



ANCONA
INTERNATIONAL
 **AIRPORT**

BILANCIO 2023



Relazione sulla gestione

1.Principali fatti avvenuti nel corso esercizio	pag.2
2.Scenario del traffico aereo	pag.2
3.Analisi dei risultati reddituali e della struttura patrimoniale	pag.9
4.Principali dati economici	pag.10
4.1 Andamento dei ricavi	
4.2 Andamento dei costi	
5.Margine Operativo Lordo	pag.11
6.Principali dati patrimoniali	pag.11
7.Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle	pag.13
8.Investimenti	pag.14
9.Sistema di gestione della sicurezza operativa (Aviation Safety)	pag.16
10.Formazione personale	pag.16
11.Salute e sicurezza sul lavoro	pag.18
12.Qualità	pag.22
13.Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile	pag.22
14.Analisi rischi ed incertezze	pag.23
15.Contenziosi in essere	pag.23
16.Modello di organizzazione e gestione controllo ex decreto legislativo 231/2001	pag.25
17.Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	pag.25

Bilancio al 31 dicembre 2023

- **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 31/12/2023**

Signori Azionisti,

la presente relazione sulla gestione correda il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 ed è stata redatta ai sensi dell'art. 2428 del c.c.

L'esercizio chiuso al 31.12.2023 riporta un risultato negativo pari a Euro 1.758.923, in diminuzione di Euro 265.856 rispetto al precedente esercizio.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2364, comma 2 del Codice Civile, ed in conformità dell'art. 15 dello Statuto, ci si è avvalsi del maggior termine di 180 giorni per l'approvazione del Bilancio. Tale dilazione si è resa necessaria per una valutazione in merito all'operatività dei voli di continuità e loro riflesso sulla redazione del bilancio d'esercizio.

1. Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio

Ancona International Airport S.p.A. ("A.I.A."), in un'ottica di ripresa, al fine di condurre la Società a ripristinare la redditività a medio termine ed una remunerazione del capitale proprio, non ha mai perso di vista il perseguimento delle prospettive e delle attività programmatiche del traffico aereo.

Il 2023 ha pertanto rappresentato un importante anno verso la ripresa con una nuova visione e focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti nel seguito:

- un importante pilastro commerciale è stato realizzato dando attuazione ai voli di continuità territoriale che collegano le Marche con Roma Fiumicino, Milano Linate e Napoli dal 1° ottobre 2023;
- l'importante posizionamento internazionale accorso durante il 2023 con il lancio del volo di Volotea su Parigi Orly, il volo di EasyJet Londra Gatwick e il volo annuale di Ryanair su Catania;
- la Commissione ha preso atto che il piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione nel 2019 è stato eseguito e che dunque l'Ancona International Airport S.p.A. non è più soggetto alle misure compensative imposte nel 2019. Questo aspetto riporta dunque A.I.A. in una dimensione di piena operatività senza condizionamenti nel perseguimento della sua nuova visione industriale di medio-lungo termine;
- è stato siglato in data 13 luglio 2023 un accordo quadro tra Regione Marche ed il Consiglio Nazionale delle Ricerche tramite il quale A.I.A. diventerà piattaforma per il lancio di microsatelliti in orbita.

L'impatto sui valori dell'esercizio 2023 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

Secondo IATA (*International Air Transport Association*), il 2023 si conferma come l'anno dell'importante ripresa del traffico mondiale dei passeggeri, continuando a segnare un pieno recupero dei valori pre-



pandemici.

Il traffico passeggeri europeo nel 2023 è stato inferiore del 5,4% rispetto al 2019 risentendo, dopo aver beneficiato di un positivo effetto di stagionalità nella summer season, di un rallentamento nei mesi invernali e di un raffreddamento dell'economia mondiale.

Il traffico passeggeri italiano ha superato valori pre-pandemici nel corso del 2023, facendo registrare volumi in sostanziale ripresa rispetto al 2019 (+2,1%), trainato dalla performance positiva del traffico domestico.

Un leggero gap rispetto ai livelli pre-Covid si riscontra invece per i movimenti aerei che nel 2023 sono stati inferiori del 2,6% sul 2019, attestandosi a 1.601.059 unità. Più passeggeri e meno aerei che, quindi, viaggiano con un load factor maggiore, comportando benefici anche in termini ambientali.

