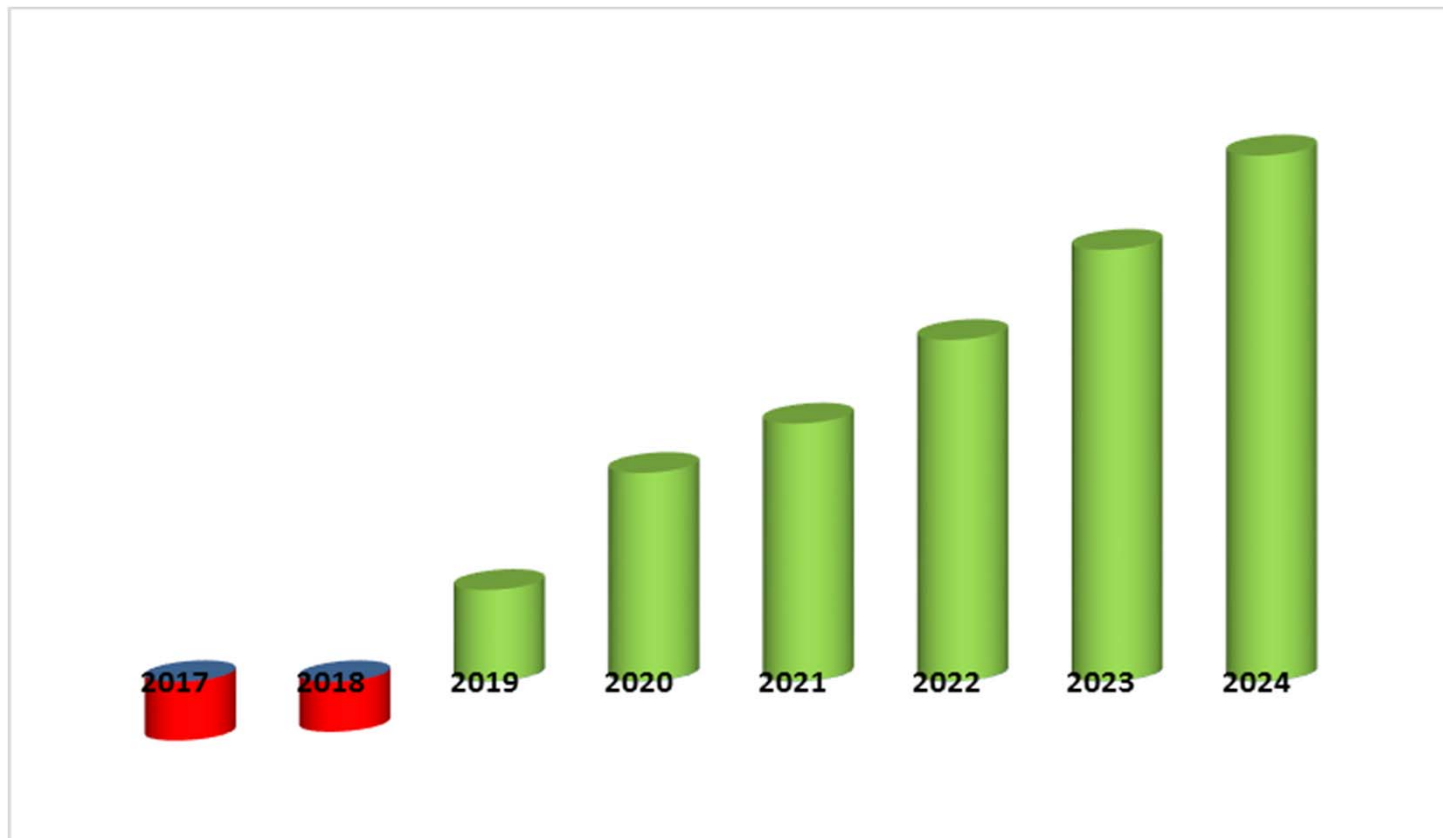
A tale proposito, infatti, è bene rammentare che la stessa Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti agli aiuti di stato agli aeroporti e alle Compagnie aeree (2014/C 99/03) ha affermato che *“la Commissione ritiene che, a determinate condizioni, alcune categorie di aiuti agli aeroporti regionali e alle compagnie aeree che utilizzano tali aeroporti siano giustificabili, in particolare al fine di sviluppare nuovi servizi e contribuire a livello locale all'accessibilità e allo sviluppo economico”*.

