



ANCONA
INTERNATIONAL
 **AIRPORT**

BILANCIO 2022



Relazione sulla gestione

1.Principali fatti avvenuti nel corso esercizio	pag.2
2.Scenario del traffico aereo	pag.3
3.Analisi dei risultati reddituali e della struttura patrimoniale	pag.10
4.Principali dati economici	pag.10
4.1 Andamento dei ricavi	
4.2 Andamento dei costi	
5.Margine Operativo Lordo	pag.12
6.Principali dati patrimoniali	pag.13
7.Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle	pag.15
8.Investimenti	pag.15
9.Sistema di gestione della sicurezza operativa (Aviation Safety)	pag.16
10.Formazione personale	pag.17
11.Salute e sicurezza sul lavoro	pag.18
12.Qualità	pag.20
13.Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile	pag.21
14.Analisi rischi ed incertezze	pag.21
15.Contenziosi in essere	pag.22
16.Modello di organizzazione e gestione controllo ex controllo ex decreto legislativo 231/2001	pag.23
17.Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	pag.24

Bilancio al 31 dicembre 2022

- **Relazione sulla gestione**
- **Nota Integrativa**
- **Rendiconto Finanziario**
- **Relazione Collegio Sindacale**
- **Relazione Società di Revisione**



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 31/12/2022

Signori Azionisti,

la presente relazione sulla gestione corredata il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 ed è stata redatta ai sensi dell'art. 2428 del c.c.

L'esercizio chiuso al 31/12/2022 riporta un risultato negativo pari a Euro (2.024.779).

1.Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio

L'anno 2022 è stato caratterizzato, a partire dalla stagione estiva, da una ripresa dell'economia globale, grazie all'allentamento generalizzato delle restrizioni per Covid -19. Il settore del trasporto aereo in particolare, ha registrato una importante ripartenza a seguito di una riaccesa propensione al viaggio. Anche nel 2022, AIA Spa ha dato piena attuazione al già pianificato processo di ristrutturazione approvato dalla Commissione Europea nel 2019, portando a termine gli adempimenti imposti in materia di ridefinizione dei costi e di risanamento strutturale, di cui quello del lavoro è stata la componente preponderante. AIA Spa, in un'ottica di ripresa, non ha mai perso di vista il perseguimento delle prospettive e delle attività programmatiche del traffico aereo al fine di condurre la Società a ripristinare la redditività a medio termine ed una remunerazione del capitale proprio.

Il 2022 ha pertanto rappresentato un anno di transizione verso la ripresa con una nuova focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti nel seguito:

- in particolare un'importante pilastro commerciale è stato raggiunto per aver ricevuto nel mese di dicembre 2022, l'autorizzazione da parte dell'Unione Europea ad attivare i voli di continuità territoriale verso le città di Milano, Roma e Napoli;
- a novembre 2022 un nuovo piano industriale triennale (2023-2025) è stato presentato all'Unione Europea al fine della richiesta di proroga della procedura di ristrutturazione iniziata nel 2019. Tra le misure intraprese nel piano il management della Società si è anche concentrato su una selezionata riprogrammazione degli interventi degli investimenti previsti nonché di quelli relativi alla sostituzione/rinnovamento, rimodulando le tempistiche degli interventi previsti nel Piano precedente e del piano investimenti approvato da ENAC;
- nel nuovo piano nazionale degli aeroporti presentato da ENAC l'aeroporto di Ancona è stato inserito nella rete centrale e considerato Strategico e "capofila" della rete medesima;
- azioni di efficientamento operativo sono state poste in essere per la stagione invernale, caratterizzata da bassi flussi di traffico, tra cui un dedicato dimensionamento e, altresì, il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria per il periodo febbraio marzo 2022 e successivamente a partire dal mese di novembre 2022;
- va infine segnalato da un punto di vista finanziario, l'avvenuto incasso pari ad Euro 403.929 del ristoro inerente al fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid 19 nel periodo 1° marzo 2020 al 30



giugno 2020 previsto dal decreto del 25 novembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanze pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021.

L'impatto sui valori dell'esercizio 2022 è ampiamente analizzato nei capitoli che seguono specificamente dedicati allo scenario di mercato, all'andamento economico e all'evoluzione della situazione patrimoniale e finanziaria.

2.Scenario del traffico aereo

L'anno 2022 è stato caratterizzato da una ripresa del traffico aereo dopo due anni di grande sofferenza dovuta alla pandemia di Covid-19 che ha fortemente colpito l'industria del trasporto aereo con effetti estremamente pesanti sul business aeroportuale globale. Una leggera ripresa del traffico aereo si è registrata già dall'inizio dell'anno 2022 ed è diventata sempre più consistente nel corso dei mesi.

La situazione in Italia non si discosta molto da quella mondiale in quanto nel 2022 sono stati 164,6 milioni i passeggeri transitati negli aeroporti italiani, più del doppio del 2021, anno in cui, tra effetti della pandemia e restrizioni alla circolazione, i viaggiatori furono solo 80,7 milioni. Nel corso del 2022, come evidenziato da Assaeroporti, il gap rispetto ai 193 milioni di passeggeri pre-Covid si è progressivamente ridotto, passando dal -39% del primo trimestre al -12% del secondo, fino al record dei mesi estivi, -7%, seguito dal -9% degli ultimi tre mesi. Il divario sul 2019 è attribuibile principalmente al segmento intercontinentale che, dopo due anni di pandemia, ha ricominciato a crescere in maniera strutturale solo a partire dai mesi estivi del 2022.

Anche il trend dei movimenti aerei ha seguito l'andamento dei passeggeri: sono stati 1.469.397, superando del 55% i valori del 2021 e raggiungendo il 90% di quelli del 2019.

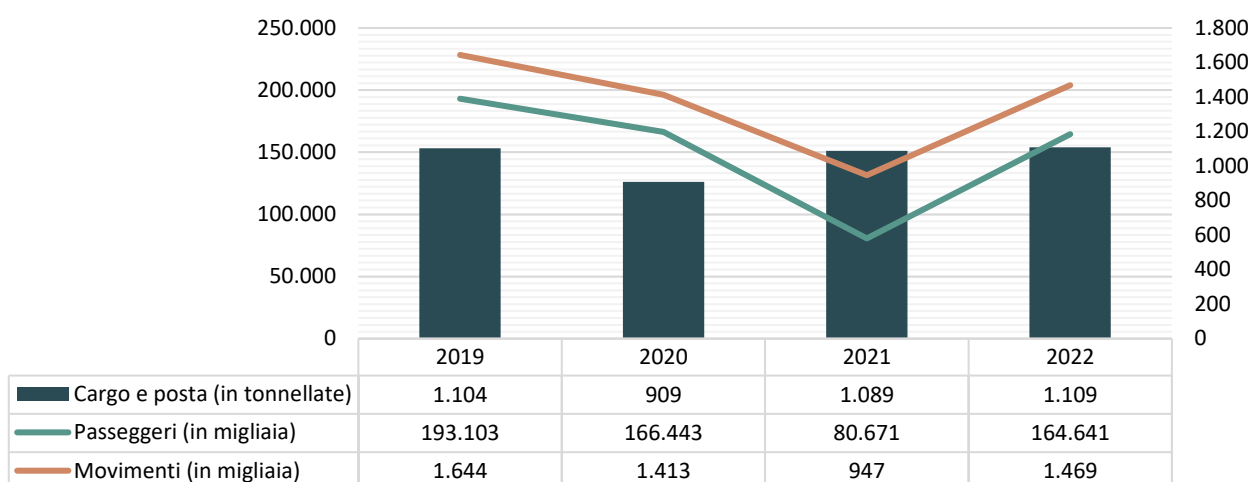
In crescita anche il cargo, che con 1.107.501 tonnellate di merci trasportate si è attestato a un +1,7% rispetto al 2021 e ad un +0,3% sul 2019.

