

**ANCONA
INTERNATIONAL
AIRPORT**



Relazione e bilancio

31/12/2021

ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT S.P.A.

Società soggetta a direzione e coordinamento di NJORD ADREANNA S.R.L. con sede A MILANO
Sede in PIAZZALE SORDONI -60015 FALCONARA MARITTIMA (AN)
Capitale sociale Euro 16.386.398,00 i.v.
Codice fiscale e Registro Imprese di Ancona n. 00390120426 - Rea n. 59611

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2021

Signori Azionisti,

la presente relazione sulla gestione corredata il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 ed è stata redatta ai sensi dell'art. 2428 del c.c.

Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio

Come già ampiamente illustrato nella nota integrativa, la Società, con l'uscita dalla procedura concorsuale e l'aumento del capitale sociale di 15 milioni di Euro, sottoscritto (ed interamente versato) dall'investitore privato Njord Adreanna S.r.l., controllato dal fondo di investimento Njord Partners LLP che detiene il 91,5% del capitale sociale, ha dato atto al percorso del piano di ristrutturazione e riorganizzazione societaria.

Nel corso del 2021, nonostante le significative e perduranti difficoltà economiche ed organizzative connesse all'emergenza sanitaria (peraltro ancora in corso), la Direzione ha proseguito, con zelo assiduo e costante e, seppur con rallentamenti, al compimento delle questioni pendenti imposte dalla decisione della Commissione Europea in materia di ridefinizione dei costi e risanamento strutturale, di cui quelli del lavoro costituiscono una componente prevalente. Il tutto senza mai perdere di vista le prospettive e le attività programmatiche in un'ottica di ripresa, almeno nel medio termine, del traffico aereo, che rappresentano il presupposto per poter condurre la Società ad un ripristino della redditività a medio termine e ad una remunerazione del capitale proprio.

L'impatto sui valori dell'esercizio 2021 è ampiamente analizzato nei capitoli che seguono specificamente dedicati allo scenario di mercato, all'andamento economico e all'evoluzione della situazione patrimoniale e finanziaria.

Scenario del traffico aereo

L'anno 2021 è stato caratterizzato dal protrarsi della pandemia di Covid - 19 spinta dalle diverse insidiose varianti che hanno colpito pesantemente l'economia in generale ed in particolare le attività di trasporto aereo. L'aviazione è stata fermata quasi totalmente nel primo semestre del 2021. Con il dilagare dell'epidemia di COVID19, è diventato evidente che la crisi avrebbe avuto conseguenze senza precedenti, costringendo l'industria aeronautica alla sopravvivenza con conseguenti perdite di traffico e ricavi. Secondo lo scenario di base, il traffico passeggeri globale dovrebbe riprendersi ai livelli del 2019 non prima del 2024 principalmente trainato dal recupero del traffico passeggeri domestico. La situazione in Italia non si discosta molto da quella mondiale e il trend positivo che stava caratterizzando da un decennio il panorama del trasporto aereo italiano si è bruscamente interrotto. Nei mesi prima della pandemia, l'Istat aveva previsto un numero di passeggeri trasportati pari a 17,9 milioni nel solo mese di maggio 2020, un valore che sarebbe dovuto salire a 21 milioni in agosto. Il propagarsi della pandemia ha invece disatteso totalmente le aspettative e il calo del numero di passeggeri sui voli aerei rispetto al 2019 è stato netto.

Gli aeroporti italiani chiudono il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri e una contrazione del 58,2% sul 2019, ultimo anno non interessato dalla pandemia, quando il numero dei viaggiatori ha superato quota 193 milioni. Un consuntivo in crescita del 52,4% sul 2020, ma pur sempre segnato da una profonda crisi con 113 milioni

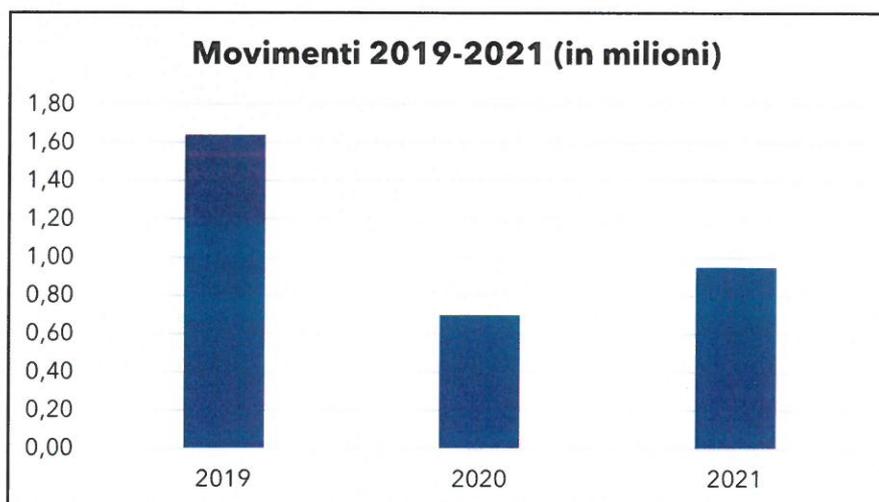
di passeggeri persi rispetto al 2019. A causa della seconda e della terza ondata di contagi che hanno colpito il nostro Paese, i gravi effetti della crisi pandemica si sono manifestati almeno fino a maggio 2021. Nei primi 5 mesi dello scorso anno, il traffico negli scali nazionali ha segnato una contrazione dell'86% rispetto al 2019, attestandosi a valori prossimi a quelli osservati nella primavera 2020, durante i mesi di lockdown generalizzato. I primi deboli segnali di ripresa si sono registrati solo a giugno 2021, -65% sui livelli pre-Covid, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, con -38% rispetto al secondo semestre 2019. Il fenomeno descritto ha inoltre modificato la distribuzione del traffico negli aeroporti italiani, con gli scali delle Isole che, beneficiando del turismo nazionale, registrano segnali di ripresa maggiormente evidenti rispetto alla media di sistema. Recuperano infatti più velocemente, soprattutto nella seconda parte dell'anno, i livelli del 2019. Stentano invece a ripartire gli aeroporti a forte vocazione internazionale e intercontinentale, a causa del mantenimento delle restrizioni per i viaggi Extra UE. I movimenti aerei registrano una contrazione meno marcata rispetto al traffico passeggeri: nel 2021 sono stati circa 950 mila, con un calo del 42,4% sul 2019 (+34,7% sul 2020) a conferma dell'utilizzo da parte dei vettori aerei di aeromobili di minore capienza.

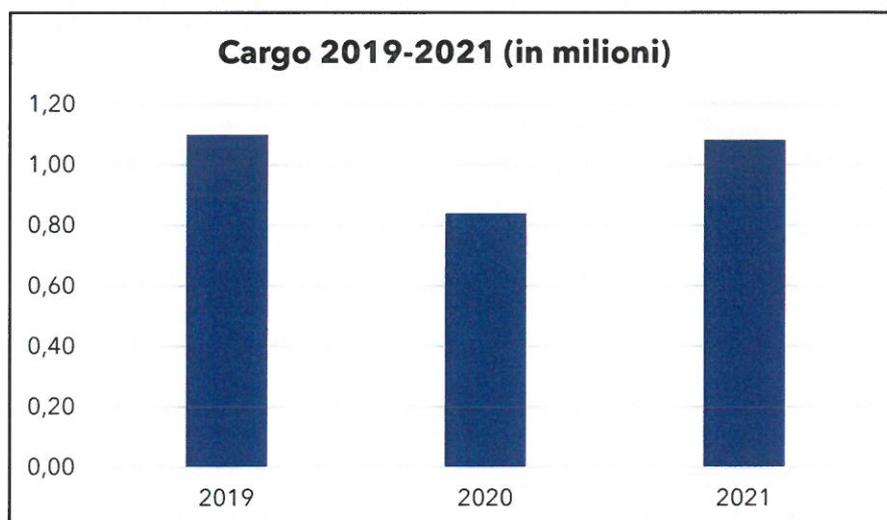
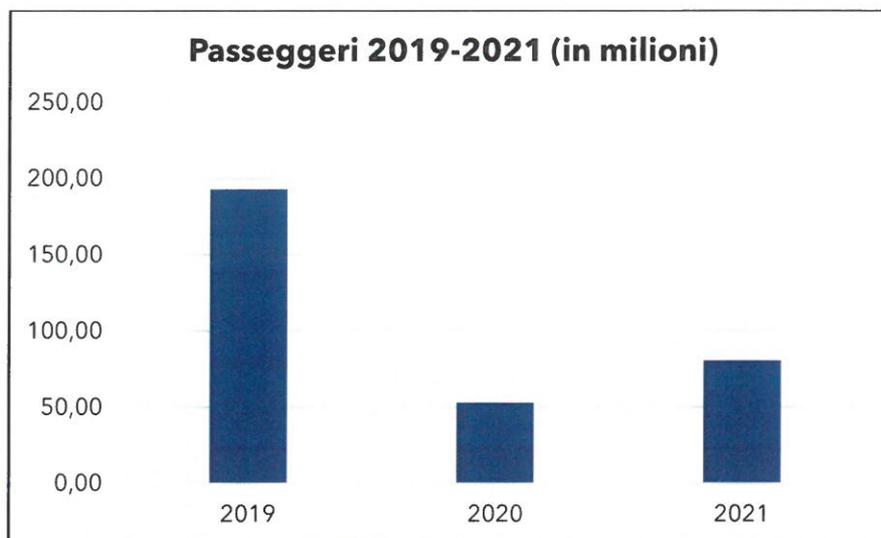
Incoraggianti i risultati per il traffico merci, con i volumi movimentati per via aerea che raggiungono quasi i livelli del 2019, -1,9% (+28,6% sul 2020).

Il settore del trasporto aereo si conferma, quindi, tra i più colpiti dalla pandemia e l'uscita dalla crisi, in base ai dati disponibili, rischia di essere lenta e parziale.

	2019	2020	2021	$\Delta 2021/2020$	$\Delta 2021/2019$
Movimenti	1.644.150	703.756	947.759	+34,7%	-42,4%
Passeggeri	193.102.660	52.924.432	80.671.398	+52,4%	-58,2%
Cargo	1.103.663	841.902	1.082.428	+28,6%	-1,9%

Fonte: Assaeroporti 40 aeroporti associati





Fonte: Assaeroporti 40 aeroporti associati

Dati storici

Nelle tabelle seguenti vengono riassunti i dati passeggeri, cargo e movimenti del periodo 2018-2021.