# Metodologia Utilizzata

- ❑ Nella redazione dell'aggiornamento del Piano Industriale è stata adottata come baseline la chiusura del bilancio 2017 che riporta una perdita di conto economico pari a 211 mila euro, risultato comunque migliorativo rispetto a quanto previsto dal budget dell'anno.
- ❑ I dati economici di baseline sono stati riclassificati, in base ai supporti informativi forniti dal controllo di gestione, in un conto economico scalare all'interno del quale sono state enucleate le componenti relative a
  - Aviazione Commerciale, Linea e Charter;
  - Aviazione Generale;
  - Altri Proventi No-Aviation.
- ❑ Per ciascuna componente si è proceduto, sulla base delle informazioni analitiche ed in base ad ipotesi di attribuzione dei costi alle linee di ricavo, a identificare le componenti fisse e variabili che sono state utilizzate per le proiezioni degli anni successivi.
- ❑ Sulla base dei risultati di conto economico del periodo 2017-2024 rivisto in funzione di opportune assumptions legate al finanziamento in essere, agli investimenti ipotizzati, al piano di pagamento dei debiti pregressi, alla proventizzazione di crediti tributari di prossima prescrizione ed agli aumenti di capitale previsti, si è ottenuto il cash flow previsionale complessivo del Piano.
- ❑ La strategia per lo sviluppo è stata focalizzata sulle principali linee di business, con evidenza:
  - Aviazione Commerciale: impostazione di una politica commerciale più aggressiva e supportata da investimenti atti a migliorare l'immagine dello scalo sul mercato, finalizzata ad aumentare i volumi. Il target di fine periodo è il raggiungimento di 500.000 passeggeri.
  - Aviazione Generale: grazie ad investimenti specifici sia sull'infrastruttura sia sul posizionamento dello scalo nel segmento executive, anche attraverso sinergie con players di settore, l'obiettivo è quello di diventare il punto di riferimento per l'area Nord Ovest, con raggiungimento a fine periodo di 6000 movimenti di tonnellaggi medio/alti.