Con il superamento dei volumi del 2019, nel 2023 il settore si lascia pertanto alle spalle gli anni duri della pandemia, nel corso dei quali il sistema aeroportuale ha perso almeno 280 milioni di passeggeri. (Fonte: Assaeroporti).

In leggera flessione il traffico cargo, influenzato dall'attuale contesto economico e geopolitico. Nel 2023 le merci movimentate sono state 1.086.810 tonnellate, -1,5% sul 2019 e -1,5% rispetto al 2022.

Fonte: Assaeroporti

	2019	2020	2021	2022	2023	Δ2023/ 2022	Δ2023/2019
Movimenti (in migliaia)	1.644	704	947	1.469	1.601	9,0%	-2,6%
Passeggeri (in migliaia)	193.103	52.924	80.671	164.641	197.194	19,8%	2,1%
Cargo e posta (in migliaia di tonnellate)	1.104	842	1.089	1.104	1.087	-1,5%	-1,5%

Ancona International Airport S.p.A. - Dati storici

Nelle tabelle seguenti vengono riassunti i dati passeggeri, movimenti e cargo del periodo 2019-2023 per l'Ancona International Airport S.p.A..

TRAFFICO PASSEGGERI	2023	2022	2021	2020	2019
Linea nazionale	158.596	150.542	105.851	63.369	108.193
Linea internazionale	353.571	311.004	131.158	83.774	356.791
Charter	1.865	1.645	682	974	16.488
Transiti	194	415	507	269	3.892
Aviazione generale	3.783	4.016	3.044	2.292	4.471
Totale Passeggeri	518.009	467.622	241.242	150.678	489.835





MOVIMENTI	2023	2022	2021	2020	2019
Linea nazionale	1.753	1.116	877	558	875
Linea internazionale	2.726	2.612	1.345	925	3.553
Charter	19	26	11	14	134
Aviazione generale	5.336	6.181	5.853	4.590	5.687
Cargo	836	856	874	891	1.395
Posta	0	0	0	0	0
Totale Movimenti	10.670	10.791	8.960	6.978	11.644

CARGO E POSTA	2023	2022	2021	2020	2019
Merce	6.975.083	7.591.968	6.893.769	5.570.689	6.945.968
Posta	0	199	1	5	0
Merce via superficie	3.060	304	1.972	10.597	75.370
Totale Merce/Posta	6.978.143	7.592.471	6.895.742	5.581.291	7.021.338