PASSEGGERI AEROPORTO DI ANCONA 2018-2021 (in migliaia)				
	<i>PAX 18</i>	<i>PAX 19</i>	<i>PAX 20</i>	<i>PAX 21</i>
Linea Nazionale	85	108	63	106
Linea Internazionale	354	361	84	131
Charter	8	13	1	1
Pax Transiti	1	4	0	1
Aviazione Generale	5	4	2	3
Totale Passeggeri	453	490	150	242

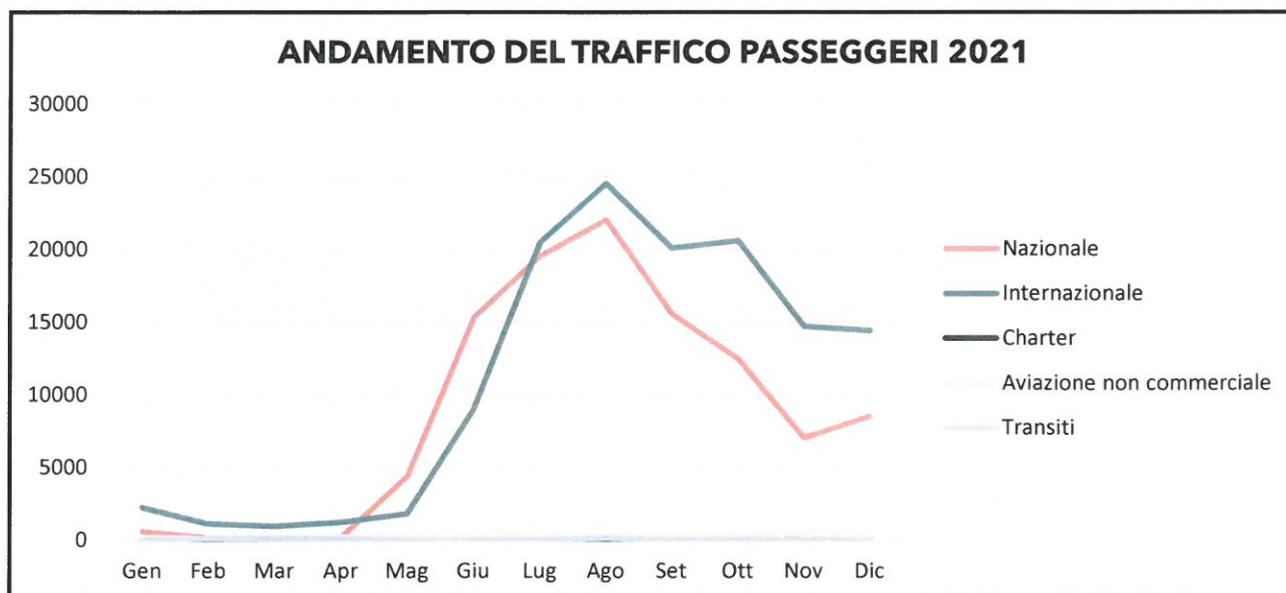
MOVIMENTI AEROPORTO DI ANCONA 2018-2021				
	MOV 18	MOV 19	MOV 20	MOV 21
Linea Nazionale	716	897	558	877
Linea Internazionale	3.317	3495	925	1.345
Charter	91	136	14	11
Aviazione Generale	4.402	5.687	4.590	5.853
Cargo	1323	1395	892	874
Posta	0	0	0	0
Totale Movimenti	9.849	11.610	6.979	8.960

DATI DI TRAFFICO CARGO AEROPORTO DI ANCONA 2018-2021 (in tonnellate)				
	2018	2019	2020	2021
Merce	6.618	6.946	5.571	6.894
Posta	0	0	0	0
Merce via superficie	123	75	11	2
Totale Merce/ Posta	6.741	7.021	5.582	6.896

L'aeroporto di Ancona rispecchia la situazione generale degli aeroporti italiani seppur con numeri relativamente migliori registrando una perdita di passeggeri totale pari al 50,8% rispetto al 2019 (-58,2% è il dato delle media italiana) ed un +60,1% rispetto al 2020 (+52,4% è il dato della media italiana). Come si evince dalla tabella, la perdita più evidente si è registrata nell'ambito della linea internazionale (-63,6% rispetto al 2019), mentre la linea nazionale ha recuperato non solo rispetto all'anno precedente ma anche rispetto al periodo pre-pandemia, attestandosi cioè ad un -2,2% rispetto al 2019. Le difficoltà nella ripresa dei collegamenti internazionali sono dovute a molteplici fattori: dalle complesse normative, diverse per ogni nazione, alle limitazioni alla mobilità, fino al timore dei passeggeri di compiere viaggi, soprattutto a lungo raggio. Infatti, nonostante sia iniziata una lenta ripresa in diverse aree del mondo, dovuta principalmente ai vaccini e all'allentamento delle restrizioni, per tornare ai livelli pre-crisi sarà necessario attendere fino al 2024, secondo le stime dell'International Air Transport Association (IATA). Per quanto riguarda l'attività charter, purtroppo il 2021 ha registrato un'ulteriore contrazione rispetto al 2020. E' bene tener presente che l'attività charter sull'aeroporto di Ancona è sempre stata marginale pur registrando un picco nel 2019 con 12.974 passeggeri grazie all'introduzione di voli charter incoming da Riga e Kiev e di charter outgoing sia con destinazione Egitto, sia legati alle crociere. Purtroppo la pandemia non ha fatto che rendere ancora più improbabile nel 2021 la programmazione estiva di voli charter.

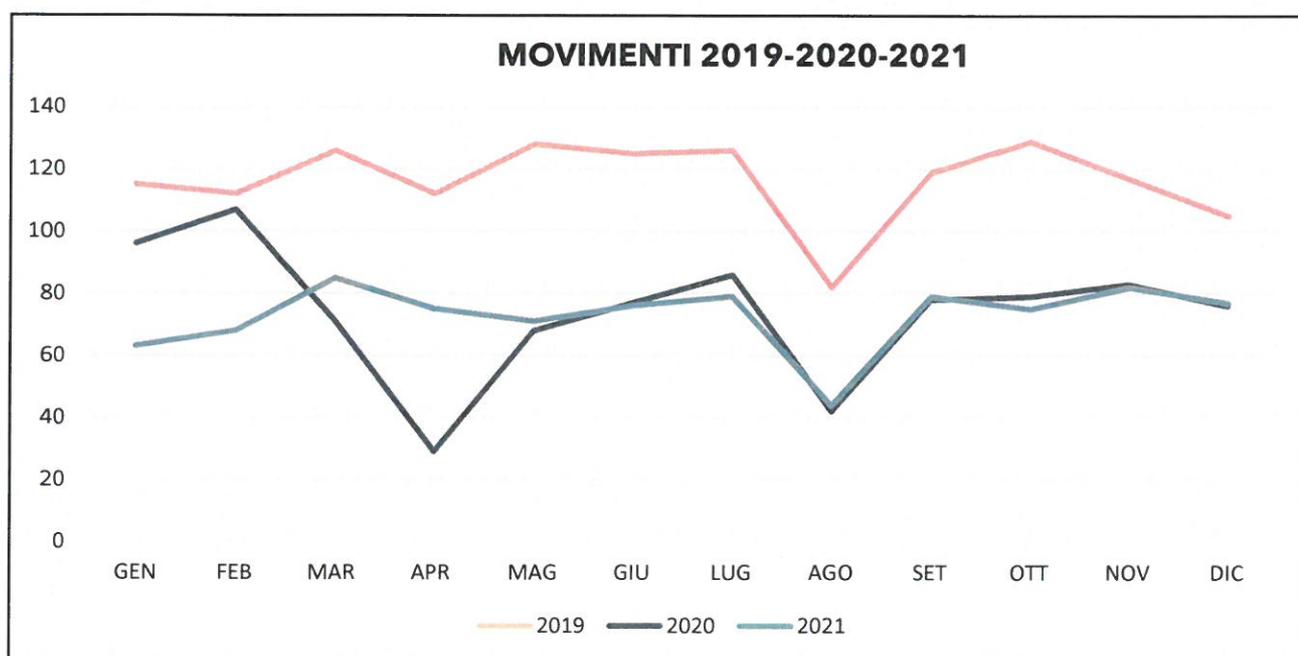
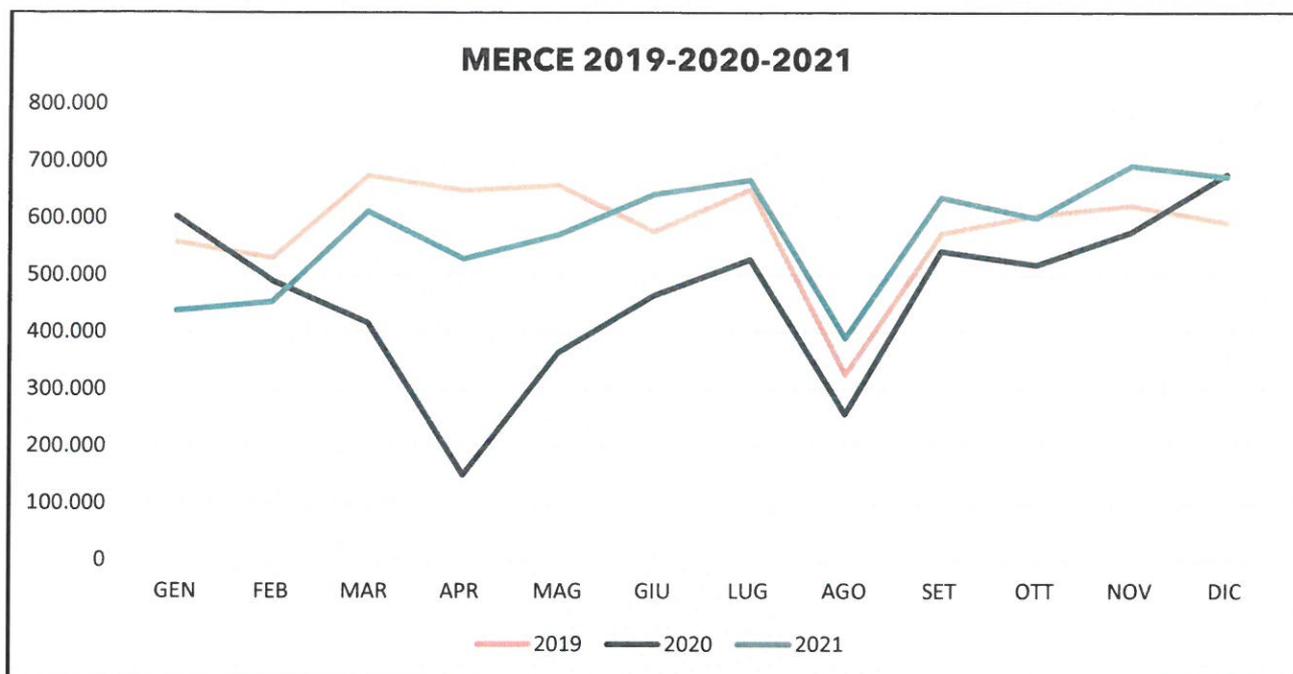
Si evidenzia nel corso del 2021 una forte preponderanza del traffico domestico rispetto a quello internazionale: Volotea, che collega l'aeroporto di Ancona con Sicilia e Sardegna, si è posizionata al primo posto per numero di passeggeri trasportati, mentre Ryanair scende al secondo posto e Lufthansa al terzo. Questi dati testimoniano la difficoltà delle compagnie che operano collegamenti internazionali, siano essi leisure (Ryanair) che business (Lufthansa). Nonostante ciò, Ancona International Airport è riuscita ad inaugurare nuove rotte internazionali: nella stagione estiva il volo Ancona-Barcellona operato da Vueling e, a partire dalla stagione invernale il collegamento annuale Ancona-Cracovia operato da Ryanair. Una menzione a sé merita il collegamento con Tirana: nel 2021 ad Albawings, che era già presente sulla rotta in questione con 2/3 frequenze settimanali, si è aggiunta Wizz Air con altrettante frequenze a dimostrazione della potenzialità del collegamento, caratterizzato prevalentemente dalla forte connotazione etnica. Anche l'Aviazione Generale ha subito un drastico calo rispetto al 2019 (-31%), seppur in ripresa rispetto all'anno precedente (+31,7%).