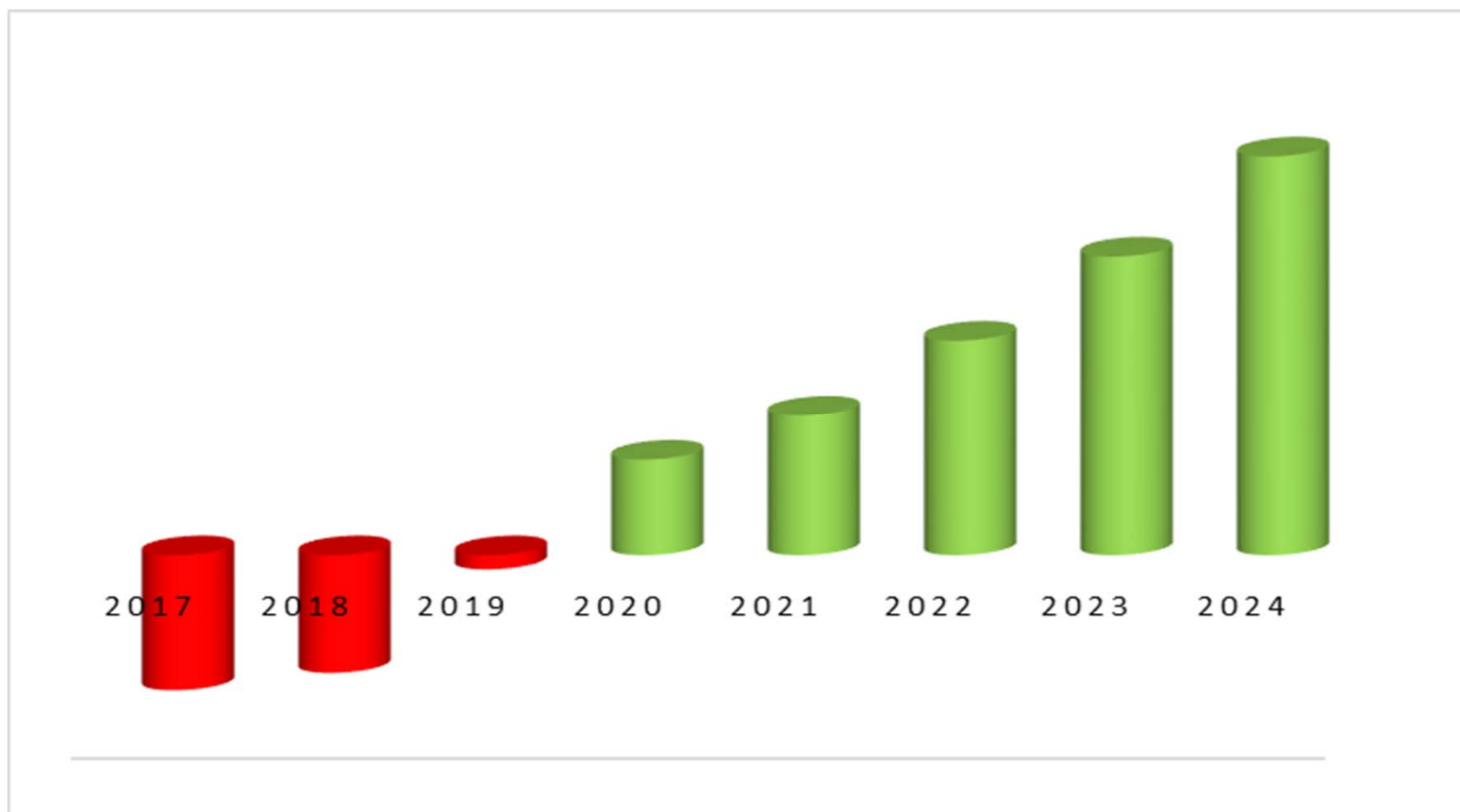
# Dinamiche economico-finanziarie

La dinamica dell'**EBITDA** è positiva nel triennio 2018-2020, partendo da un valore nel 2017 di - € 300.058, fino ad assestarsi nel 2020 sul valore di € 1.061.830.



# Dinamiche economico-finanziarie

La dinamica dell'**EBIT** è positiva nel triennio 2018-2020, partendo da un valore nel 2017 di - € 716.096, fino a raggiungere nel 2020 il valore € 507.403.





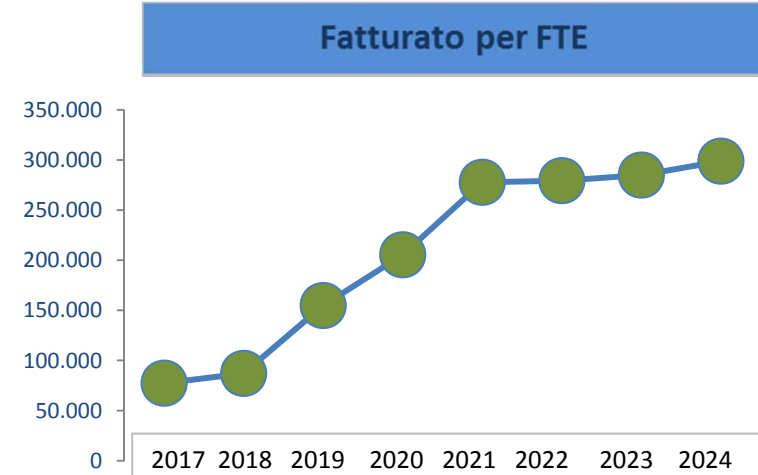
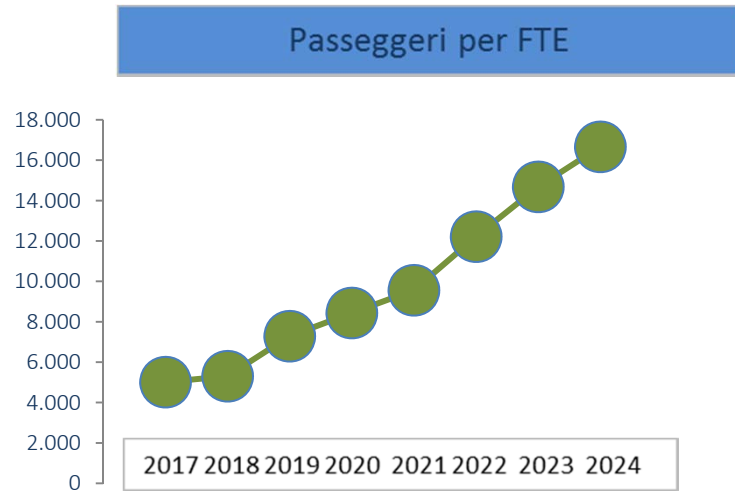
# Key Performance Indicators