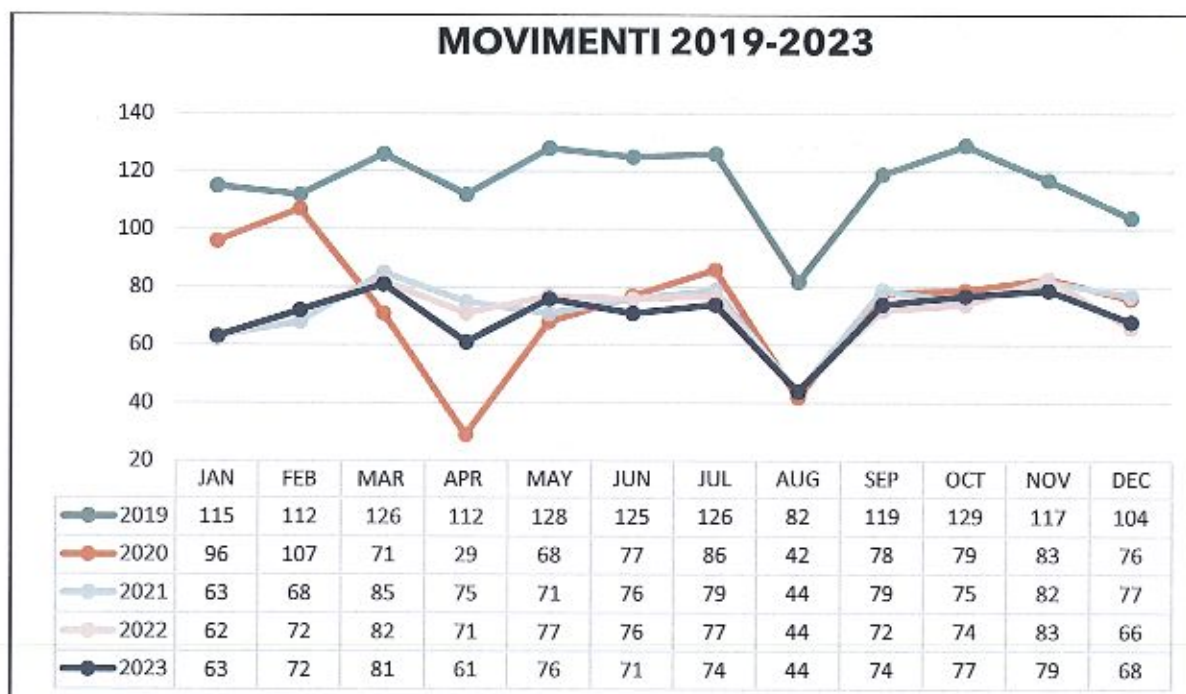
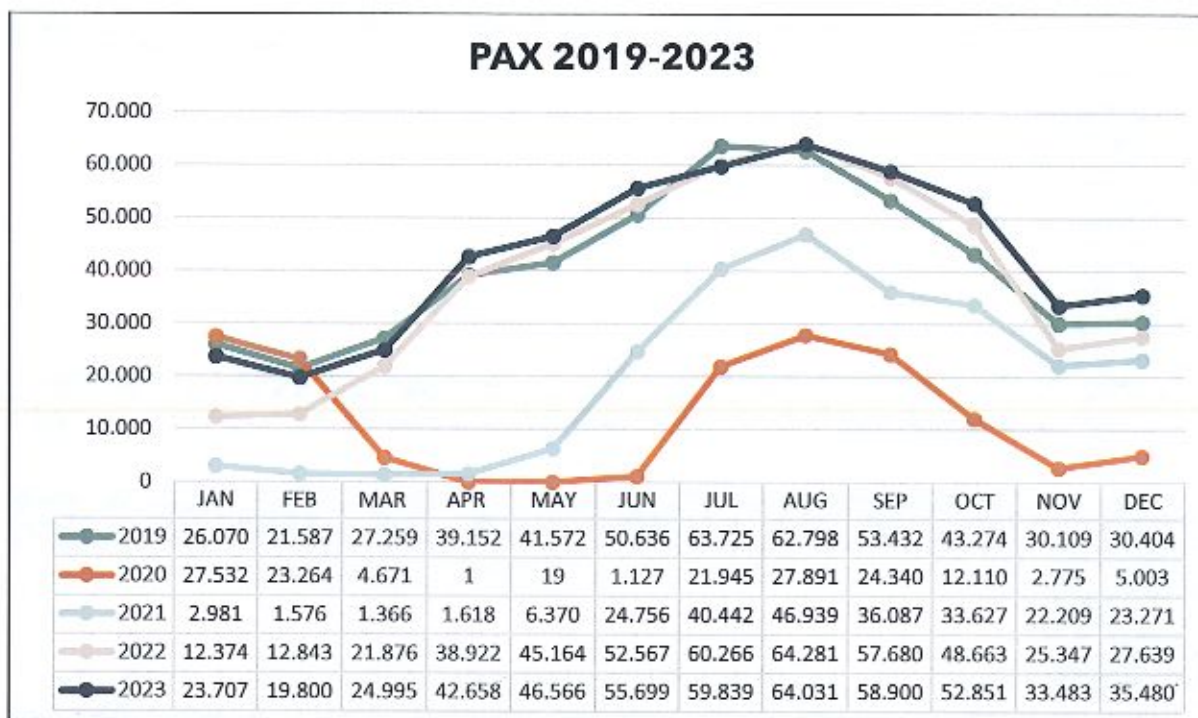
L'Ancona International Airport S.p.A. ha concluso il 2023 con un traffico passeggeri pari a 518.009, registrando un miglioramento pari a +6% rispetto al 2019 e a 11% rispetto al 2022 trainato dall'importante ripresa del traffico domestico (+9%), contro un (+5,5%) sul traffico internazionale.

Le motivazioni, come già segnalato, che hanno portato a tale traguardo si possono desumere in:

- inizio di due nuove rotte internazionali, Parigi con Volotea dal 27 maggio (per un totale di circa 20.000 passeggeri) e Londra Gatwick con EasyJet (per un totale di circa 8.000 passeggeri);
- inizio di una nuova rotta domestica su Catania operata da Ryanair che ha generato 37.000 passeggeri;
- inizio ad ottobre dei voli di continuità territoriale su Roma Fiumicino, Milano Linate e Napoli.