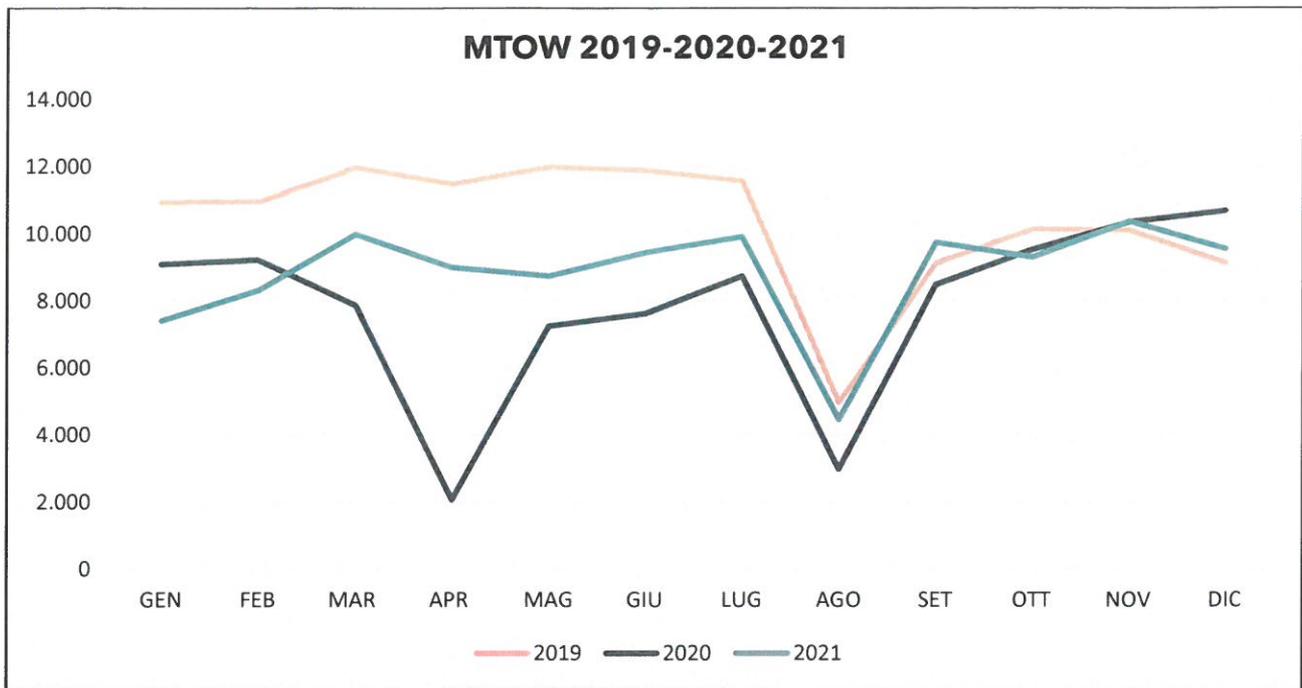
Dal grafico seguente si evince chiaramente l'andamento del traffico nel corso dell'anno che può essere indissolubilmente collegato all'andamento della pandemia: nei primi 4 mesi dell'anno, man mano che in Italia ed in Europa i contagi crescevano, il traffico aeroportuale si è praticamente azzerato pur continuando l'aeroporto di Ancona ad essere aperto a tutti gli effetti in quanto inserito da Enac tra gli aeroporti destinati a garantire l'operatività aeroportuale senza limitazioni. A partire da maggio, con il diminuire dei contagi, il traffico domestico è tornato a crescere rispetto all'anno precedente mentre la ripresa del traffico internazionale è rimasta limitata. In autunno, con l'inizio della nuova ondata il traffico è tornato a scendere con soli circa 23.000 passeggeri mensili nei mesi di novembre e dicembre.



Il settore cargo rispecchia l'andamento nazionale attestandosi quasi sugli stessi quantitativi di merce trasportati nel 2019 (-1,8%) e quindi recuperando quasi totalmente le perdite registrate nel 2020 (+23,6%).

Nei grafici seguenti il raffronto tra 2019-2020-2021 dei quantitativi di merce trasportata, il numero dei movimenti e il MTOW assistito: dopo un inizio anno in calo, a partire da giugno 2021 la merce ha iniziato ad aumentare, superando addirittura i quantitativi mensili registrati nel 2019. Diverso è il discorso legato al numero di movimenti in quanto è continuato il trend in negativo iniziato nel 2020: ciò si giustifica con l'interruzione, a causa della pandemia, del collegamento cargo DHL per Sarajevo, sospeso nei primi mesi della pandemia (marzo 2020) e non ancora ripristinato. Anche il MTOW complessivo degli aeromobili cargo, dopo un calo dei primi mesi dell'anno dovuto ad una diversa tipologia di aeromobili utilizzati, da settembre si è attestato sugli stessi livelli del 2019.





In questo scenario, nel 2021 i corrieri espresso DHL ed UPS sono stati gli unici operatori nell'ambito cargo ad operare sul nostro scalo. Come già accennato è stato interrotto il collegamento per Sarajevo che, nel 2019, pesava per un 5% ed anche l'attività charter legata prevalentemente alla cartiera di Fabriano è stata sospesa.

Previsioni 2022

Si prevede un 2022 in crescita rispetto al 2021 con circa 0,5 milioni di passeggeri grazie al ripristino delle destinazioni ante pandemia e soprattutto grazie all'inserimento da giugno di due frequenze giornaliere su Roma Fiumicino, Milano Linate e di una frequenza giornaliera su Napoli. Questi nuovi voli rientrano nell'ambito degli OSP. Una menzione particolare merita quest'ultimo segmento: a fine dicembre 2021 il Governo ha inserito nell'ambito della legge Finanziaria una spesa di 3 milioni per il 2022 a compensazione degli oneri di servizio pubblico ed un co-finanziamento pari a 3 milioni dalla Regione Marche per l'attivazione di rotte da Ancona per Roma, Milano e Napoli. Tali collegamenti sono fondamentali per sostenere l'economia della regione: le Marche, considerata regione periferica, potrà nel 2022 essere collegata al resto del Paese e alle principali destinazioni internazionali.

Per quanto riguarda il settore cargo, il 2022 prevede una chiusura dell'anno con 7.116 tonnellate di merce e 900 movimenti, ovvero con un aumento del volume cargo pari al 3% rispetto ai dati consuntivi del 2021 ed un +1,4% rispetto al 2019.

Non avio

Anche nel 2021 il settore non avio ha chiaramente registrato una contrazione dei ricavi rispetto al 2019 a causa della pandemia di Covid 19 visto che l'andamento delle varie attività commerciali dipendono indissolubilmente dall'andamento del traffico aereo. Rispetto all'anno precedente, però, i ricavi non avio hanno registrato un incremento di circa Euro 300 mila, generato prevalentemente dal ripristino dei contratti ante pandemia delle società di noleggio auto, dall'incremento del canone di subconcessione dei corrieri aerei e dai ricavi legati al checkpoint tamponi situato presso il Terminal Arrivi dell'aeroporto. Quest'ultima attività merita una menzione particolare in quanto non solo offre un supporto fondamentale al territorio ed ai passeggeri, ma ha rappresentato una risorsa economica importante per Ancona International Airport. I ricavi legati alle attività food and beverage, invece, sono rimasti pressoché invariati rispetto all'anno precedente visto che da un lato sono state di fatto quasi azzerate le royalties sul fatturato, dall'altro la società si è trovata nella condizione di dover mantenere la riduzione dei canoni di subconcessione.

Per quanto riguarda il Duty Free Shop, invece, si è giunti ad un accordo con il gestore che ha permesso ad AIA di recuperare parte dell'importo del canone di subconcessione.

Chiaramente, stante l'attuale numero di passeggeri, AIA non ha potuto svolgere la propria attività di sviluppo commerciale: era ad esempio prevista l'apertura di un nuovo punto vendita di abbigliamento ma, a causa della pandemia e della conseguente riduzione del numero di passeggeri, l'azienda interessata ha preferito rimandare l'apertura.

Il forte calo del numero di passeggeri ha determinato anche una notevole riduzione dei ricavi legati alla pubblicità presso l'aeroporto visto che la stessa è legata al numero di contatti che riesce a generare.

In controtendenza invece i ricavi legati al parcheggio che, grazie all'installazione del nuovo sistema e alla rivisitazione della viabilità aeroportuale, sono incrementati di circa il 60% rispetto al 2020. Va inoltre sottolineato che nel 2022 è in programma un ulteriore potenziamento e sviluppo delle aree destinate a parcheggio: oltre al P1, Multipiano e Kiss & Fly attualmente in uso, si prevede di realizzare un'area di parcheggio destinata alle società di noleggio auto con annesso autolavaggio e un'area di parcheggio remoto low cost.

Le subconcessioni avio non hanno subito forti cambiamenti in quanto indipendenti dall'andamento del traffico passeggeri. I ricavi legati alla subconcessione AirBp, invece, sono aumentati rispetto al 2020 in quanto dipendono indissolubilmente dal numero di movimenti delle varie compagnie aeree che appunto sono aumentati del 34%.

AIA Spa ha inoltre approfittato del periodo di scarso traffico per dedicarsi al restyling del proprio sito web visto che l'altro risultava obsoleto ed inefficace e per la realizzazione del nuovo logo e nome aziendale.

Analisi dei risultati reddituali e della struttura patrimoniale

Nel seguito si propongono i consueti schemi di analisi e riclassificazione.

Sintesi del bilancio (dati in migliaia Euro)

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi due esercizi, in termini di valore della produzione, margine operativo lordo ed il risultato prima delle imposte.