	2019	2020	2021	2022	$\Delta 2022/2021$	$\Delta 2022/2019$
Movimenti (in migliaia)	1.644	1.413	947	1.469	55,00%	-10,60%
Passeggeri (in migliaia)	193.103	166.443	80.671	164.641	104,10%	-14,70%
Cargo e posta (in migliaia di tonnellate)	1.104	909	1.089	1.109	1,70%	0,30%

Fonte: Assaeroporti



Andamento traffico 2019-2022



Fonte: Assaeroporti

Dati storici

Nelle tabelle seguenti vengono riassunti i dati passeggeri, movimenti e cargo del periodo 2019-2022.

	PAX 19	PAX 20	PAX 21	PAX 22
<i>Linea Nazionale</i>	108.199	63.369	105.851	150.542
<i>Linea Internazionale</i>	360.561	83.731	131.158	311.004
<i>Charter</i>	12.974	974	682	1.645
<i>Pax Transiti</i>	3.630	340	508	415
<i>Aviazione Generale</i>	4.471	2.264	3.043	4.016
Totale Passeggeri	489.835	150.678	241.242	467.622

	MOV 19	MOV 20	MOV 21	MOV 22
<i>Linea Nazionale</i>	897	558	877	1.116
<i>Linea Internazionale</i>	3.495	925	1.345	2.612
<i>Charter</i>	136	14	11	26
<i>Aviazione Generale</i>	5.687	4.590	5.853	6.181
<i>Cargo</i>	1395	892	874	856
<i>Posta</i>	0	0	0	0
Totale Movimenti	11.610	6.979	8.960	10.791



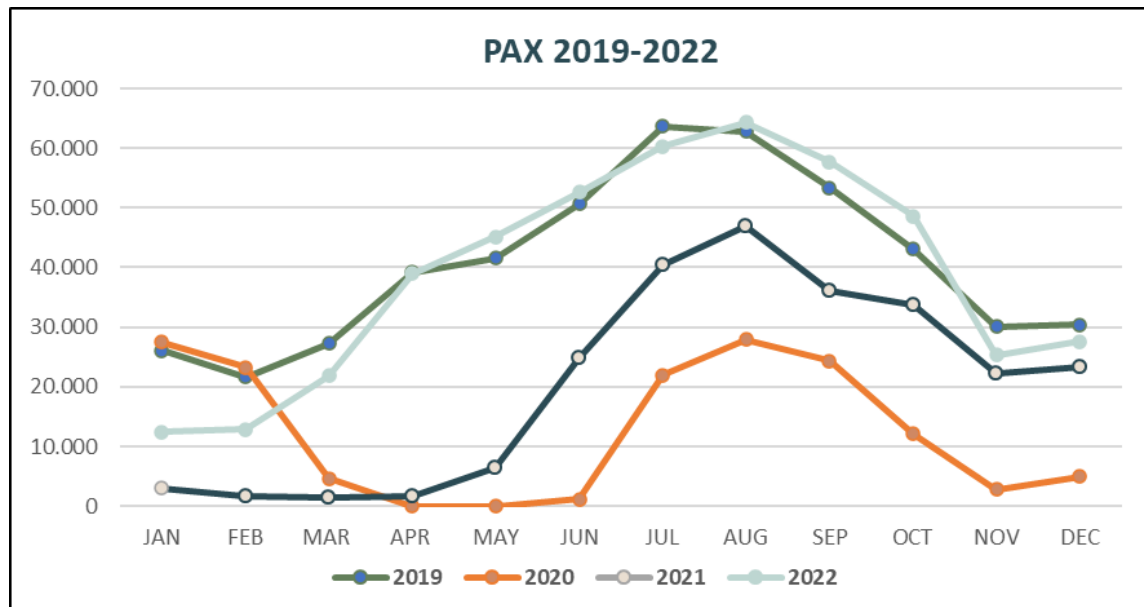
	MERCE 2019	MERCE 2020	MERCE 2021	MERCE 2022
Merce	6.945.968	5.570.689	6.893.769	7.591.968
Posta	0	5	1	199
Merce via superficie	75.370	10.597	1.972	304
Totale Merce/Posta	7.021.338	5.581.291	6.895.743	7.592.471

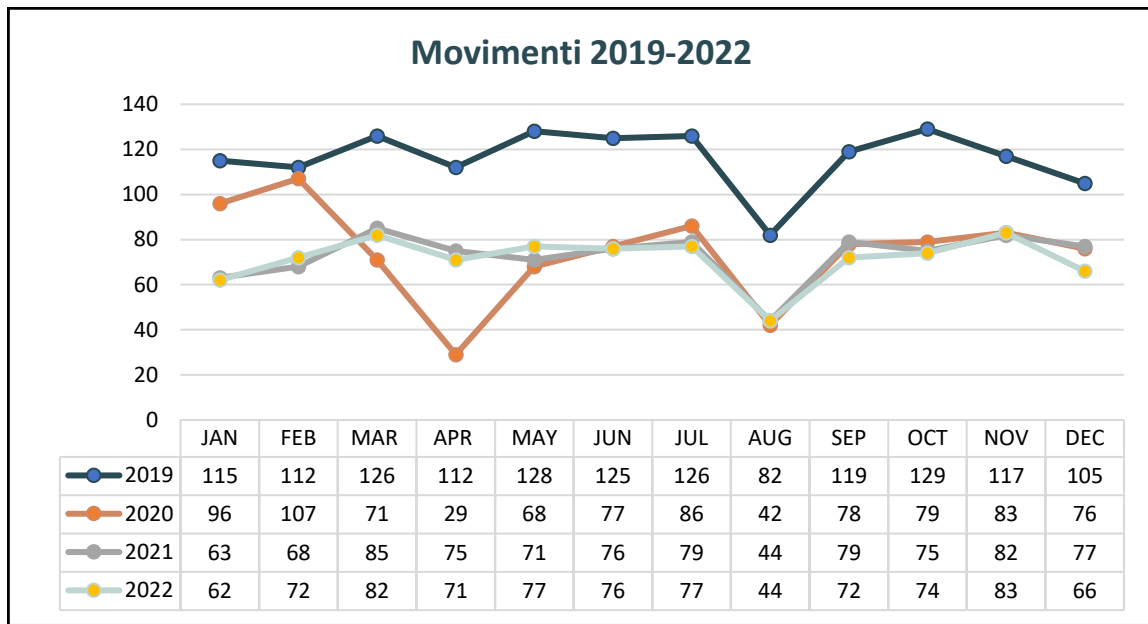
L'aeroporto di Ancona rispecchia, seppur con numeri relativamente migliori, la situazione generale degli aeroporti italiani, registrando una perdita di passeggeri totale pari al 4,5% rispetto al 2019 (-14,7% è il dato delle media italiana) ed un +93,8% rispetto al 2021 (+104,1% è il dato della media italiana).