Principali indicatori di produttività finanziari-economici

KPI	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TREND
Numero passeggeri per addetto	5.015	5.306	7.287	8.434	9.562	12.222	14.685	16.667	↑
Fatturato per addetto	77.242	86.980	154.700	205.340	277.686	279.302	284.945	298.755	↑
Totale costi per passeggero	(18)	(18)	(13)	(11)	(10)	(7)	(6)	(5)	↑
EBITDA per addetto	(12.368)	(10.410)	18.841	42.644	52.543	64.676	77.161	89.610	↑
EBIT per addetto	(29.518)	(25.472)	(3.023)	20.378	29.658	42.346	55.591	70.713	↑
EBITDA per passeggero	(2)	(2)	3	5	5	5	5	5	↑
EBIT per passeggero	(6)	(5)	(0)	2	3	3	4	4	↑
Inc.costo lavoro su fatturato	-66%	-58%	-31%	-24%	-18%	-17%	-17%	-16%	↑

# Key Performance Indicators

Principali indicatori di produttività finanziari-economici



La dinamica del degli FTE registra una crescita tale da rendere positivo il trend di incidenza legato all'incremento di passeggeri e fatturato nel periodo considerato.

Come si evince dalla tabella precedente l'EBITDA per FTE passa quindi dal valore di -€ 12k nel 2017 ad € 89K nel 2024; l'EBIT per FTE da -€ 29k nel 2017 ad € 70K a fine periodo.