Per quanto riguarda l'attività charter, purtroppo il 2023 ha registrato numeri ancora esigui. È 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. La guerra in Ucraina non ha permesso la ripresa dei voli charter da Kiev che vantavano nel 2019 numeri importanti.

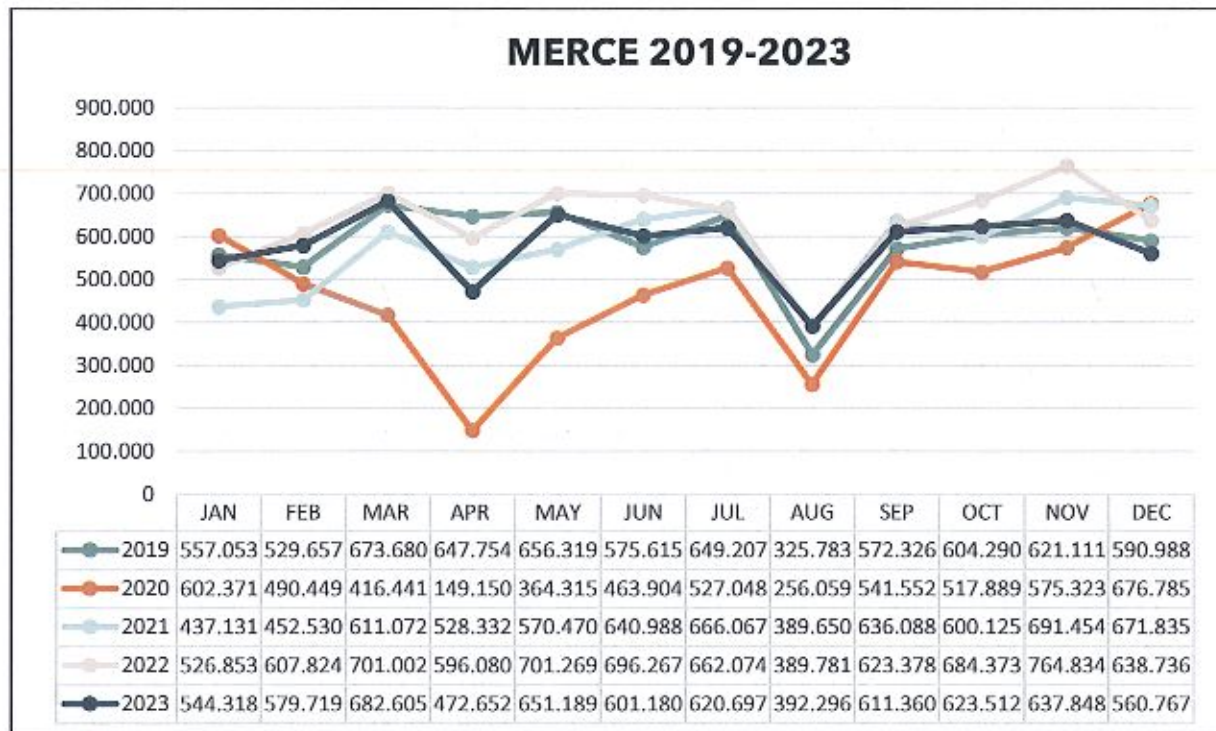






Nel 2023 il traffico merci sull'aeroporto di Ancona è tornato a registrare le performance pre-pandemiche dell'anno 2019 attestandosi a circa 7 milioni di tonnellate trasportate.

Si prevede un decisivo incremento dell'attività cargo nei prossimi anni grazie alla costruzione dell'hub Amazon presso l'interporto di Jesi. In particolare, già dal mese di aprile 2024, i voli DHL riscontrano un importante incremento di capacità passando ad un aeromobile di capacità superiore (da B757 ad A300).



Nel 2023 i corrieri espresso DHL ed UPS sono stati gli unici operatori nell'ambito cargo ad operare sul nostro scalo.