Come si evince dalla tabella, nel 2022 la linea nazionale evidenzia la crescita maggiore, sia rispetto al 2021 (+42%) che al periodo pre-pandemia (+39% rispetto al 2019). Da registrare un'inversione di tendenza della linea internazionale riguardo all'anno precedente (+137%) seppur non ancora in linea con i dati del 2019 (-13%): tale linea risente ancora del timore dei passeggeri di compiere viaggi soprattutto a lungo raggio e delle difficoltà delle compagnie aeree tradizionali a reperire personale di volo. Quest'ultima questione riguarda non solo le compagnie aeree ma anche gli stessi aeroporti: basti pensare che Lufthansa ha dovuto cancellare diverse rotazioni a causa di mancanza di personale negli aeroporti di Monaco e Francoforte.

Per quanto riguarda l'attività charter, purtroppo il 2022 ha registrato numeri ancora esigui rispetto al 2019, seppur lievemente superiori a quelli dell'anno precedente. 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 guerra in Ucraina non ha permesso la ripresa dei voli charter da Kiev che vantavano nel 2019 numeri importanti.

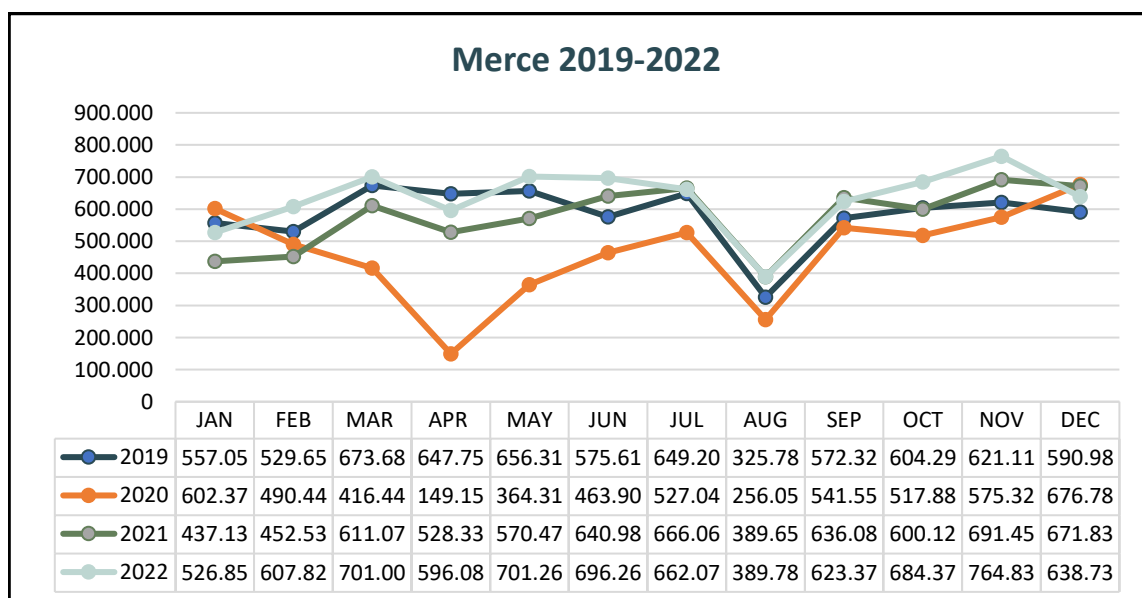
Dal grafico seguente si evince che gli effetti della pandemia sono perdurati anche nei primi mesi dell'anno e, solo a partire da aprile 2022 il traffico è tornato sugli stessi livelli del 2019.



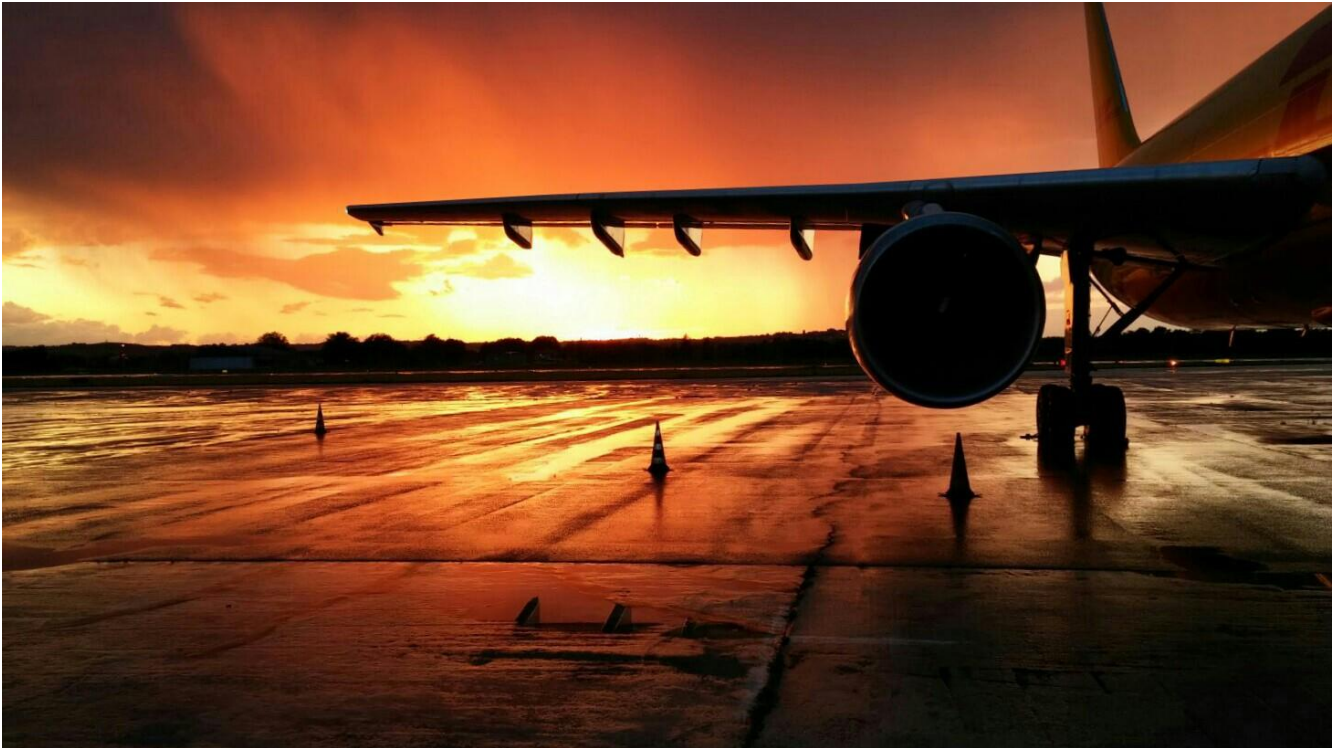


La performance del settore cargo ad Ancona è nettamente migliore rispetto all'andamento nazionale: a fronte di una crescita media a livello nazionale del 1,7% rispetto al 2021, l'aeroporto segna un + 10,1%, superando dell'8% anche la media nazionale del 2019 (la media nazionale è +0,3%).