Valori espressi in Euro/000	31/12/2021	31/12/2020
Ricavi	6.184	4.445
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	(1.713)	(2.401)
Reddito operativo (Ebit)	(3.228)	(2.610)
Utile (perdita) d'esercizio	(3.235)	(2.286)
Attività fisse	26.797	26.264
Patrimonio netto complessivo	23.268	26.503
Posizione finanziaria netta	3.674	7.628

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in migliaia Euro):

Valori espressi in Euro/000	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Ricavi aviation	3.822	2.454	1.368
Altri ricavi e proventi	2.362	1.991	371
Totale valore della produzione	6.184	4.445	1.739
Costi esterni	4.180	3.529	(651)
Valore Aggiunto	2.004	916	1.088
Costo del Lavoro	3.717	3.317	(400)
Margine Operativo Lordo (Ebitda)	(1.713)	(2.401)	688
Accantonamenti e svalutazioni	985	209	(776)
Ammortamenti	530		(530)
Risultato Operativo (Ebit)	(3.228)	(2.610)	(618)
Proventi e oneri finanziari	(17)	362	(379)
Risultato Ordinario	(3.245)	(2.247)	(997)
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	(3.245)	(2.247)	(997)
Imposte sul reddito	(10)	39	(48)
Risultato Netto	(3.235)	(2.286)	(949)

Andamento dei ricavi

I ricavi caratteristici, pari a 3,8 milioni di Euro, hanno subito un incremento rispetto al precedente esercizio per 1,4 milioni di Euro; tale flessione positiva si è avuta principalmente nel periodo estivo quando la situazione sociale complessiva è tornata quasi alla normalità ed i vettori aerei hanno ripreso gradualmente l'operatività con tratte domestiche più corte e meno rischiose.

Parcheggi

I ricavi da parcheggi, anche se strettamente correlati all'andamento del traffico aereo, grazie all'installazione del nuovo sistema e alla rivisitazione della viabilità aeroportuale hanno registrato un aumento di Euro 102 mila rispetto al precedente esercizio.

Attività commerciali

Le attività commerciali hanno registrato rispetto al 2020 un incremento pari ad Euro 315 mila determinato principalmente dal ripristino dei contratti ante pandemia delle società di autonoleggio e bar, dall'incremento del canone di subconcessione dei corrieri aerei e dai ricavi legati al checkpoint tamponi sito presso il terminal arrivi dell'aeroporto.

Andamento dei costi

La Società, al fine di ridurre l'impatto ed il calo dei volumi sulla redditività, ha cercato di attivare tutte le possibili leve al riguardo dei costi variabili.

Da rilevare che, nonostante le misure attuate, la Società non ha potuto effettuare una totale politica contenitiva, data la rigidità di alcuni costi fissi che contraddistinguono i gestori aeroportuali.

Inoltre, a fronte di un calo di fatturato, si è comunque dovuto garantire la piena operatività sullo Scalo garantendo il rispetto dei requisiti necessari per il mantenimento in esercizio dell'infrastruttura.

Costi per Servizi

Analizzando in dettaglio:

l'andamento dei costi esterni, direttamente correlabili all'andamento del traffico, evidenzia un incremento dovuto principalmente:

- all'aumento delle bollette luce e gas per Euro 294 mila che riflette il trend di forte crescita delle quotazioni internazionali delle materie prime energetiche, generato da una forte domanda e da una scarsa offerta, frutto di una tensione politica internazionale più ampia;
- al processo di esternalizzazione dei servizi di sicurezza, a far data dal 01/06/2021, per Euro 365 mila.

Costo del personale

Nel corso del 2021, AIA ha proseguito negli impegni assunti per la ristrutturazione della società, così come imposto dal vincolante piano adottato della Commissione Ue. Su base volontaria sono cessati n.4 rapporti di lavoro, e, con lo scadere del blocco dei licenziamenti imposto dalla legge fino alla data del mese di ottobre, sono stati attuati licenziamenti di n.12 unità, già previsti con accordo sindacale dell'aprile 2020.

Sono stati conclusi positivamente e favorevolmente per la Società, con il fattivo contributo delle organizzazioni sindacali, accordi individuali, conciliativi e tombali, in merito alla pregressa e onerosa questione dei contenziosi.

Infine, la Società, proseguendo con le tipologie di intervento di ammortizzazione sociale già attuate nel 2020, ha usufruito della Cassa Integrazione in Deroga con causale COVID-19 fino a tutto il 13 Ottobre, sfruttando successivamente per tutto il personale, una politica di utilizzo ferie e permessi.

In virtù di quanto esposto possiamo dire che l'aumento del costo del lavoro, pari ad Euro 400 mila, oltre a recepire il risparmio prodotto dall'intensivo utilizzo dello strumento della cassa integrazione, include il maggior onere inerente il processo di ristrutturazione del personale.

Altri costi operativi

Al fine di ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività, il management ha attuato le seguenti misure:

- sospensione di tutti i servizi non essenziali e rinegoziazioni di tutti quelli non sospensibili, sia in termini economici che finanziari;
- moratoria dei canoni leasing fino al 31/01/2021 ai sensi dell'art.56 comma 2 del DL 17/03/2020, n.18 "Cura Italia" e del D.L. 14 agosto 2020 n.104 e, successivamente estesa al 30/06/2021 con Legge di Bilancio 2021;
- in concerto con il Comune di Falconara Marittima, per effetto della pandemia, sono state ridefinite le tariffe Tari;
- annullamento parziale della prima rata di acconto Imu 2021 in considerazione del perdurare degli effetti connessi all'emergenza Covid-19 che prevede l'esenzione della prima rata dell'imposta municipale di cui all'articolo 1, commi da 738 a 783, della legge 27 dicembre 2019 n.160, relativa agli immobili posseduti dai soggetti passivi per i quali ricorrono le condizioni dell'art.1, commi da 1 a 4, del presente decreto.

Ricavi e costi non ricorrenti

Elementi di ricavi di entità o incidenza eccezionale

Voce di ricavo Valori espressi in Euro/000	Importo	Natura
Sopravvenienza attiva	337	Voce A) 5
Contributi a fondo perduto Covid, sanificazione e contributo c/capitale	288	Voce A) 5
Risarcimenti da terzi per responsabilità civile	451	Voce A) 5
Sopravvenienze attive da residua falcidia concordataria	30	Voce C) 16 d)
Totale	1.106	

Questa voce è riconducibile principalmente:

- a sopravvenienze attive generate da annullamenti di precedenti accantonamenti per rischi o maggiori ricavi accertati relativi a esercizi precedenti;
- a risarcimenti da terzi che accoglie i proventi riveniente da accordi transattivi sottoscritti con alcuni convenuti nella causa civile per azione di responsabilità intrapresa dalla Società;
- a contributi a fondo perduto Covid accoglie contributi a fondo perduto decreto Sostegni per calo fatturato mensile medio tra 2019 e 2020, ex art.1 del DL 22/06/2021, n.41, contributo a fondo perduto decreto Sostegni-Bis, ex art.1, commi 1 e 2, del DL 73/2021 convertito in Legge 106/2021, nonché al contributo perequativo, Art.1, commi da 16 a 27, del DL 73/2021 convertito in legge 106/2021 e contributo per spese di sanificazioni.

Elementi di costo di entità o incidenza eccezionale

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

Voce di costo Valori espressi in Euro/000	Importo	Natura
Spese legali addebitate in giudizio	146	Voce B) 7
Oneri per emergenza Covid-19	28	Voce B) 6
Oneri per incentivazione esodo	177	Voce B) 9 e)
Accantonamenti per rischio contenziosi in materia di lavoro	981	Voce B) 12
Sopravvenienze passive	137	Voce B) 14
Totale	1.469	

Questa voce è riconducibile principalmente:

- alle spese legali inerenti cause in corso;
- al maggior onere inerente all'uscita su base volontaria del personale;

- ad accantonamenti per rischi inerenti a contenziosi in materia del lavoro e cause legali in corso;
- a sopravvenienze passive;
- ad oneri per sanificazione e acquisto di materiale quale mascherine e guanti.

Inoltre, la Società ha continuato a sostenere dei costi di natura eccezionale quali:

- ridefinizione degli spazi condivisi prima dell'imbarco delle fasi del check-in onde evitare assembramenti;
- riorganizzazione del controllo passaporti;
- ulteriore spesa per l'apertura notturna a fronte delle gestioni emergenziali (espianti, 118).

Ammortamenti e svalutazioni

Il perdurare degli effetti negativi della pandemia sui ricavi ha indotto la Società di avvalersi del "c.d. Decreto Milleproroghe" n.228/2021, modificato con Legge 25 febbraio 2022 n.15 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 28 febbraio 2021 (G.U. n.49), che ha esteso la possibilità di sospendere gli ammortamenti anche per il 2021 per coloro che redigono il bilancio secondo i principi contabili OIC. La Società ha applicato tale sospensione solamente per alcune categorie di immobilizzazioni materiali iscritte in bilancio tra i beni gratuitamente devolvibili. Per effetto di tale opzione, si è determinato un miglioramento del risultato netto sul conto economico pari alle quote di ammortamento sospese (al netto della eventuale fiscalità differita) per Euro 654 mila (quote lorde).

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

Valori espressi in Euro/000	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	159	155	4
Immobilizzazioni materiali nette	26.626	26.097	529
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	5	5	
Capitale immobilizzato (A)	26.790	26.258	532
Rimanenze di magazzino	84	89	(4)
Crediti verso Clienti	1.724	761	963
Altri crediti	636	612	24
Ratei e risconti attivi	96	62	34
Attività d'esercizio a breve termine	2.541	1.524	1.017
Debiti verso fornitori	2.080	1.481	599
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	1.211	1.308	(97)
Altri debiti	1.061	909	152
Ratei e risconti passivi	221	209	12
Passività d'esercizio a breve termine	4.573	3.908	666
Capitale circolante (B)	(2.032)	(2.383)	(351)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	413	493	(80)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	276	515	(239)
Altre passività a medio e lungo termine	4.475	3.992	483
Passività medio lungo termine ©	5.164	5.000	(164)
Capitale investito (A+B+C)	19.594	18.875	719
Patrimonio netto	(23.268)	(26.503)	3.235
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(969)	4.015	(4.984)

Posizione finanziaria netta a breve termine	4.643	3.613	1.030
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(19.594)	(18.875)	(719)

Il capitale immobilizzato registra un aumento pari ad Euro 532 mila. La voce crediti verso clienti recepisce l'aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito della ripresa delle attività di business. Le passività a breve recepiscono l'aumento dei debiti commerciali a verso compagnie aeree e rinegoziazioni contrattuali a fronte di dilazioni di pagamenti.

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge la solidità patrimoniale della società (ossia la sua capacità mantenere l'equilibrio finanziario nel medio termine).