Previsioni 2024

Nei primi tre mesi del 2024 il traffico operato presso l'Ancona International Airport S.p.A. ha evidenziato una importante crescita rispetto al medesimo periodo del 2023, registrando un incremento pari a +31%. Guardando all'intero del 2024 è possibile prevedere, grazie all'inserimento di nuove rotte, un consolidamento dei volumi di traffico raggiunti nel 2023. In particolare:

- le destinazioni di Parigi e Catania, iniziate nella stagione estiva 2023, porteranno ad un naturale incremento del numero di passeggeri data la piena operatività nel 2024;
- la ridefinizione della performance dei voli di continuità territoriale per Roma Fiumicino, Milano Linate e Napoli attivati a fine 2023; a motivo del recesso anticipato dell'operatore aggiudicatario del bando di gara, dal 1° aprile e per 45 giorni la prosecuzione di tali voli è garantita dalla compagnia aerea SkyAlps, prorogabile fino al 31 ottobre 2024, e comunque non oltre l'aggiudicazione del nuovo bando;
- il raddoppio del collegamento per Monaco di Baviera; il gruppo Lufthansa ha deciso, grazie alle ottime performance registrate sulla rotta, sia il raddoppio delle frequenze inserendo altresì il night stop su Ancona oltre che il cambio dell'aeromobile passando ad uno di maggiori dimensioni;
- l'inserimento di due nuove destinazioni operate bisettimanalmente di Volotea. Gli eccellenti risultati ottenuti sulla prima rotta internazionale lanciata nel 2023, Parigi, hanno persuaso la compagnia aerea spagnola ad operare la rotta di Atene da giugno a settembre e dal mese di novembre la rotta annuale di Barcellona;
- il ripristino da luglio del collegamento estivo EasyJet da/per Londra Gatwick soppresso nel 2020 a causa della pandemia e reintrodotta nel 2023. Il ritorno di EasyJet sullo scalo dorico rappresenta un grande successo per l'aeroporto di Ancona ampliando l'offerta per i passeggeri italiani, sempre più connessi con le principali destinazioni europee grazie al network del vettore aereo;
- il miglioramento a far data dal 1° aprile del contratto stipulato con l'operatore Ryanair. In particolare, il nuovo accordo per la durata di 5 anni prevede un deciso incremento della marginalità per passeggero.

Per quanto riguarda il settore cargo, il 2024 prevede un aumento del volume cargo pari al 7% rispetto ai dati consuntivi del 2023.

Come sempre, A.I.A. continuerà ad investire per migliorare la connettività del territorio, la qualità dei servizi erogati ricercando al contempo il miglioramento della propria sostenibilità economica e sociale.





Non avio

Il settore non avio, il cui sviluppo delle varie attività commerciali dipende indissolubilmente dall'andamento del traffico aereo, nell'arco del 2023, con l'aumento del numero passeggeri ed il ritorno alla normalità, continua con la tendenza positiva registrata già dal 2022. Per quanto riguarda le altre attività commerciali si segnala la chiusura del Duty Free, e la conseguente sostituzione nel corso della stagione estiva con un nuovo punto vendita di abbigliamento ed accessori "Il Lanificio".

Inoltre, nei mesi estivi è stato aperto presso il Terminal Partenze un Temporary Shop di articoli da mare.

La nuova fiducia nelle potenzialità dell'aeroporto ed i buoni risultati hanno permesso di riattivare l'interesse nei confronti degli investimenti marketing e pubblicitari delle aziende che, seppur lentamente, hanno deciso di investire e promuovere i propri marchi in aeroporto.

Continua la crescita dei ricavi legati al parcheggio che si sono incrementati di circa il 30% rispetto al 2022.

Da segnalare la proroga al 2033 del contratto con AirBp per il rifornimento carburante agli aeromobili ed il rifacimento del deposito carburanti a cura della stessa società. Inoltre, si evidenzia l'aumento del canone relativo al magazzino Dhl la cui durata contrattuale è stata siglata per 10 anni.



50
110

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

A



Valori espressi in Euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Ricavi	8.866	8.733
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	(1.044)	(977)
Reddito operativo (Ebit)	(1.704)	(2.464)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.759)	(2.025)
Attività fisse	25.521	25.992
Patrimonio netto complessivo	19.483	21.243
Posizione finanziaria netta	(258)	1.160

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	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Ricavi aviation	6.915	6.261	654
Altri ricavi e proventi	1.951	2.068	(117)
Totale valore della produzione	8.866	8.329	537
Costi esterni	6.414	5.913	501
Valore Aggiunto	2.452	2.416	36
Costo del lavoro	3.496	3.393	103
Margine Operativo Lordo (Ebitda)	(1.044)	(977)	(67)
Accantonamenti e svalutazioni	1	279	(278)
Ammortamenti	659	1.208	(551)
Risultato Operativo (Ebit)	(1.704)	(2.464)	760
Proventi non caratteristici		404	(404)
Proventi e oneri finanziari	(74)	(49)	(24)
Risultato Ordinario	(1.778)	(2.109)	331
Risultato prima delle imposte	(1.778)	(2.109)	331
Imposte sul reddito	(19)	(84)	65
Risultato netto	(1.759)	(2.025)	266