Nei grafici seguenti viene rilevato il raffronto tra 2019-2022 dei quantitativi di merce trasportata, il numero dei movimenti e il MTOW assistito. Si denota che a livello di quantitativi di merce trasportati il 2022 ha registrato una crescita costante sia rispetto al 2021 che rispetto al 2019, mentre il numero di movimenti ha continuato in un trend negativo iniziato nel 2020: ciò si giustifica con l'interruzione 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 è rimasto più o meno invariato rispetto all'anno precedente.



In questo scenario, nel 2022 i corrieri espresso DHL ed UPS sono stati gli unici operatori nell'ambito cargo ad operare sul nostro scalo.



Previsioni 2023

Si prevede nel 2023, grazie al mantenimento delle destinazioni operate nel 2022 e all'inserimento di nuove destinazioni, un trend in crescita rispetto al 2022 con un obiettivo di circa 620.000 passeggeri. Le novità attese nel 2023 sono rilevanti e specificate di seguito:

- inserimento al secondo semestre di due frequenze giornaliere su Roma Fiumicino, Milano Linate e di una frequenza giornaliera su Napoli. Tali collegamenti rientrano nell'ambito degli OSP, ovvero servizi operati con compensazione. L'imposizione degli oneri di servizio pubblico significa rendere obbligatorio lo svolgimento di un servizio aereo secondo criteri di continuità, frequenza, regolarità, capacità e tariffazione in cambio di una compensazione economica garantita dal Governo e/o Regione. La Regione Marche ha iniziato l'iter di richiesta nel 2022 e, a seguito di una prima approvazione da parte dell'UE, si è tenuta la conferenza dei servizi nella quale sono state individuate le condizioni da inserire nel successivo bando predisposto da Enac. Tale documentazione è stata inviata alla Commissione UE e al momento si è in attesa della pubblicazione del Bando nella Gazzetta Europea. Dopo la pubblicazione degli oneri ed il relativo bando, le compagnie aeree possono presentare l'offerta e partecipare al bando nell'arco temporale di 60 giorni. Il cronoprogramma, concordato sia con MIT che con Enac, prevede di aggiudicare il bando entro il mese di luglio ed iniziare le operazioni nel mese di ottobre. I collegamenti in questione comporteranno notevoli vantaggi per l'aeroporto non solo in termini di ricavi e passeggeri, ma in particolare, il posizionamento come base di due aeromobili sull'aeroporto di Ancona, renderà possibile l'avvio di altre rotte non onerate ma operate direttamente dal vettore che si aggiudicherà il bando.
- Inserimento da maggio di una nuova destinazione operata bisettimanalmente da Volotea, ovvero Parigi Orly. L'avvio del nuovo volo, che segna il debutto dei collegamenti internazionali firmati Volotea ad Ancona, consolida l'impegno del vettore a livello locale. L'apertura della rotta su Parigi è un'occasione unica e storica per le Marche e consente all'aeroporto di migliorare in termini di qualità e riconoscibilità nel posizionamento a livello internazionale, con un aumento di flusso passeggeri sia per l'incoming che per l'outgoing legati non solo al turismo ma anche allo sviluppo economico e produttivo.



- Ripristino da luglio del collegamento estivo easyJet da/per Londra Gatwick soppresso nel 2020 a causa della pandemia. Il ritorno di EasyJet sullo scalo dorico rappresenta un grande successo per l'aeroporto di Ancona, ampliando così l'offerta per i passeggeri italiani sempre più connessi con le principali destinazioni europee grazie al network del vettore aereo.
- Ampliamento delle rotte da parte di Ryanair che, dopo aver incrementato l'offerta dall'aeroporto di Ancona con l'introduzione del collegamento su Cracovia nella stagione invernale 2021, opererà dalla prossima stagione estiva anche un collegamento trisettimanale da/per Catania.

Per quanto riguarda il settore cargo, il 2023 prevede una chiusura dell'anno con 7.600 tonnellate di merce e 900 movimenti, ovvero con un aumento del volume cargo pari al 2% rispetto ai dati consuntivi del 2022 ed un +10% rispetto al 2019.

Non avio

Il settore non avio, il cui sviluppo delle varie attività commerciali dipendono indissolubilmente dall'andamento del traffico aereo, nell'arco del 2022 ha registrato una ripresa dei ricavi rispetto al 2021, anno ancora in parte alterato negativamente dall'effetto del Covid 19. Il ripristino dei contratti ante pandemia delle società di noleggio auto, l'incremento del canone di subconcessione dei corrieri aerei, l'incremento delle royalties grazie all'aumento dei passeggeri, il contributo per l'apertura notturna ed il nuovo accordo con Ospedali Riuniti, hanno generato un aumento di circa Euro 114 mila. Al contempo sono venuti a mancare i ricavi legati al checkpoint tamponi situato presso il Terminal Arrivi dell'aeroporto nel 2021.

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

Nell'ultimo trimestre 2022 si è riattivato l'interesse del mercato in Aeroporto In termini di pubblicità. In controtendenza invece i ricavi legati al parcheggio che, grazie all'installazione del nuovo sistema con conseguente rivisitazione della viabilità aeroportuale e grazie all'aumento delle tariffe, sono incrementati di circa il 164% rispetto al 2021 e del 42% rispetto al 2019. Va inoltre sottolineato che nell'anno in questione è aumentato anche il ricavo medio a passeggero legato al parcheggio: si è infatti passati da €1,04 del 2019, € 1,13 del 2021 ad € 1,54 del 2022.

Le subconcessioni avio non hanno subito forti cambiamenti in quanto indipendenti dall'andamento del traffico passeggeri. Da segnalare l'aumento del canone relativo al magazzino UPS come previsto dal contratto. I ricavi legati alla Società AirBp, invece, hanno subito un incremento rispetto al 2021 in quanto correlati all'aumento del numero di movimenti delle varie compagnie aeree

Nel corso dell'anno sono state pubblicate diverse richieste di reperimento di manifestazioni di interesse sul sito dell'aeroporto per l'apertura di varie attività che hanno portato allo spostamento di Babcock all'interno del nuovo hangar dall'anno prossimo e relativo incremento del canone di subconcessione. Inoltre si conferma per altri due anni il contratto con Liomatic per l'installazione di distributori di bevande ed alimenti e l'apertura nei mesi estivi del 2023 di un punto vendita di articoli ed accessori da mare.





3. 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 tre esercizi, in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte.

Valori espressi in Euro/000	31/12/2022	31/12/2021
Ricavi	8.733	6.184
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	(573)	(1.713)
Reddito operativo (Ebit)	(2.059)	(3.228)
Utile (perdita) d'esercizio	(2.025)	(3.235)
Attività fisse	25.992	26.797
Patrimonio netto complessivo	21.243	23.268
Posizione finanziaria netta	1.160	3.674

4. 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	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Ricavi aviation	6.261	3.822	2.439
Altri ricavi e proventi	2.472	2.362	109
Totale valore della produzione	8.733	6.184	2.549
Costi esterni	5.913	4.180	1.733
Valore Aggiunto	2.820	2.004	816
Costo del lavoro	3.393	3.717	(324)
Margine Operativo Lordo (Ebitda)	(573)	(1.713)	1.140
Accantonamenti e svalutazioni	279	985	(706)
Ammortamenti	1.208	530	678
Risultato Operativo (Ebit)	(2.060)	(3.228)	1.168
Proventi e oneri finanziari	(49)	(17)	(32)
Risultato Ordinario	(2.109)	(3.245)	1.136
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	(2.109)	(3.245)	1.136
Imposte sul reddito	(84)	(10)	74
Risultato netto	(2.025)	(3.235)	1.210



4.1 Andamento dei ricavi

Ricavi per servizi aeronautici

I ricavi caratteristici, pari ad 6,3 milioni di Euro, hanno subito un incremento rispetto al precedente esercizio per 2,4 milioni di Euro, + 63,8%, incremento direttamente correlato alla ripresa del traffico aereo.