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della Società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

Valori espressi in Euro/000	31/12/2021	31/12/2020
Margine primario di struttura	(3.523)	245
Quoziente primario di struttura	0,87	1,01
Margine secondario di struttura	2.610	6.230
Quoziente secondario di struttura	1,10	1,24

Principali dati finanziari

Valori espressi in Euro/000	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Depositi bancari	5.076	3.603	1.473
Denaro e altri valori in cassa	31	16	15
Disponibilità liquide	5.108	3.619	1.488
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	(472)	(13)	(459)
Crediti finanziari	7	6	1
Debiti finanziari a breve termine	(465)	(6)	(459)
Posizione finanziaria netta a breve termine			
Posizione finanziaria netta a breve termine	4.643	3.613	1.030
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	(969)	(985)	16
Crediti finanziari		(5.000)	5.000
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(970)	4.015	(4.984)
Posizione finanziaria netta			
Posizione finanziaria netta	3.674	7.628	(3.954)

Come indicato nella nota integrativa, la posizione finanziaria netta è influenzata negativamente dalla contrazione delle attività per effetto della pandemia da Covid-19.

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020
Liquidità primaria	1,50	2,57
Liquidità secondaria	1,51	2,59
Indebitamento	0,28	0,22
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,93	1,09

L'indice di liquidità primaria è pari a 1,50. La situazione finanziaria della società è da considerarsi buona.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 1,51. Il valore assunto dal capitale circolante netto è sicuramente soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 0,28. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 0,93, risulta che l'ammontare dei mezzi propri e dei debiti consolidati è da considerarsi appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

In relazione alle partecipazioni di controllo e collegamento, meglio illustrate in Nota Integrativa, si evidenzia l'inesistenza di rapporti di sorta trattandosi di società/enti in liquidazione per cessazione attività o comunque del tutto inattivi.

In merito, invece, alla Società controllante NJORD ADREANNA S.R.L. con sede a Milano, che esercita inoltre l'attività di direzione e coordinamento su Ancona International Airport Spa, trattasi di normali rapporti di partecipazione societaria che non hanno compreso operazioni atipiche e/o inusuali.

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni valori espressi in Euro/1000	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	78
Attrezzature industriali e commerciali	24
Altri beni	1.400

Nel corso del 2021, nonostante le difficoltà riscontrate per il protrarsi della pandemia COVID 19, la Società di gestione ha completato gli interventi iniziati nel 2020 e ha avviato alcune nuove attività previste nel Piano degli Investimenti approvato da Enac con nota prot.37840 del 10/04/2020:

Lavori di adeguamento viabilità e ampliamento parcheggi e sistema di accesso

Nei primi mesi del 2021 è stato completato l'intervento per ottimizzare la circolazione e la sosta nelle aree land-side.

I lavori, hanno consentito di raggiungere un numero totale di posti auto disponibili per gli utenti pari a 692 di cui: 290 al parcheggio a raso (P1), 330 al multipiano (P2) e 72 nell'area Kiss & Fly. Inoltre è stato ampliato parcheggio Staff per un totale di 90 stalli.

Con il nuovo lay-out, oltre ad aver ottenuto un incremento di circa 250 posti auto, è stata realizzata una opportuna separazione della circolazione veicolare attraverso la creazione di corsie riservate in base alle diverse tipologie di traffico che interessano l'area aeroportuale:

- traffico cargo e di servizio (ingresso air-side);
- traffico passeggeri (ingresso parcheggio a raso)
- accompagnatori, autobus e taxi. (Kiss and Fly).

Parallelamente è stata completata l'installazione del relativo sistema di controllo degli accessi e pagamento dei parcheggi. L'impianto utilizza il sistema di riconoscimento targa e accetta modalità di pagamento mediante carte di credito e bancomat ed è predisposto per il pagamento con Telepass.

Riqualifica bagni a servizio dei passeggeri

Durante il 2021 sono stati completati i lavori appaltati nel 2020 per la ristrutturazione di tutti i blocchi dell'aerostazione a disposizione dei passeggeri all'interno del piano terra dei padiglioni arrivi e partenze. Con i lavori sono stati ridistribuiti e ottimizzati gli spazi all'interno dei servizi e sono stati rinnovati tutti i rivestimenti e gli accessori ottenendo un notevole miglioramento degli standard di qualità.

Installazione nuovo Wayfinding

Nel corso del 2021 è stato realizzato il progetto di rinnovamento dell'informativa al passeggero. L'intervento ha interessato gli spazi interni ed esterni dei terminal arrivi e partenze creando una immagine chiara, innovativa ed omogenea. Ad integrazione e completamento delle installazioni grafiche, sono stati posizionati nuovi monitor su tutte le postazioni check in, ai gate e sui totem, per informazioni in tempo reale su voli e operatività.

Inoltre, a completamento del progetto generale, è stata installata una nuova insegna della denominazione dell'aeroporto sulla copertura del padiglione centrale con vista dal piazzale aeromobili e un telo di copertura della facciata land side con immagini del progetto del futuro terminal centrale.

Segnaletica orizzontale area di movimento

Nel corso dell'anno sono stati completati i lavori per il ripasso della segnaletica orizzontale della pista di volo e dei piazzali di sosta aeromobili, già previsti nell'ambito del contratto quadro per "lavori di manutenzione ed implementazione della segnaletica orizzontale su pavimentazione airside e landside" stipulato nel 2020.

Sistema di controllo varchi di sicurezza

Nel 2021 è stato avviato il progetto di sostituzione progressiva del sistema di controllo degli accessi attraverso riconoscimento degli utenti con badge o badge+pin. Il sistema consente di gestire le autorizzazioni degli utenti e monitorare le presenze da remoto attraverso una semplice interfaccia grafica. In sistema è stato installato su tutte le porte air side dell'aerostazione e ai varchi di sicurezza.

Durante l'anno 2021 si è continuato a lavorare su importanti progetti di sviluppo e potenziamento dello scalo anche

se alcuni obiettivi sono stati posticipati a causa degli effetti della pandemia COVID19.

In particolare, sono state condotte una serie di prove e sondaggi per approfondimenti tecnici necessari alla redazione del progetto definitivo di "riqualifica strutturale e funzionale del padiglione centrale dell'Aerostazione Passeggeri - CPU", progetto la cui consegna è stata posticipata al 2023.

Inoltre, è stato avviato un importante intervento di riqualifica della pavimentazione di volo attraverso la sigillatura delle fessurazioni superficiali che verrà completato nel corso del 2022. Tale intervento è complementare al progetto generale di riqualifica delle infrastrutture di volo che saranno avviati nel 2022 e che prevede una serie di importanti indagini tecniche ed interventi di manutenzione straordinaria delle pavimentazioni della pista di volo, dei raccordi e dei piazzali di sosta aeromobili.

Sistema di gestione della sicurezza operativa (Aviation Safety)

L'Alta Direzione e l'intero Management di Ancona International Airport SpA considerano obiettivo primario e condiviso la promozione ed il miglioramento continuo della sicurezza operativa nell'interesse dei propri dipendenti, dei passeggeri, delle Compagnie Aeree e degli operatori aeroportuali.

L'attenzione per la safety (sicurezza operativa) è rivolta a tutte le componenti delle attività aeroportuali: dalla definizione delle strategie all'elaborazione di nuovi progetti, dallo sviluppo dei processi alla conduzione delle attività operative.

In ottemperanza alle prescrizioni EASA e nel rispetto della normativa applicabile, il Gestore ha messo a punto un modello organizzativo in grado di garantire la gestione del Safety Management System.

Il Safety Management System, il sistema di gestione orientato alla prevenzione degli incidenti aeronautici ha visto il consolidamento delle attività previste nel sistema di gestione seppur in maniera ridotta causa riduzione del traffico dovuta al periodo pandemico.

Vi è stata una rimodulazione dell'organico delle Nominated Persons, garantendo l'assetto organizzativo previsto dal Reg. 139/2014 Aerodromes con le tre figure certificate che hanno operato in sinergia ovvero alternandosi nella presenza in aeroporto.

Rispetto ai KPI previsti, uno solo non ha raggiunto gli obiettivi prefissati per cui è necessario intraprendere ogni azione utile a rafforzare le azioni di prevenzione.

Complessivamente nel corso del 2021 si sono svolte le seguenti attività:

N° 1 Safety Board 18/10/2021

N° 1 Safety Committee 02/02/2021

N° 2 LRST 03/03/201 e 08/10/2021

N° 1 Aerodrome Emergency Committee 09/04/2021

N° 16 Safety Action Groups

Inoltre, sono stati emessi e diffusi "12 safety notices" relativi a diverse tematiche al fine focalizzare l'attenzione su particolari argomenti che sono stati oggetto di near misses presso il nostro aeroporto o su altri scali.

Anche la formazione è proseguita senza interruzioni in quanto la competenza del personale rappresenta un elemento fondamentale per il conseguimento della sicurezza e sono stati effettuati Corsi di Airside safety awaress per un totale di circa 150 partecipanti.

Nel corso del 2021, le attivazioni del Piano di emergenza aeroportuale sono state complessivamente 4.

Inoltre, nel corso del 2021, si sono svolte 3 esercitazioni di emergenza sul PIANO DI EMERGENZA di cui una full scale a cui hanno preso parte, per la prima volta, sia l'Autorità Giudiziaria che l'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo.

Formazione personale

Il piano di formazione del 2021 è stato implementato rispetto a quello del 2020 in adeguamento alla normativa con lo scopo sia di mantenere attivi i training obbligatori che di rispondere alle nuove esigenze aziendali come ad esempio la formazione di personale stagionale.

Particolare attenzione è stata posta alla formazione richiesta dalla normativa a livello europeo, garantendo l'adeguamento dei programmi di addestramento nonché la gestione dei corsi effettuati, sia iniziali che di aggiornamento.

Gli interventi formativi sono stati organizzati avendo come obiettivo quello di rafforzare sia le competenze tecniche sia le competenze trasversali dei dipendenti.

Le misure di contenimento della pandemia emanate a livello nazionale, hanno fortemente ridotto lo svolgimento in presenza degli interventi formativi.

Al fine di favorire i processi di efficienza è stato previsto l'utilizzo di piattaforme e-learning (ove possibile) anche in un'ottica di contenimento dei costi.

La maggior parte dei corsi sono stati svolti con modalità a distanza che hanno permesso di formare la totalità dei dipendenti soprattutto relativamente al personale operativo. Inoltre, l'utilizzo delle piattaforme digitali ha consentito il rispetto delle scadenze delle diverse certificazioni di competenze e di continuare ad offrire la formazione base e di aggiornamento.

Entrando più nel dettaglio, hanno partecipato alla formazione base e di aggiornamento, sia con formatori esterni che formatori interni, anche personale adibito ad attività di ufficio.

La formazione svolta con formatori interni è relativa alla familiarizzazione del layout aeroportuale, alla patente di guida aeroportuale e al mantenimento dei tesserini di ingresso aeroportuale. Tale formazione è rivolta sia al personale operativo che al personale che svolge attività di ufficio ma anche agli Enti presenti in aeroporto e a tutti coloro che per motivi lavorativi devono entrare in aeroporto. Questo tipo di formazione è pianificata in presenza.