# Conto economico

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aviazione Commerciale - Linea	1.032.045	1.236.420	2.474.853	3.395.853	4.952.453	5.277.653	5.592.853	5.778.053
Aviazione Commerciale - Charter	55.531	55.580	60.580	65.628	70.676	75.725	80.773	85.821
Aviazione Generale	211.261	243.000	365.508	616.000	836.000	946.000	1.078.000	1.320.000
Aviazione Generale (base hangar)	177.361	161.000	466.370	561.370	561.370	656.370	776.370	941.370
Altri proventi	397.694	435.000	453.770	474.120	549.420	585.420	621.420	657.420
Contributi in conto esercizio	516.827	609.948	609.948	609.948	9.948	9.948	9.948	9.948
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>2.390.719</b>	<b>2.740.948</b>	<b>4.431.029</b>	<b>5.722.919</b>	<b>6.979.867</b>	<b>7.551.115</b>	<b>8.159.364</b>	<b>8.792.612</b>
<b>COSTI</b>								
Costi fissi di struttura	2.167.671	2.307.000	2.290.811	2.360.236	2.358.576	2.442.416	2.530.104	2.621.847
MANUTENZIONI E MATERIE PRIME	200.134	260.000	300.000	300.000	250.000	250.000	250.000	250.000
SERVIZI	662.729	719.000	689.367	708.154	717.217	731.562	746.193	761.117
COSTI DEL PERSONALE	1.229.221	1.230.000	1.202.546	1.236.597	1.251.129	1.313.686	1.379.370	1.448.338
PERSONALE DI TERZI	34.244	50.000	63.036	76.036	96.836	99.436	102.036	104.636
Costi attività supporto commercial aviation	523.106	689.000	1.674.853	2.300.853	3.302.453	3.362.453	3.422.453	3.482.453
Canone servizio TWR	5.968	8.000	0	0	0	0	0	0
ONERI DIVERSI	35.375	40.000	35.862	39.448	43.393	47.732	52.506	57.756
<b>Totale generale</b>	<b>2.690.777</b>	<b>2.996.000</b>	<b>3.965.664</b>	<b>4.661.089</b>	<b>5.661.029</b>	<b>5.804.869</b>	<b>5.952.557</b>	<b>6.104.300</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-300.058</b>	<b>-255.052</b>	<b>465.364</b>	<b>1.061.830</b>	<b>1.318.839</b>	<b>1.746.247</b>	<b>2.206.806</b>	<b>2.688.312</b>
Ammortamenti	416.038	369.000	480.027	494.427	514.427	542.916	556.916	566.916
Costi promozione per rilancio sviluppo traffico	0	0	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	0
<b>EBIT</b>	<b>-716.096</b>	<b>-624.052</b>	<b>-74.663</b>	<b>507.403</b>	<b>744.412</b>	<b>1.143.331</b>	<b>1.589.890</b>	<b>2.121.396</b>
Oneri finanziari	59.656	51.000	96.695	92.744	95.375	95.375	94.375	93.875
Sopravvenienze attive	564.426	432.000	0	0	0	0	0	0
<b>UTILE/PERDITA ESERCIZIO</b>	<b>-211.326</b>	<b>-243.052</b>	<b>-171.358</b>	<b>414.659</b>	<b>649.037</b>	<b>1.047.956</b>	<b>1.495.515</b>	<b>2.027.521</b>

# Investimenti

<b>Pista</b>	
Manutenzione sostanziale pista	<b>1.400.000</b>
Piazzali in cemento	<b>600.000</b>
<b>Aerostazione</b>	
Ampliamento prefabbricato zona arrivi	<b>500.000</b>
Ampliamento zona gate partenze	<b>350.000</b>
Impianto antincendio aeroportuale	<b>200.000</b>
Illuminazione led	<b>60.000</b>
Gruppo refrigeratore	<b>50.000</b>
Parcheggio auto	<b>60.000</b>
Parcheggio coperto	<b>100.000</b>
Impianto carburante	<b>70.000</b>
Autobotte	<b>200.000</b>
Sistemi informativi	<b>45.000</b>
Mezzi attrezzature di Rampa	<b>100.000</b>
<b>Business Aviation</b>	
Sala VIP	<b>50.000</b>
Hangar per aviazione generale (n.4)	<b>1.200.000</b>
<b>Commercial Aviation</b>	
Investimento per rilancio immagine	<b>300.000</b>
<b>Totale investimenti</b>	<b>5.285.000</b>

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
200.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	350.000	350.000
						300.000	300.000
							500.000
				100.000	350.000		
		60.000		100.000	100.000		
50.000							
	60.000						
		100.000					
70.000							
			200.000				
15.000				30.000			
		100.000					
50.000							
	400.000			400.000	400.000		
	300.000						
<b>385.000</b>	<b>860.000</b>	<b>360.000</b>	<b>300.000</b>	<b>630.000</b>	<b>950.000</b>	<b>650.000</b>	<b>1.150.000</b>