Ricavi per servizi non aeronautici

Parcheggi

I ricavi da parcheggi, anche se strettamente correlati all'andamento dei volumi del traffico aereo ed ai quali si aggiunge una revisione strategica commerciale, grazie all'installazione del nuovo sistema e alla rivisitazione della viabilità aeroportuale, hanno registrato un aumento di Euro 447 mila rispetto al precedente esercizio.

Attività commerciali

Le attività commerciali hanno registrato rispetto al 2021 un incremento pari ad Euro 133 mila per effetto dell'aumento del numero dei passeggeri, all'incremento delle royalties e alla stipula di nuovi contratti.

4.2 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 riguardanti i costi variabili.

L'incremento dei costi per servizi presentano una crescita generalizzata conseguente all'aumento del traffico ed alla correlata maggior operatività dell'infrastruttura e dei servizi erogati, oltre che alla dinamica crescente dei prezzi delle materie prime ed energetiche.

Costi per servizi

Analizzando in dettaglio:

l'andamento dei costi esterni recepisce rispetto al 2021 un aumento pari ad Euro 1.702 mila direttamente collegato all'andamento del traffico ed evidenzia un incremento dovuto principalmente:

- all'aumento dei costi per le utenze per Euro 404 mila che riflettono il trend di forte crescita delle quotazioni internazionali delle materie prime energetiche;
- al processo di esternalizzazione dei servizi di sicurezza a far data dal 01/06/2021, ai costi di manutenzione e dalle prestazioni di terzi;
- all'aumento dei contributi di marketing a favore delle compagnie low-cost correlati alla ripresa del traffico aereo.

Costo del personale

Il costo del personale del 2022 è inferiore del 8,72% rispetto al 2021 per effetto del proseguimento negli impegni assunti per la ristrutturazione della società, così come imposto dal vincolante piano adottato della Commissione UE.

Inoltre, 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 2021, ha usufruito della Cassa Integrazione Straordinaria per tutto il periodo dal 31 ottobre 2022 al 2 aprile 2023 ed al maggior utilizzo di ferie e permessi.



Altri costi operativi

Al fine di ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività, il management ha ritenuto opportuno procedere con la sospensione di tutti i servizi non essenziali e rinegoziazioni di tutti quelli non sospensibili, sia in termini economici che finanziari.

5. Margine Operativo Lordo (EBITDA)

Oltre a presentare un miglioramento pari ad Euro 1.140 mila rispetto al 2021 per effetto di un andamento dei ricavi strettamente correlato all'aumento del traffico aereo, l'EBITDA recepisce il contributo derivante dal fondo di compensazione.

Elementi di ricavo di entità o incidenza eccezionale

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

Ricavi espressi in Euro/000	Importo	Natura
Sopravvenienza attiva	416	Voce A) 5
Contributi a fondo perduto danni Covid 19	404	Voce A) 5
Totale	820	

Questa voce è riconducibile principalmente:

- per Euro 416 mila a sopravvenienze attive in seguito ad annullamenti di precedenti accantonamenti per rischi o maggiori ricavi accertati relativi a esercizi precedenti, oltre a risarcimenti da terzi per accordi transattivi sottoscritti con alcuni convenuti nella causa civile per azione di responsabilità intrapresa dalla Società;
- per Euro 404 mila quale contributo derivante dal Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid 19 nel periodo 1 ° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Elementi di costo di entità o incidenza eccezionale

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

Costi espressi in Euro/000	Importo	Natura
Spese legali addebitate in giudizio	189	Voce B) 7
Accantonamenti per rischio contenziosi in materia di lavoro	253	Voce B) 12
Sopravvenienze passive	49	Voce B) 14
Totale	491	

Questa voce è riconducibile principalmente:

- alle spese legali inerenti cause in corso per euro 189 mila;
- ad accantonamenti per rischi per Euro 253 mila inerente a contenziosi in materia del lavoro;
- a sopravvenienze passive.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce "ammortamenti e svalutazioni" recepisce:

- Euro 1.206.878 per ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali ammortizzate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione; si evidenzia un aumento rispetto al precedente esercizio pari ad Euro 676.745 in quanto la Società per il 2021 si è avvalsa della possibilità di sospendere gli ammortamenti per alcune categorie di beni materiali iscritte in bilancio tra i beni gratuitamente



devolvibili;

- Euro 26.258 per svalutazioni di posizioni di crediti caratterizzati da rischiosità di incasso.

6. 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	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	122	159	(37)
Immobilizzazioni materiali nette	25.858	26.626	(768)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	5	5	
Capitale immobilizzato (A)	25.985	26.790	(805)
Rimanenze di magazzino	85	84	1
Crediti verso Clienti	2.391	1.724	667
Altri crediti	1.120	636	484
Ratei e risconti attivi	274	96	178
Attività d'esercizio a breve termine	3.870	2.541	1.329
Debiti verso fornitori	3.224	2.080	1.144
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	1.323	1.211	112
Altri debiti	702	1.061	(359)
Ratei e risconti passivi	218	221	(3)
Passività d'esercizio a breve termine	5.467	4.573	894
Capitale circolante netto (B)	(1.597)	(2.032)	435
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	412	413	(1)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	206	276	(70)
Altre passività a medio e lungo termine	3.679	4.475	(796)
Passività medio lungo termine ©	4.297	5.164	(867)
Capitale investito (A+B+C)	20.091	19.594	497
Patrimonio netto	(21.243)	(23.268)	2.025
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(729)	(969)	240
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.881	4.643	(2.762)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(20.091)	(19.594)	(497)

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 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 di 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	31/12/2022	31/12/2021
Margine primario di struttura	(4.826)	(3.523)
Quoziente primario di struttura	0,81	0,87
Margine secondario di struttura	289	2.610
Quoziente secondario di struttura	1,01	1,10

Principali dati finanziari

Valori espressi in Euro/000	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Depositi bancari	2.116	5.076	(2.960)
Denaro e altri valori in cassa	21	31	(10)
Disponibilità liquide	2.137	5.108	(2.970)
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	(255)	(472)	217
Crediti finanziari	7	7	
Debiti finanziari a breve termine	(248)	(465)	217
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.889	4.643	(2.754)
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	(729)	(969)	240
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(729)	(969)	240
Posizione finanziaria netta	1.160	3.674	(2.514)

Come indicato nella nota integrativa, la posizione finanziaria netta è influenzata negativamente dalla contrazione delle attività per effetto della pandemia da Covid-19 e per investimenti effettuati a migliona delle infrastrutture aeroportuali.

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.