I contenuti della formazione espletata sia dai formatori interni che esterni e le modalità di svolgimento della stessa sono stati valutati positivamente dalla maggioranza dei dipendenti.

Parte della formazione è stata realizzata anche attraverso l'utilizzo dei fondi interprofessionali (Fondimpresa) ai quali l'azienda ha aderito, e che hanno coperto in parte i costi di docenza e svolgimento.

Di seguito l'elenco dei corsi effettuati nel 2021:

- DGR REFRESH (sviluppato in modalità e-learning durante tutto l'anno in base alla categoria e alle date di scadenza)
- DE/ANTI ICING REFRESH (novembre 2021 parte teorica e-learning e parte pratica in presenza)
- BCU REFRESH (novembre 2021 in modalità e-learning)
- ADDETTI ANTINCENDIO BASE (luglio 2021 parte teorica in presenza)
- FORMAZIONE PERIODICA PRATICA SECURITY (organizzata in base alle scadenze dei tesserini di ingresso aeroportuali)
- RAMP SAFETY (durante tutto l'anno in base alle scadenze)
- ADP- air-side driving permit - (durante tutto l'anno in base alle scadenze)
- GLOBAL REPORTING FORM (agosto 2021 in modalità e-learning)
- PROFICIENCY CHECK (ottobre 2021 in modalità e-learning).

Salute e sicurezza sul lavoro

Lo scopo della relazione è quello di analizzare lo stato di applicazione delle normative in materia di salute e sicurezza sul lavoro ed in particolare gli adempimenti del D.Lgs. 81/08, al fine di esaminare le problematiche della sicurezza nelle attività di gestione della struttura aeroportuale.

Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)

Gli argomenti interessano lo stato generale d'applicazione delle norme di salute e sicurezza, individuate ed evidenziate nel Documento di Valutazione dei Rischi, aggiornato con data certa al 22 dicembre 2021, le misure che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2021 e quelle che saranno successivamente oggetto di interventi.

Nella stessa data del 22 dicembre 2021 si è svolta la riunione periodica ai sensi dell'art. 35 del D. Lgs. 81/08.

Organizzazione aziendale

L'organizzazione aziendale della sicurezza risulta consolidata con l'attribuzione di tutti i ruoli e le funzioni previste dal D. Lgs. 81/08, ed in particolare:

- datore di lavoro delegato direttamente dal C.d.A. e che svolge anche la funzione di dirigente;
- preposti incaricati dal Datore di lavoro nelle figure dei Post Holder della società di gestione dell'aeroporto Internazionale "R. Sanzio" di Ancona-Falconara;
- servizio di Prevenzione e Protezione organizzato con le figure, nominate dal Datore di lavoro, del Responsabile del S.P.P. (esterno) e di un Addetto al S.P.P. (interno).
- Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, eletto direttamente dai lavoratori.
- medico competente, nominato dal Datore di lavoro, per la gestione della sorveglianza sanitaria obbligatoria.

Con la conversione del Decreto Legge n.146/2021 con la Legge n.215/2021 sono stati modificati alcuni articoli del D.Lgs.81/08, una di queste modifiche interessa la figura del preposto, il cui ruolo all'interno dell'azienda viene rafforzato. Sarebbe pertanto opportuno verificare alla luce di tale novità normativa, i nominativi dell'organigramma della sicurezza ed i loro ruoli nell'organizzazione. Andrà inoltre sempre tenuto

aggiornato il piano di formazione aziendale, che potrà essere modificato e/o integrato sulla base delle richieste aziendali o dell'emanazione di modifiche normative, come ultima in ordine di tempo quella relativa ai preposti.

Appalti (art. 26 del D. Lgs. 81/08)

Tutti i lavori in appalto più significativi sono gestiti dal Servizio di Prevenzione e Protezione con la redazione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenza (DUVRI), con un sopralluogo preliminare congiunto con gli appaltatori nell'area dei lavori ed un primo verbale di coordinamento e cooperazione di inizio lavori tra le parti interessate.

Un ulteriore approfondimento e completamento degli adempimenti relativi all'art. 26 dovrà essere fatto per tutte le attività minori e le concessioni che variano continuamente all'interno dell'aeroporto.

Lavoro notturno

La programmazione annuale del lavoro notturno, valutata mediamente in circa 50 turni composti da un impiegato di scalo, non determina attività con obbligo del controllo sanitario (Aeroporto chiuso dalle ore 00:00 alle ore 06:00 dal lunedì al sabato tranne nei casi di attivazione dei piani d'emergenza -MEDEVAC-HEMS).

Infortuni e malattie professionali

Nel corso dell'anno 2021 si sono registrato n.2 infortuni sul lavoro. Tutti gli eventi sono stati analizzati e non si evidenziano situazioni di non conformità o comunque elementi significativi ai fini di un eventuale miglioramento delle condizioni di sicurezza. Sono risultati indicativi gli aspetti dell'attenzione e della responsabilità degli operatori, argomenti che sono oggetto di spunti nei corsi di formazione.

Nel 2021 si è registrata una denuncia di malattia professionale (ex dipendente dal 2019) ed alla data odierna non vi sono novità sull'accoglimento della richiesta.

Luoghi di lavoro - Prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze

Sono mantenute tutte le procedure per la validità degli attuali CPI in essere sia dell'attività di Ancona International Airport S.p.a. e magazzino cargo DHL, che del parcheggio multipiano. È in corso di attuazione il percorso di certificazione del magazzino cargo UPS e di adeguamento dell'attività aeroportuale alla nuova regola tecnica antincendio per la specifica attività aeroportuale (DPR 151/2011 e DM 17/07/2014).

L'organizzazione aziendale (risorse, formazione, mezzi, ecc.) finalizzata alla lotta antincendio e all'attuazione delle misure di emergenza viene mantenuta per la realtà aeroportuale con corsi di formazione organizzati direttamente e con idoneità tecnica rilasciata dai VV.F. L'aggiornamento e le prove di emergenza sono programmati periodicamente con tutti gli Enti che operano in ambito aeroportuale. Viene programmato per i prossimi mesi un aggiornamento della formazione degli addetti antincendio INEPRN, anche in relazione all'entrata in vigore il 4/10/2022 del DM 02/09/2021 relativo alla formazione/aggiornamento degli incaricati.

Attrezzature, macchine e impianti

È stato sostanzialmente completato il censimento e la valutazione dei rischi di tutte le macchine aeroportuali per quanto riguarda le certificazioni, le verifiche obbligatorie e i piani di manutenzione. La valutazione ha riguardato sia le macchine con marcatura CE, sia quelle senza marcatura CE. La gestione delle attrezzature deve essere tenuta costantemente sotto controllo in relazione alla manutenzione e inserimento di nuove macchine, ed è opportuno che gli operatori che vi lavorano siano formati ed addestrati in merito ai dispositivi di sicurezza presenti.

Dispositivi di protezione individuale

Le dotazioni dei DPI messi a disposizione per le diverse attività risultano complessivamente idonee. È continua l'opera di sensibilizzazione e di controllo degli operatori per un uso costante dei dispositivi.

Agenti fisici

L'aggiornamento della valutazione dei rischi da esposizione al rumore ed alle vibrazioni è stato effettuato nell'anno 2021 in conformità alla norma D.Lgs. 81/08 e verrà aggiornato, salvo eventuali variazioni significative, entro il 2025.

Al rischio rumore sono interessati gli operatori di rampa del gestore aeroportuale con valori superiori al livello superiore di esposizione LEX8h > 85 dB(A).

Il rischio vibrazioni è ritenuto basso per gli operatori del gestore in quanto tutti i valori valutati sono inferiori al livello inferiore di azione.

L'aggiornamento della valutazione dei rischi da CEM è stato effettuato nell'anno 2018 in conformità alla norma D.Lgs. 81/08 e verrà aggiornato, salvo eventuali variazioni significative, entro il 2022.

È stato completato l'aggiornamento della valutazione dei rischi da Radiazioni Ottiche Artificiali.

È continua l'attività di controllo delle apparecchiature RX da parte dell'Esperto di Radioprotezione, come già previsto nel documento di valutazione dei rischi, i cui risultati sono riportati in una relazione dedicata.

Dalla sorveglianza fisica in corso sulle macchine controllo bagagli risulta che il personale che vi opera è classificato come personale non esposto ai sensi del D.Lgs.101/2020, tale classificazione è estesa anche al personale ITALPOL deputato ad operare al controllo passeggeri e bagagli dal 2/6/2021.

A seguito dell'emanazione del D.Lgs.101/2020, così come esposto durante la riunione periodica, è stato attivato il censimento degli ambienti sotterranei soggetti a monitoraggio dell'esposizione al Radon, da attivarsi poi per le situazioni indicate.

Agenti Chimici

L'aggiornamento della valutazione dei rischi da esposizione ad agenti chimici è inserito nel DVR in conformità al modello applicativo INFORISCH proposto dalla Regione Piemonte; inoltre, la valutazione del rischio chimico in azienda è stata approfondita anche con analisi ambientali nel 2000 i cui risultati hanno evidenziato livelli degli inquinanti nettamente inferiori ai valori di soglia.

Si ritiene opportuno pianificare un aggiornamento dei campionamenti ambientali nel piazzale, similmente a quanto fatto in passato nel 2000 (da effettuarsi con traffico aereo normale) ed un aggiornamento della valutazione del rischio chimico con l'impiego di algoritmi per le attività di pulizia esterna degli aeromobili e de-icing.

Agenti Biologici

La valutazione dei rischi da esposizione ad agenti biologici è inserita nel DVR e si è attualmente completata la valutazione del rischio biologico da COVID_19 seguendo i previsti protocolli.

Controllo sanitario

Prosegue la regolare attività di controllo sanitario come già previsto nel documento di valutazione dei rischi e nel protocollo sanitario i cui dati sono riportati nella relazione allegata del medico competente. In relazione alle certificazioni di idoneità o di limitazioni dei singoli lavoratori, sono applicate le misure di sicurezza più idonee.

Security

Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminatori, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. L'idoneità del gestore aeroportuale ad espletare le attività, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC. La Società di Gestione si occupa di garantire il corretto funzionamento delle operazioni aeroportuali (art. 705 C.d.N.), ivi compresa quella della Security tramite l'Impresa di Sicurezza (aggiudicataria della gara europea ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi security). Gestisce a tal fine i rapporti con i vettori, gli handler e gli Enti di Stato e provvede, in accordo con gli enti aziendali interessati nonché con ENAC, all'elaborazione e all'aggiornamento dei piani di emergenza aeroportuale e delle correlate procedure.