# Cash Flow GEAC

Dalla seguente tabella si deduce il risanamento della GEAC dal punto di vista finanziario nel periodo 2018-2020.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totale
Risultato netto	-211.326	-243.052	-171.358	414.659	649.037	1.047.956	1.495.515	2.027.521	<b>5.008.952</b>
Ammortamenti	416.038	369.000	480.027	494.427	514.427	542.916	556.916	566.916	<b>3.940.667</b>
Sopravvenienze attive	-564.426	-432.000	0	0	0	0	0	0	<b>-996.426</b>
Contributi in conto esercizio	-516.827	-609.948	-609.948	-609.948	-9.948	-9.948	-9.948	-9.948	<b>-2.386.463</b>
<b>Autofinanziamento</b>	<b>-876.541</b>	<b>-916.000</b>	<b>-301.279</b>	<b>299.138</b>	<b>1.153.516</b>	<b>1.580.924</b>	<b>2.042.483</b>	<b>2.584.489</b>	<b>5.566.730</b>
<b>Flussi finanziari correnti</b>	<b>-446.400</b>	<b>-739.200</b>	<b>-420.000</b>	<b>-320.000</b>	<b>-320.000</b>	<b>-320.000</b>	<b>-320.000</b>	<b>-320.000</b>	<b>-3.205.600</b>
Clienti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fornitori	-200.000	-300.000	-300.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	<b>-1.800.000</b>
Piano rientro ENAV	-160.000	-270.000	-120.000	-120.000	-120.000	-120.000	-120.000	-120.000	<b>-1.150.000</b>
Piano rientro debiti tributari	-86.400	-169.200	0	0	0	0	0	0	<b>-255.600</b>
<b>Flussi disponibili per usi strategici</b>	<b>-1.322.941</b>	<b>-1.655.200</b>	<b>-721.279</b>	<b>-20.862</b>	<b>833.516</b>	<b>1.260.924</b>	<b>1.722.483</b>	<b>2.264.489</b>	<b>2.361.130</b>
<b>Flussi vincolati</b>	<b>981.827</b>	<b>663.948</b>	<b>1.969.948</b>	<b>230.948</b>	<b>-780.052</b>	<b>-1.181.052</b>	<b>-893.052</b>	<b>-1.404.052</b>	<b>-411.537</b>
Nuovi investimenti	-385.000	-860.000	-360.000	-300.000	-630.000	-950.000	-650.000	-1.150.000	<b>-5.285.000</b>
Contributi in conto esercizio	516.827	609.948	609.948	609.948	9.948	9.948	9.948	9.948	<b>2.386.463</b>
Mutui bancari	800.000	-20.000	1.720.000	-79.000	-160.000	-241.000	-253.000	-264.000	<b>1.503.000</b>
Aumento Capitale sociale	50.000	934.000	0	0	0	0	0	0	<b>984.000</b>
<b>Cash flow</b>	<b>-341.114</b>	<b>-991.252</b>	<b>1.248.669</b>	<b>210.086</b>	<b>53.464</b>	<b>79.872</b>	<b>829.431</b>	<b>860.437</b>	<b>1.949.593</b>
Posizione finanziaria iniziale	-124.300	-465.414	-1.456.666	-207.997	2.089	55.553	135.425	964.856	
Posizione finanziaria finale	<b>-465.414</b>	<b>-1.456.666</b>	<b>-207.997</b>	<b>2.089</b>	<b>55.553</b>	<b>135.425</b>	<b>964.856</b>	<b>1.825.293</b>	

Prot. N. 1222

Levaldigi, 15 OTT. 2018

Ill.mo Sig. Presidente  
Camera di Commercio di Cuneo  
Dott. Ferruccio DARDANELLO  
Via Emanuele Filiberto 3  
12100 CUNEO

Con la presente si comunica che con nota Prot. N. 1228 dell'11/9/2018 è stato inviato all'ENAC l'aggiornamento del Piano Industriale contenente il Piano di Risanamento della GEAC 2018 – 2024.

Alla data odierna non è pervenuto nessun rilievo al documento.

Cordiali saluti.