	31/12/2022	31/12/2021
Liquidità primaria	1,03	1,50
Liquidità secondaria	1,05	1,51
Indebitamento	0,32	0,28
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,87	0,93

L'indice di liquidità primaria è pari a 1,03. La situazione finanziaria della società è da considerarsi soddisfacente. L'indice di liquidità secondaria è pari a 1,05. Il valore assunto dal capitale circolante netto è sicuramente soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 0,32. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 0,87, risulta che l'ammontare dei mezzi propri e dei debiti consolidati è da considerarsi appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi.



7. 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 .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.

8. 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	2
Attrezzature industriali e commerciali	101
Altri beni	184
Totale	287

Nel corso del 2022, con la consapevolezza di dover aggiornare il precedente Piano degli Investimenti approvato da Enac con nota prot.37840 del 10/04/2020, si è proceduto ad effettuare le manutenzioni ordinarie e straordinarie necessarie e a realizzare gli interventi urgenti.

Interventi infrastrutture di volo

Nel corso del 2022 sono state completate le indagini e le analisi per la valutazione delle caratteristiche strutturali e superficiali della pavimentazione della pista di volo, dei raccordi e dei piazzali compresa la redazione del report finale e la definizione del PCN (Pavement Classification Number).

Inoltre, sono stati eseguiti in urgenza i lavori di riqualifica della pavimentazione bituminosa per un totale di circa 1.300 mq nei pressi dello stand assegnato all'aeromobile DHL e lungo la taxiway Tango, all'ingresso del raccordo Bravo.

Riqualifica hangar 118

Nel primo semestre 2022 sono stati eseguiti i lavori di manutenzione straordinaria per predisporre l'Hangar "ex Merloni" al trasferimento della base del servizio diurno di Elisoccorso dell'azienda Ospedali Riuniti della Regione Marche. Con i lavori è stato sostituito l'impianto di rilevazione incendi (centralina e rilevatori), sono stati adeguati i servizi igienici ed effettuate tutte le manutenzioni necessarie per l'utilizzo a norma della struttura (portone, lampade, impianto elettrico, condizionamento e sistema di raccolta acque di scarico). Inoltre, è stata eseguita la riqualifica della pavimentazione in calcestruzzo del piazzale lato pista.

Completamento Wayfinding

A completamento del progetto di rinnovamento dell'informativa al passeggero avviato nel 2021, durante il 2022 sono stati installati nei padiglioni arrivi e partenze due portali per l'alloggiamento dei dispositivi automatici: bancomat, cassa parcheggio e biglietteria treno. I portali, posti in posizioni visibili ed accessibili, contribuiscono a creare una immagine chiara, innovativa ed omogenea dell'informativa all'interno dei terminali.

Manutenzioni varie

Nel corso dell'anno sono state eseguite numerose manutenzioni straordinarie tra le quali: riparazione di perdita alla linea interrata dell'acqua potabile, impermeabilizzazione della copertura e riparazione del portone dell'hangar aviazione generale, interventi all'impianto idroelettrico dell'edificio VVF ed altri vari interventi di natura ordinaria.



9. 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, 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.

Complessivamente nel 2022 si sono svolti:

- N° 2 Safety Boards
- N° 3 Safety Committees
- N° 1 Aerodrome Emergency Committee
- N° 21 Safety Action Groups

Inoltre, durante il periodo estivo è stata promossa una "SUMMER SAFETY CAMPAIGN" della durata di 12 settimane con lo scopo di promuovere e portare all'attenzione del sistema aeroportuale una serie di argomenti legati alla sicurezza delle operazioni e del volo.



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 awareness per un totale di circa 150 partecipanti.

Nel corso del 2022, le attivazioni del Piano di emergenza aeroportuale sono state complessivamente 6, tutte senza conseguenze, per ognuna di queste si è svolto un debriefing che non ha evidenziato criticità nel sistema.

Nel corso del 2022 il Safety & Compliance Management System ha svolto in totale 20 audit suddivisi tra verifiche interne all'organizzazione, verifiche esterne a soggetti terzi e verifiche sottobordo, coprendo così numerosi processi mappati. Sono state poi coordinate numerose attività di change management di natura operativa, infrastrutturale e operativa, sono stati redatti diversi aggiornamenti e pubblicazioni del Manuale di Aeroporto.

Il SMS è diventato parte integrante del sistema di gestione operativa dell'Aeroporto, insieme al processo di Compliance Monitoring, che più specificamente garantisce la costante conformità alla normativa nazionale ed internazionale, nonché agli standard di settore.

Attraverso l'esame delle performance registrate, delle segnalazioni ricevute, degli esiti dei programmi di auditing e di monitoring, degli incidenti registrati a livello internazionale, così come della letteratura in materia, sono costantemente valutati gli standard di sicurezza applicabili, identificati i pericoli e predisposti sistemi di mitigazione del rischio, individuando anche possibili aree di miglioramento.

La conformità dell'organizzazione, delle infrastrutture, dei sistemi e delle procedure ed il buon funzionamento del sistema di gestione sono attestati dalla certificazione ai sensi del Reg. (UE) 139/2014, che prevede un processo continuo di oversight da parte di ENAC.

10. Formazione personale

Il piano di formazione del 2022 è stato adeguato alle novità normative e procedurali intervenute con lo scopo sia di mantenere attivi i training obbligatori che di rispondere alle esigenze aziendali come ad esempio la formazione di personale stagionale.

L'attenzione posta al tema della formazione dalla normativa a livello europeo prevede l'adeguamento dei programmi di addestramento differenziando tra:

- corsi base, per chi si approccia per la prima volta al lavoro;
- corsi recurrent, di aggiornamento;
- corsi refresh, per coloro che non svolgono le mansioni assegnate per un periodo significativo (non meno di 3 mesi e non più di 12 mesi consecutivi);
- proficiency check (verificare nel tempo il mantenimento delle competenze acquisite).

Inoltre, la normativa richiede anche la gestione dei certificati/attestati e scadenze dei corsi effettuati (record keeping) che deve avvenire non soltanto in formato cartaceo ma anche elettronico.

Il Gestore ha anche l'obbligo di pianificare un programma di formazione per il personale coinvolto nelle operazioni, nelle attività di salvataggio e antincendio, nella manutenzione e nella gestione dell'aeroporto e di garantire che tutti gli operatori aeroportuali (VVF, ENAV, ecc..) siano a conoscenza delle norme e delle procedure pertinenti per il funzionamento dell'aeroporto e siano consapevoli dell'importanza del rapporto tra le loro funzioni, i loro compiti e le operazioni aeroportuali nel loro complesso.

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

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, il personale anche adibito ad attività di ufficio, ha partecipato alla formazione base e di aggiornamento, sia con formatori esterni che formatori interni.



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. Inoltre, al personale operativo dedicato alle attività di handling sono stati erogati corsi di formazione in presenza relativamente alle mansioni di check-in, di lost & found e di carico/scarico merce

Anche questo tipo di formazione è stata somministrata da formatori interni 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 2022:

- DGR REFRESH (sviluppato in modalità e - learning durante tutto l'anno in base alla categoria e alle date di scadenza)
- DE/ANTI ICING RECURRENT (novembre 2022 parte teorica e-learning e parte pratica in presenza)
- BCU RECURRENT (novembre 2022 in modalità e learning)
- FORMAZIONE PERIODICA 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)
- PRM MOD 1 E MOD 2 (sviluppato in presenza durante tutto l'anno in base alle date di scadenza)
- CORSO RAMPA BASE E RECURRENT (in presenza a Dicembre 2022 per il personale coinvolto)
- RISCHI GENERALI E SPECIFICI DL.81 (erogato al personale OUA e CK In a TD in modalità e-learning)
- CARRELLI ELEVATORI RECURRENT (Novembre 2022 a personale OUA a TI)
- GSE (Ground support equipment) e GSE per Winter Operations (Novembre 2022 con formatore interno)
- HUMAN FACTOR RECURRENT (tra ottobre e novembre 2022 in modalità e-learning).