Il Decreto Ministeriale n. 85 del 29 Gennaio 1999 ("Regolamento di attuazione del D.L. 9/1992, convertito L. 217/1992, in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza), ha previsto che i servizi di controllo in ambito aeroportuale, prima spettanti alle Forze di Polizia in via esclusiva, fossero affidabili in concessione (limitatamente alle attività di controllo di sicurezza che non implicino l'esercizio di pubbliche podestà) ai gestori aeroportuali od altri soggetti autorizzati. In applicazione del sopracitato Decreto, e fino al 2 giugno 2021, è stata affidata in concessione alla Società di Gestione l'attività di controllo di sicurezza del passeggero, del proprio bagaglio a mano, del bagaglio da stiva e della merce e plichi dei corrieri espresso (art.2 del D.M. 85/99); la Società di Gestione ha assicurato inoltre, nella qualità di gestore aeroportuale le attività di vigilanza del patrimonio demaniale affidatole in concessione (art.3 comma 1° D.M. 85/99) e tutte quelle attività previste dall'art.3 comma 2° D.M.85/99 che ne richiedono la qualifica di guardia particolare giurata.

Tenuto conto che il Gestore Aeroportuale è responsabile dell'attuazione delle misure di sicurezza relative alla gestione dei varchi staff e carrai (Ordinanza 5/2016 nel rispetto della Legge n.125 del 30/10/2013), presso l'aeroporto, i suddetti varchi, fino al 2 giugno 2021, sono stati presidiati dal personale della Società di Gestione con qualifica di GPG e debitamente certificato da ENAC.

La Società di Gestione, per motivi strategici aziendali, a partire dal 2 giugno 2021, ha affidato tutti i servizi di security di cui sopra ad Istituto di vigilanza esterno (ITALPOL VIGILANZA S.r.l.), a fronte dell'aggiudicazione della gara europea ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi security.

La Società di Gestione resta comunque titolare e responsabile di detti servizi sia nei confronti di ENAC concedente e sia delle altre pubbliche Autorità interessate (art. 4 comma 4° D.M. 85/99).

La Società di Gestione assicura il coordinamento del complesso delle attività di sicurezza in ambito aeroportuale. Vigila inoltre sull'operato dell'Impresa di Sicurezza direttamente attraverso la figura del Security Manager che assicura le necessarie attività di monitoraggio della conformità dei processi dati in appalto all'Impresa di Sicurezza.

L'Impresa di Sicurezza, in qualità di "altri soggetti aeroportuali" diversi dal gestore aeroportuale e dal vettore aereo, in virtù del PNS vigente, è tenuta ad applicare norme per la sicurezza aerea e, in quanto tali, redigere, attuare e mantenere aggiornato un proprio programma di sicurezza.

Qualità

La politica della Qualità della nostra società "Ancona International Airport spa" ha come scopo principale il costante miglioramento della customer experience.

Il suo sistema di gestione è pertanto trasversale a tutti i processi e si avvale essenzialmente del controllo periodico degli indicatori di qualità erogata e percepita nel rispetto delle previsioni della regolamentazione di riferimento e cioè Circolari ENAC GEN 06 e GEN 02A e di ulteriori disposizioni emanate dallo stesso Ente in seguito alla diffusione della pandemia.

Di fatto anche nel corso del 2021, anno caratterizzato, come il 2020, da restrizioni dettate da necessità di carattere sanitario e di prevenzione della diffusione del Coronavirus, e di conseguenza, del calo del volume di passeggeri, la nostra società ha condotto, con il supporto della società specializzata Ipothesi srl le attività di rilevazione statistica degli standard di qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

Nelle due sessioni di rilevazione (una condotta in summer season e una in winter season) sono state eseguite ben 549 interviste.

I risultati di queste rilevazioni evidenziano, per la maggior parte degli indicatori, un sostanziale mantenimento dei livelli di soddisfazione dell'utenza. Miglioramento sostanziale è stato registrato nell'indicatore relativo alla pulizia e alla funzionalità delle toilettes, che era stato per diversi anni un punto dolente per la nostra azienda. In effetti, già dall'estate 2021 e più precisamente dal 15 luglio il nostro scalo può vantare di avere portato a termine il rifacimento completo di tutti i bagni sia al lato arrivi che partenze compresi quelli dedicati ai PRM.

E a proposito dei passeggeri a ridotta mobilità gli indicatori di soddisfazione per l'anno 2021 hanno raggiunto livelli eccellenti (100% ad eccezione di quello relativo allo stato e la funzionalità dei mezzi e delle attrezzature che è del 96%). Questo a testimonianza dell'impegno del nostro scalo a garantire a questa tipologia di passeggeri il miglior servizio possibile.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

La Società adotta un approccio preventivo relativamente all'esposizione dei rischi col presupposto che un loro adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio contribuisce a garantire una conduzione dell'impresa corretta e coerente con gli obiettivi strategici. Inoltre, ha intrapreso diverse azioni tese alla mitigazione dei rischi, all'efficientamento dei processi organizzativi interni, nonché di interventi su infrastrutture e sistemi informativi. La corretta gestione dei rischi insiti nello svolgimento delle attività aziendali è un presupposto fondamentale per massimizzare le opportunità e ridurre le eventuali perdite associate ad eventi imprevisti e perseverare nel lungo termine la creazione di valore economico.

Rischi di natura finanziaria

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è associato con la capacità di soddisfare gli impegni derivanti dalle passività finanziarie assunte dalla Società. Una gestione prudente del rischio di liquidità originato dalla normale operatività implica il mantenimento di un adeguato livello di disponibilità liquide e la disponibilità di fondi ottenibili mediante un adeguato ammontare di linee di credito. La solidità della struttura finanziaria è stata raggiunta grazie alla privatizzazione della Società che ha garantito un livello di liquidità adeguato agli obiettivi di business, concretizzatosi nel 2021 con il versamento del residuo aumento di capitale sociale pari ad Euro 5.000.000.

Si evidenzia che la Società ha stipulato un contratto di finanziamento di Euro 1.000.000 con la banca BCC di Ancona e Falconara Marittima, dalla durata di 72 mesi, garantito dal Fondo Garanzia MCC per l'80% in base alla L.622/96.

Si rimanda al successivo paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione" con riferimento alle considerazioni in merito all'epidemia derivante dal virus Covid 19 che sta generando un impatto significativo sul settore aeroportuale e, conseguentemente, anche sulla gestione finanziaria della Società.

Rischio di credito

La Società nel corso dell'esercizio ha proceduto ad un monitoraggio costante ed attento delle posizioni creditorie ed alla valutazione di eventuali azioni legali a tutela del proprio diritto di credito. Per le partite di dubbio incasso è stato accantonato in bilancio un apposito fondo svalutazione crediti.

Rischio di cambio

Le attività della Società non sono esposte a rischi finanziari da variazioni nei tassi di cambio.

Contenziosi in essere

Si segnala che in data 14/01/2021 la Guardia di Finanza-Nucleo Polizia Economico-Finanziaria di Ancona, a conclusione di una verifica avviata in data 17/12/2020 in materia Iva per l'anno 2015 sulla base di una segnalazione d'iniziativa pervenuta dal Nucleo PEF della Guardia di Finanza di Catanzaro, ha notificato il relativo Processo Verbale di Constatazione che compendia i rilievi in relazione a taluni rapporti commerciali con Ryanair Dac Irlanda (casa madre) e Ryanair Dac Branch italiana e la relativa contestazione di sanzione per Euro 33.253. Tale tipo di verifica e di contestazione sta interessando tutti gli aeroporti italiani che hanno intrattenuto con Ryanair analoghi rapporti ed è oggetto di esame ed attenzione, anche in capo ad Assaeroporti e Ryanair, per la necessaria difesa sostenendo, oltretutto l'infondatezza del rilievo, la mancanza di presupposto sanzionatorio in capo agli aeroporti, semplici soggetti passivi e non consapevoli, o quanto meno l'applicazione di una sanzione minima per violazione formale.

La Società per tutto quanto esposto non ha effettuato alcun accantonamento in quanto ritiene, al momento, solo "possibile" e non anche "probabile" il rischio della debenza della contestata sanzione anche per non aver ricevuto alcun avviso di accertamento e/o atto di contestazione da parte dell'Agenzia delle Entrate.

Inoltre, si segnala un accantonamento destinato a fronteggiare oneri e rischi connessi al giudizio relativo al procedimento iscritto al R.G. 2947/2019 presso il Tribunale di Ancona - Sezione Specializzata Imprese.

Fondo servizio antincendi Vigili del Fuoco

L'art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha istituito il versamento a carico delle società di gestione aeroportuale italiane di somme, da calcolarsi proporzionalmente al proprio traffico aereo, con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all'erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi). Tale finalità è stata modificata dall'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09, che ha spezzato il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziate, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale. A seguito dell'entrata in vigore, in data 1° gennaio 2016, dell'art.1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016)», il Legislatore ha, mediante decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, introdotto la qualifica di "corrispettivi", con riferimento alle contribuzioni destinate al Fondo Antincendi. Quest'ultima previsione è stata oggetto di un giudizio di legittimità costituzionale, a seguito del rinvio operato dalle SS.UU. della Corte di Cassazione, mediante ordinanza motivata del 28 dicembre 2016. A partire dal 26 luglio 2018, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell'art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione. Nel quadro giuridico di riferimento, deve, inoltre, menzionarsi l'importante sentenza della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che delinea una definitiva cornice di diritto entro la quale collocare e valutare la complessa fattispecie del Fondo Antincendi, in quanto è stata definitivamente accertata e dichiarata: - la natura di tributo del contributo da versarsi; la giurisdizione competente tributaria. Detta pronuncia della Cassazione richiama, inoltre, con una particolare rilevanza dal punto di vista dell'affermazione di un principio giuridico generale, il dispositivo della sentenza, passata in giudicato, della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/51/14, la quale ha accertato "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art. 4, comma 3 - bis, del D.L. n. 185 del 2008". Nel corso del 2019 è stata, infine, emanata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019 la quale, riprendendo tutti gli accertamenti di fatto e di diritto già compiuti dai diversi giudici aditi (Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, CTP, ecc.) viene a delineare un compiuto quadro giuridico ed a definire la giurisprudenza tributaria in materia di trattamento del Fondo Antincendi. Tale pronuncia risulta attualmente impugnata in Cassazione dalle Amministrazioni e dall'Avvocatura di Stato.

Per Aia si è già conseguita una sentenza passata in giudicato in relazione all'annualità 2014, nonché due altrettanti pronunciamenti positivi della CTP Roma (sentenza 4874/8/19) e della CTR Lazio (sentenza n.7164/2019) relativamente alle annualità 2007, 2008, 2009 e 2010. Le amministrazioni hanno da ultimo proposto ricorso innanzi la Corte di Cassazione avverso la positiva sentenza che ha annullato quest'ultime annualità.

Restano attualmente in essere tutte le interlocuzioni finalizzate al raggiungimento di un accordo economico transattivo complessivo della tematica del Fondo Antincendio che rimangono, al momento, in parte subordinate alla definizione del menzionato giudizio pendente innanzi la Corte di Cassazione Rg n.7833/20. La Società, nel "Principio di Prudenza" ha mantenuto la linea di accantonamento dell'anno precedente.