IL PRESIDENTE  
Ing. Giuseppe Vigilio





Camera di Commercio  
Cuneo



*Alla CORTE DEI CONTI del Piemonte*

*Sezione Regionale di Controllo*

**TORINO**

*Oggetto: Trasmissione Piano di Risanamento della Società GEAC Spa, ex art. 14, comma 5, del D.Lgs n. 175/2016.*

*La Camera di Commercio di Cuneo è socio di minoranza di GEAC Spa, con sede a Savigliano, Strada Provinciale 20, n. 1 - Loc. Levaldigi, società che amministra l'aerostazione di Cuneo - Levaldigi ed è titolare di concessione ventennale per gestione di pubblico servizio.*

*La società, trovandosi nelle condizioni di cui all'art. 14 del D.Lgs. 175/2016, ha predisposto l'allegato piano di risanamento, inviandolo, ai sensi del comma 5, per approvazione ad ENAC, autorità di controllo del settore, come risulta dall'allegata comunicazione.*

*Così come previsto dal citato comma 5, tutta la documentazione, che prevede il riequilibrio economico finanziario entro il 2020, viene trasmesso alla Corte dei Conti del Piemonte - Sez. Regionale di Controllo, per l'informazione di legge.*

*Rimanendo a disposizione per ulteriori eventuali chiarimenti, si  
porgono cordiali saluti.*

*Il Segretario Generale  
(Dr. ...tini)*



*La firma, nel documento originale, è apposta digitalmente ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 "Codice dell'amministrazione digitale"*

*Il presente documento, ove stampato su supporto cartaceo, costituisce copia analogica dell'originale informatico, predisposto e conservato dalla Camera di Commercio di Cuneo in conformità alle regole tecniche di cui al D.P.C.M. 13 novembre 2014*



Il giorno 12 settembre 2019, alle ore 15,30, nei locali dell'Ente camerale si è riunito il Collegio dei Revisori dei conti nelle persone del Dr. Sergio Tavella, Presidente del Collegio e dei componenti dr. Francesco Saverio Scocozza e Dr. Angelo Barzelloni per discutere il seguente ordine del giorno:

**Parere sulla proposta di deliberazione N. 3 della Giunta del 13/09/2019 - Società di gestione Aeroporto Cuneo - Levaldigi G.E.A.C. S.p.a.: sottoscrizione azioni a seguito aumento del capitale sociale.**

Preliminarmente, il Collegio richiama la propria posizione assunta nelle precedenti occasioni di trattazione dell'argomento.

In merito alla proposta di delibera in oggetto, il Collegio prende preliminarmente atto che la GEAC ha chiuso in perdita gli ultimi tre esercizi (2016, 2017 e 2018). Tale condizione assume rilevanza ai sensi dell'art. 14 co. 5 DLgs 175/2016 che espressamente prevede, per la circostanza, il divieto, tra l'altro, di sottoscrizione di aumenti di capitale e di trasferimenti straordinari alla partecipata.

In punto trasferimenti straordinari, lo stesso comma ammette un'eccezione solo in presenza di "convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento approvato dall'autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte dei Conti con le modalità di cui all'art. 5 che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni."

In proposito il Collegio evidenzia che il piano di risanamento 2018/2024 richiamato nella proposta di delibera, ancorché trasmesso, non risulta approvato dall'autorità di regolazione del settore competente.

A ciò si aggiunga poi che le informazioni statistiche desunte da fonte Assoaeroporti indicano, per lo scalo di Levaldigi, un decremento di movimenti (-5,6%) e passeggeri (-6,1%) per il 2018 (rispetto al 2017) che sembra mal conciliarsi con le previsioni di miglioramento indicate nel citato piano di risanamento.

Inoltre si rileva che l'esercizio 2018 si è chiuso con una perdita di oltre 834.000 euro anziché di 243.000 come previsto nel piano di risanamento.

In ragione di quanto sopra, il Collegio dei Revisori esprime parere

**NON FAVOREVOLE**

in ordine all'adozione dello schema di deliberazione *de quo*.

*Libro Verbali del Collegio dei Revisori dei Conti*

Esaurito l'argomento di cui sopra, la riunione del Collegio viene chiusa alle ore 18,10, previa redazione e sottoscrizione del presente verbale.

Cuneo, li 12 settembre 2019

dott. Sergio Tavella



dott. Francesco Saverio Scocozza



dott. Angelo Barzelloni