11. 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 30 novembre 2022, le misure che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2022 e quelle che saranno successivamente oggetto di interventi.

Nella stessa data del 30 novembre 2022 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.

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.

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 2022 sono avvenuti n.2 infortuni sul lavoro. L'analisi di tali eventi ha evidenziato cause non legate a situazioni di non conformità.

Nel 2022 si sono manifestate n.2 casi di malattia professionale, di cui l'INAIL ha richiesto alla società la specifica documentazione inviata nei tempi previsti. Alla data odierna risulta ancora in fase di valutazione da parte dell'INAIL.

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

Sono state mantenute tutte le prescrizioni per la validità degli attuali CPI in essere sia dell'attività di Ancona International Airport S.p.a anche del parcheggio multipiano. Entro i termini previsti dalla scadenza del CPI dell'attività aeroportuale è avvenuto lo specifico rinnovo.

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 è costantemente monitorata con l'ausilio di un software gestionale.

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 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.

Agenti Biologici

La valutazione dei rischi da esposizione ad agenti biologici è inserita nel DVR e si è attualmente attiva la gestione 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 a 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.

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.

Pattugliamento e sorveglianza

Nel 2022, a seguito di apposita valutazione del rischio, sono state programmate un numero maggiore di ore dedicate a tale servizio.

Nella fattispecie è stata aumentata la frequenza dell'attività in oggetto al fine di potenziare il monitoraggio sia delle aree interne che di quelle esterne al sedime.

Videosorveglianza e sistema di controllo accessi

L'adeguamento e l'implementazione, sia del sistema TVCC che del sistema di controllo accessi, è stato completato nel 2022.

Tale attività ha previsto la sostituzione di tutte le telecamere analogiche con quelle digitali che generano flussi video IP Onvif concentrati e registrati nei NVR (installati in sala CED).

Le telecamere sono state riposizionate, sentito il parere del Cyber Security Manager, in modo tale da prevedere sia il riconoscimento che il contesto di persone che accedono all'interno dei terminal.

Pertanto i sistemi di cui sopra, rispondono a tutte quelle misure di mitigazione del rischio cyber.

BHS Controllo dei bagagli da stiva

Nel corso del 2022 è stata modificata la configurazione relativa lo screening dei bagagli da stiva che, attualmente, prevede l'utilizzo dell'apparato RX munito di TIP (Threat Image Projection - immagini virtuali di articoli proibiti proiettati da apposito software, installato sull'apparato RX, inserite sulle immagini di bagagli reali che attraversano l'apparato RX necessarie per valutare il livello di attenzione dell'addetto security).

12. 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: Circolare GEN 06 e GEN 02.

Come tutti gli anni, anche nel 2022, la nostra società ha condotto, con il supporto della specializzata Ipothesi S.r.l. le attività di rilevazione statistica degli standard di qualità dei servizi offerti ai passeggeri.



Nel corso delle due sessioni di rilevazione (una condotta in summer season e una in winter season) sono state eseguite ben 514 interviste.

I risultati di queste rilevazioni evidenziano un grado di soddisfazione generale positivo con una media complessiva del 93%.

Nel corso del 2022 particolare attenzione è stata rivolta ai passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità. Infatti il nostro scalo ha aderito già dal mese di marzo al progetto “Angeli Custodi” lanciato dall’associazione Flying Angels in collaborazione con ENAC e Assaeroporti. Aderire a questa iniziativa è sembrato più che doveroso in forza del fatto che proprio ad Ancona si trova uno dei centri di cura pediatrica di importanza nazionale quali il Salesi.

Inoltre, dal mese di aprile l’aeroporto di Ancona è entrato a far parte del network dei “Sunflower lanyards” con l’obiettivo di dare un servizio migliore a tutti quei passeggeri affetti da disabilità nascoste. Per l’occasione tutto il personale di front-line è stato formato ad hoc.

13. 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 contribuiscano a garantire una conduzione dell’impresa corretta e coerente con gli obiettivi strategici. AIA Spa 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 imprevisi, per perseverare nel lungo termine la creazione di valore economico e per proteggere le attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholders.

14. Analisi rischi ed incertezze

Rischi di natura operativa

Rischi connessi alle condizioni generali di mercato

In un settore globalizzato quale quello del trasporto aereo uno dei principali rischi è dato dal verificarsi di situazioni ambientali e geopolitiche oltre all’andamento dell’economia nazionale e internazionale e dagli indicatori macro-economici quali il Prodotto Interno Lordo.

Rischi relativi al quadro normativo

La Società svolge la propria attività in un settore disciplinato da numerose disposizioni normative. Eventuali mutamenti dell’attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell’ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli slots, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull’operatività e sui risultati economici della Società.

Rischi connessi alla diminuzione del traffico generato da pochi vettori

L’eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più vettori, anche in conseguenza di una crisi economica finanziaria degli stessi, rappresenta uno dei rischi con impatto significativo sull’attività economica della Società. AIA Spa ritiene di minimizzare tale rischio con una redistribuzione del traffico passeggeri attraverso l’attività di ricerca e acquisizioni di nuovi vettori.



Rischi di natura finanziaria

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è associato alla capacità di assolvere 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 di fondi ottenibili mediante delle linee di credito consone. La Società ha dedicato la massima attenzione ai processi relativi alla gestione della liquidità, soprattutto in un contesto di crisi così accentuata e prolungata che potrebbe concretizzarsi soprattutto nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica per coprire il fabbisogno determinato dagli investimenti e, nel contempo, per coprire le nuove esigenze di finanziamento del Capitale Circolante Netto. AIA Spa ha affrontato tale rischio rivedendo in chiave strategica e in confronto con Enac il piano degli investimenti, individuandone le priorità. 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 ed alla volontà da parte del socio di maggioranza, manifestata nel corso dell'Assemblea degli Azionisti del 26 gennaio 2023, di porre in essere interventi di liquidità a beneficio della Società atti al superamento del fabbisogno finanziario che potrebbe rendersi necessario nel corso del 2023 a seguito di tensioni finanziarie.

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.

La Società, ai sensi dell'art. 2086 c.c. e dell'art. 3, D. Lgs 14/2019, CCII, in vigore dal 15 luglio 2022, ha istituito un adeguato assetto societario ed attuato gli strumenti necessari consoni al monitoraggio, attraverso un costante cash flow previsionale, dei flussi finanziari. La dotazione patrimoniale e finanziaria della Società appare sufficiente a garantire il rispetto degli impegni contrattuali e finanziari che la Società sarà chiamata ad assolvere nei successivi 12 mesi.

Si rimanda al successivo paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione" in merito alla gestione finanziaria della Società.