Contenziosi con il personale

In riferimento alle cause da lavoro, si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati gestiti contenziosi con il personale, instaurati in annualità precedenti. Gli effetti di tale gestione si riscontrano nella movimentazione del fondo rischi come meglio specificato in nota integrativa.

Modello di organizzazione e gestione controllo ex decreto legislativo 231/2001

Il nuovo Organismo di Vigilanza di Ancona International Airport Spa (già Aerdorica Spa), nominato nell'Assemblea Soci in data 21/07/2017, ha provveduto già dall'anno 2018 a redigere il nuovo Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs.231/2001 (parte generale), il Codice Etico e sanzionatorio ed

il Manuale Organizzativo di gestione e controllo in ambito di salute e sicurezza sul lavoro (art.30 D. Lgs. 81/2008).

Nel corso dell'anno 2019 l'Organismo di Vigilanza ha altresì provveduto a redigere il Piano di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza per il triennio 2019/2021 (ex L.190/2012 e D. Lgs. 33/2013 così come modificato dal D. Lgs. 97/2016), atto contenente "misure di prevenzione della corruzione integrative del Modello 231" di Aerdorica Spa, in ossequio alle indicazioni fornite da ANAC con la delibera n.1134/2017.

Nel corso dell'anno 2020 l'Odv ha effettuato in azienda meeting di formazione ed informazione per i soggetti apicali sul Modello 231 ed è stata approntata la stesura di un'apposita appendice al Modello 231 denominata: "Aerdorica Spa - Emergenza Covid 19: rischiosità ed impatto sui modelli organizzativi aziendali".

Il programma di audit dell'ODV, da attuarsi compatibilmente con il graduale normalizzarsi dell'attività aeroportuale, prevede:

- aggiornamento del Modello 231 e della relativa analisi del rischio potenziale ed effettivo di commissione dei reati previsti dal decreto 231/2001;
- aggiornamento e formazione del personale in merito ai contenuti della nuova edizione del Modello 231 up date 2021
- verifica della compliance aziendale alla normativa SSL e GDPR Privacy, con particolare riferimento alla gestione informatica dei dati personali;
- verifica del rispetto dei protocolli operativi Enac;
- verifica della contrattualistica aziendale;
- coordinamento con i revisori contabili e con il Collegio sindacale ai fini del riscontro della normale continuità aziendale e degli equilibri economico-finanziari del business.

L'Assemblea Soci del 16/12/2020 ha nominato il nuovo Organismo di Vigilanza (in forma monocratica) per il triennio 2020 2023.

Nel corso dell'anno 2021 l'Odv ha effettuato degli audit in azienda con i soggetti apicali per un aggiornamento generale sulla struttura organizzativa della società e sul business ed ha effettuato, alla luce delle delibere ANAC N.1134/2017 E N.294/2021, la verifica sulla pubblicazione e completezza della Griglia di rilevazione al 31/05/2021, come da delibera n.294/2021.

Il 13/01/2022 sul sito internet della Società <https://ancona-airport.com/amministrazione-trasparente/> è stata pubblicata la Relazione Annuale del Responsabile Prevenzione Corruzione Trasparenza di AIA SPA.

Il Piano di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza per il biennio 2022/2024 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di AIA SPA in data 23/02/2022 e pubblicato su sito internet della Società <https://ancona-airport.com/amministrazione-trasparente/>.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

L'esercizio 2021 ha visto protrarsi gli effetti dell'epidemia Coronavirus sull'economia mondiale, sul trasporto globale, sulla ripresa del trasporto aereo europeo, e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale. Dopo un 2021 che ha fatto segnare una buona ripresa nel periodo estivo, negli ultimi mesi del 2021 il traffico aereo continentale, con l'inizio della nuova ondata epidemiologica, ha subito un nuovo rallentamento. Purtroppo, il perdurare della continua evoluzione del fenomeno, sta continuando a condizionare pesantemente lo sviluppo del traffico aereo, anche per i primi mesi del 2022.

Tra i recenti eventi non meno importante l'evento del conflitto Russia-Ucraina, che, nonostante la resilienza del trasporto aereo agli shock, è probabile che abbia un impatto sulla crescita a medio-lungo termine.

Anche se prematuro poter stimare quali saranno le conseguenze a breve termine per l'aviazione, è chiaro che esistono rischi al ribasso, in particolare nei mercati esposti al conflitto.

Allo stato attuale, alcuni studi di settore ipotizzano, nei prossimi anni, una ripresa non graduale e lineare del traffico, quanto piuttosto un andamento più altalenante dei volumi ed una generale convergenza su un'ipotesi di recupero completo del traffico pre-Covid non prima del 2024-2025.

Si segnala che l'impatto della crisi ha determinato, anche per l'anno 2022, una visione strategica prospettica in continuo aggiornamento ed evoluzione, in quanto gli scenari temporali di ripresa sono tuttora impossibili da definire poiché imprescindibilmente legati alla gestione sanitaria della crisi, rendendo difficile una stima previsionale di traffico.

La situazione emergenziale, che ha colpito duramente l'intero comparto aereo ed Ancona International Airport, dopo una breve ripresa estiva, continua, anche per il 2022, a dispiegare i propri effetti negativi sui risultati economico finanziari, anche se in modo meno accentuata grazie alle misure di vaccinazione di massa messe in atto nel corso del 2021 e nei primi mesi del 2022.

Inoltre, il management, nonostante le significative e perduranti difficoltà economiche ed organizzative connesse alla emergenza sanitaria, peraltro ancora in corso, seppur con rallentamenti, ha portato a termine alle questioni pendenti imposte dalla decisione della Commissione Europea in materia di ridefinizione dei costi e risanamento strutturale, di cui quello del lavoro costituisce una componente prevalente.

In particolare la Società, per il mantenimento di una struttura finanziaria in grado di far fronte alle significative difficoltà, ha usufruito della Cassa Integrazione Covid fino al 13 Ottobre 2021, e alla data del presente bilancio, alla cassa integrazione straordinaria, utilizzando successivamente, per tutto il personale, una politica di utilizzo di ferie e permessi.

Con zelo assiduo e costante ha messo in atto la riduzione delle unità occupate al fine di completare il già pianificato processo di ristrutturazione; tutto ciò è avvenuto senza mai perdere di vista le prospettive e le attività programmatiche della Società in ottica di ripresa, almeno nel medio termine, delle attività di traffico aereo perseguendo le finalità di coerenza e congruità dei costi sostenuti rispetto al fatturato caratteristico.

L'efficace processo di ristrutturazione, seppure con difficoltà oggettive a causa del difficile periodo pandemico, ha permesso alla Società di onorare agli impegni anche nei mesi di maggior tensione.

Tra le misure contenitive il management della Società si è concentrato anche sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento che non rivestono carattere di urgenza e di emergenza, rimodulando le tempistiche degli interventi previsti nel Piano Quadriennale degli Investimenti approvato da Enac con nota prot.37840 del 10/04/2020.

In questo contesto risulta pertanto inevitabile mantenere attive tutte le iniziative di contenimento dei costi per cercare di minimizzare le perdite operative. Il mantenimento di buoni livelli di liquidità rappresenta l'obiettivo primario del Management della Società sino al momento in cui si verificherà l'auspicato ritorno alla normalità e la ripresa di una regolare gestione dei flussi finanziari: attraverso l'analisi di un cash flow previsionale, la dotazione patrimoniale e finanziaria della Società appare ragionevolmente sufficiente a garantire il rispetto degli impegni contrattuali e finanziari che la Società sarà chiamata ad assolvere nei successivi 12 mesi.

Per quanto riguarda la valutazione della prospettiva di continuità dell'attività, per almeno l'intero esercizio 2022, si precisa che:

- AiA ha rinegoziato i termini contrattuali con le compagnie aeree in virtù del decreto n.113 del 06/07/2020 inerente al bando pubblico approvato dalla Giunta Regionale Marche, per l'assegnazione di aiuti a compagnie aeree per l'avviamento di nuove rotte di collegamento con l'Aeroporto di Ancona nelle Marche per l'annualità 2021-2022, che ha permesso di limitare l'assorbimento di cassa operativa;
- la Società ha presentato domanda di accesso al Fondo speciale per il sistema aeroportuale introdotto da parte del Governo italiano con Legge n.178/2020 e dell'art.73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n.73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n.106. Tale fondo ha l'obiettivo di compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi di assistenza a terra dovuti all'emergenza epidemiologica Covid-19. Il riconoscimento di tale ristoro potrà mitigare gli effetti economici sul settore aeroportuale generati dall'emergenza sanitaria. Con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanze pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 307 del 28 dicembre 2021 si è dato esecuzione alla relativa domanda è stata presentata nel mese di gennaio 2022 come previsto dai termini.

Per completezza si informa inoltre che la Regione Marche, con propria delibera di Giunta Regionale n.746 del 15/06/2020 di attuazione della Legge Regionale n.20 del 03/06/2020, ha disposto lo stanziamento a favore della società di un contributo a fondo perduto nella misura massima di Euro 800.000,00, a titolo di risarcimento dei danni direttamente collegati all'epidemia di Covid-19; alla data odierna non risulta alcun titolo valido per poter ritenere tale somma, o parte di essa, quale erogazione certa e/o prevedibile;

Inoltre, a fine dicembre 2021 il Governo ha inserito nell'ambito della legge Finanziaria una spesa di 3 milioni per il 2022 a compensazione degli oneri di servizio pubblico ed un co-finanziamento pari a 3 milioni di Euro dalla Regione Marche per l'attivazione di rotte da Ancona per Roma, Milano e Napoli. Tali collegamenti sono fondamentali per sostenere lo sviluppo economico delle Marche. Quest'ultima, considerata regione periferica, potrà nel 2022 essere collegata al resto del Paese e alle principali destinazioni internazionali.

Si attende da parte del Governo l'attuazione di ulteriori misure compensative dei danni subiti dall'inizio della pandemia ad oggi nell'ambito dei provvedimenti degli aiuti al sostegno per il settore aeroportuale in quanto particolarmente colpito dagli effetti negativi della pandemia.

Il bilancio è stato redatto nella prospettiva della continuazione dell'attività in applicazione dell'art. 2423 bis c.c. e del principio contabile nazionale OIC 11. Gli amministratori ritengono che sia ragionevole la prospettiva che la società riesca a fronteggiare le obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nel breve termine. Allo stesso tempo però non si può non considerare che l'incertezza provocata dal contesto pandemico in rapida evoluzione riduca l'attendibilità delle previsioni, per quanto riguarda la fine dell'emergenza ed il ritorno ad un'operatività in un contesto di mercato "normale".

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2021 così come presentato e vi proponiamo di riportare a nuovo la perdita pari ad Euro 3.235.244.

Falconara Marittima, 31 marzo 2022

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Hamish Nihal Malcom De Run

L'Amministratore Delegato

Ing. Carmine Bassetti