Rischio di credito

La Società nel corso dell'esercizio ha proceduto ad un monitoraggio costante ed attento delle posizioni creditorie in modo tale che l'ammontare esprima sempre il valore di presumibile realizzo 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.

15.Contenziosi in essere

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 obiettivo è stato modificato 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 generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile. Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di



tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

Finalmente, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice.

Per AIA Spa 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 nonché alla definizione del giudizio innanzi il giudice tributario RGR n.n.15596/2022.

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.

16. 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).

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

- 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";
- 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 update 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/>.

Nel corso dell'anno 2022 l'Organismo di Vigilanza, nell'ambito del piano annuale degli audit interni ex DL 231/2001, ha effettuato dei meeting periodici individuali con tutti i responsabili delle singole aree aziendali e con l'Amministratore Delegato, finalizzati a verificare l'organizzazione ed il clima aziendale.



17. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

L'evoluzione dello scenario del mercato per il 2023 evidenzia un andamento tendenzialmente positivo, con un trend di avvicinamento ai livelli pre-pandemia.

Secondo le ultime previsioni ACI Europe, infatti, la completa ripresa del traffico passeggeri si raggiungerà nel 2025.

In questo quadro di crescita, a motivo dell'attivazione di nuove destinazioni, anche Aia Spa si attende per l'anno 2023 una progressiva ripresa del traffico aereo che conferma le tendenze già osservate durante l'estate 2022.

In particolare il 2023 si caratterizza, in questo senso, come l'anno del 'turnaround' commerciale grazie all'attivazione dei voli di continuità territoriale sulle città di Milano, Roma e Napoli, prevista per l'autunno e il lancio di nuove destinazioni internazionali (tra cui da rimarcare il volo, di grande impatto strategico, su Parigi ed il raddoppio del volo su Londra) che costituiscono i milestones fondamentali di riposizionamento strategico della



Società. In ogni caso AIA Spa, al fine di mantenere una struttura finanziaria sostenibile ed in grado di far fronte alle nuove minacce esogene globali, tra le quali l'importante crescita inflazionistica con contestuale incremento del costo delle materie prime, ha usufruito della Cassa Integrazione Straordinaria per la stagione invernale (periodo dal 31 ottobre 2022 al 2 aprile 2023), per il periodo di aprile e maggio della FIS (fondo di integrazione salariale) utilizzando successivamente per tutto il personale, una politica di utilizzo di ferie e permessi.

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

Per quanto riguarda la valutazione della prospettiva di continuità dell'attività, per l'intero esercizio 2023, si precisa che:

- con DGR1866/2022 relativa al bilancio finanziario 2023-2025, capitolo 2070110511, sono stati disposti per il 2023 trasferimenti pari ad Euro 300.000 all'ATIM (Agenzia per il Turismo e Internazionalizzazione delle Marche) da parte di Regione Marche per il progetto di valorizzazione turistica del territorio presso l'Aeroporto. Tale attività, al di là delle considerazioni finanziarie riveste un connotato strategico-commerciale importante che dà l'avvio a un percorso di collaborazione costruttiva e di sistema con la Regione Marche e l'ATIM in particolare al fine del complessivo rilancio turistico, altresì pone le basi per posizionare l'aeroporto come vetrina di riferimento dei flussi d'internazionalizzazione del 'Made in Marche' nel mondo;
- è stato deliberato da Bper Banca a favore di AIA Spa un mutuo chirografario di € 550 mila della durata di 39 mesi, garantito da Sace;
- In data 26 gennaio 2023 è stato approvato dall'assemblea degli Azionisti il Piano Industriale 2023-2025 che rappresenta il fondamento della richiesta di proroga del termine finale del piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione nel 2019.

Le Autorità italiane hanno inviato alla Commissione europea una richiesta di estensione del periodo di ristrutturazione fino al 31 dicembre 2025. Tuttavia con grande soddisfazione in data 04/04/2023 la Commissione Europea ha inviato alla Rappresentanza Italiana permanente presso L'unione Europea una pre-notifica nella quale evidenzia che:

- le misure di ristrutturazione concordate nel 2019 sono state pienamente attuate;
- il mancato ripristino della redditività entro la fine del 2022 è stata la inevitabile conseguenza della crisi pandemica, che era del tutto imprevedibile e che ha notoriamente avuto un impatto considerevole su tutto il settore del trasporto aereo;
- le misure attualmente programmate dalle Autorità italiane per ripristinare la redditività entro la fine del 2025 non includono nessun aiuto di Stato in aggiunta a quello che era stato approvato dalla Commissione nel 2019.

I servizi della Commissione prendono atto che il piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione nel 2019 è stato attuato e che dunque l'Aeroporto di Ancona non è più soggetto alle misure compensative imposte nel 2019;

- come anticipato ed al fine di fornire maggiori dettagli a riguardo è prevista l'attivazione dall'aeroporto di Ancona di collegamenti su Roma, Milano e Napoli in regime di OSP (Oneri di Servizio Pubblico). Nel corso del 2022, la Regione Marche, dopo aver ricevuto una prima approvazione da parte dell'UE e dopo aver tenuto la Conferenza dei Servizi, ha avviato l'iter per la pubblicazione del bando nella Gazzetta Europea. A seguito della pubblicazione le compagnie aeree hanno 60 giorni per presentare l'offerta e partecipare al bando. L'operatività di tali rotte è prevista nella seconda parte dell'anno 2023. Tali collegamenti sono fondamentali per sostenere lo sviluppo economico delle Marche. Quest'ultima, considerata regione periferica, potrà nel 2023 essere collegata al resto del Paese e alle principali destinazioni internazionali attraverso l'inter-connessione con gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Linate e Napoli Capodichino;
- come già rimarcato dal mese di maggio sarà operativa una nuova destinazione che collegherà l'aeroporto di Ancona con Parigi Orly, e posizionerà la nostra Regione a livello internazionale con un aumento di flusso



passaggeri sia per l'incoming che per l'outgoing, legati non solo al turismo, ma anche allo sviluppo economico e produttivo. In quest'ottica il raddoppio del volo su Londra a partire dal mese di luglio attraverso la connessione sullo scalo strategico di London Gatwick rafforzerà i legami d'internazionalizzazione con il Regno Unito offrendo, altresì, potenziali opportunità di connessione per ulteriori destinazioni internazionali ed intercontinentali offerte dallo scalo britannico.

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.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 così come presentato e vi proponiamo di riportare a nuovo la perdita pari ad Euro 2.024.779.

Ringraziamo tutti i nostri dipendenti per il grande lavoro svolto, le compagnie aeree, i nostri concessionari e partners, banche, Collegio Sindacale e Società di Revisione per il loro supporto e per la proficua collaborazione focalizzata alla crescita dell'aeroporto e per il costante lavoro rivolto all'incremento delle opportunità di connessione della Regione Marche con il resto dell'Italia e d'Europa.

Un ringraziamento particolare è rivolto ai nostri azionisti Njord Partners e Regione Marche per la grande visione che trasmettono a tutti gli stakeholders e per il pungolo costante al gruppo manageriale rivolto verso un futuro commercialmente brillante e finanziariamente sostenibile della nostra azienda.

Falconara Marittima, 29 maggio 2023

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente


Hamish Nihal Malcom De Run

L'Amministratore Delegato

Alexander D'Orsogna