4.1 Andamento dei ricavi

Ricavi per servizi aeronautici

I ricavi caratteristici, pari ad 6,9 milioni di Euro, hanno subito un incremento rispetto al precedente esercizio per Euro 654 mila, +10,4%, incremento direttamente correlato alla ripresa del traffico aereo.

Ricavi per servizi non aeronautici

Seppur i parcheggi, strettamente correlati all'andamento dei volumi del traffico aereo ed a una revisione strategica commerciale, abbiano avuto un incremento del 29,9% rispetto al 2022 e le attività commerciali un incremento del 10%, i ricavi non avio presentano una diminuzione pari ad Euro 406 mila per effetto della parte non ricorrente riferita a contributi straordinari ricevuti durante il Covid.

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 2022 un aumento pari ad Euro 501 mila è direttamente collegato all'aumento del traffico ed alla maggior operatività dell'infrastruttura, servizio di security e alla politica aziendale strategica di marketing.

Costo del personale

L'incremento del costo del personale, è direttamente correlato all'aumento del traffico aereo. Ha registrato nel corso del 2023 un aumento di Euro 103 mila rispetto al 2022 dovuto principalmente alla ripresa delle attività aeroportuali, al mancato utilizzo a partire dalla stagione estiva 2023 della cassa integrazione e reintegri da parte del Tribunale del lavoro di personale precedentemente licenziato.

Altri costi operativi

In un'ottica di ripresa economica finanziaria e sviluppo aeroportuale, il management ha ritenuto opportuno continuare la politica di monitoraggio costi ed ottimizzazione dei servizi.

5. Margine Operativo Lordo (EBITDA)

Il risultato del 2023 pari ad Euro -1.044 mila, presenta una variazione negativa rispetto al 2022 per Euro -67 mila. Il valore della produzione al 31 dicembre 2022 recepiva tra gli altri ricavi proventi non caratteristici quali il contributo a fondo perduto per danni Covid pari ad Euro 404 mila, riclassificati nei proventi non caratteristici nell'esercizio comparato.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce "**ammortamenti e svalutazioni**" recepisce principalmente Euro 659 mila per ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali ammortizzate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione; si evidenzia che la Società si è avvalsa della possibilità di sospendere gli ammortamenti per alcune categorie di beni materiali iscritte in bilancio tra i beni gratuitamente devolvibili per Euro 541 mila.





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	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	69	122	(53)
Immobilizzazioni materiali nette	25.441	25.858	(417)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	11	12	(1)
Capitale immobilizzato (A)	25.521	25.992	(471)
Rimanenze di magazzino	86	85	1
Crediti verso Clienti	3.033	2.391	642
Altri crediti	1.264	1.113	151
Ratei e risconti attivi	62	274	(212)
Attività d'esercizio a breve termine	4.445	3.863	582
Debiti verso fornitori	3.749	3.224	525
Debiti tributari e previdenziali	1.589	1.323	266
Altri debiti	772	702	70
Ratei e risconti passivi	185	218	(33)
Passività d'esercizio a breve termine	6.295	5.467	828
Capitale circolante netto (B)	(1.850)	(1.605)	(246)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	379	412	(33)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	183	206	(23)
Altre passività a medio e lungo termine	3.361	3.679	(319)
Passività medio lungo termine (C)	3.923	4.297	(374)
Capitale investito (A+B+C)	19.748	20.091	(343)
Patrimonio netto	(19.483)	(21.243)	1.760
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(801)	(729)	(72)
Posizione finanziaria netta a breve termine	536	1.881	(1.345)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(19.748)	(20.091)	(343)

La voce crediti verso clienti recepisce principalmente l'aumento dei crediti commerciali 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	31.12.2023	31.12.2022
Margine primario di struttura	(6.031)	(4.826)
Quoziente primario di struttura	0,76	0,81
Margine secondario di struttura	1.307	289
Quoziente secondario di struttura	0,95	1,01



Principali dati finanziari

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Depositi bancari	901	2.116	(1.215)
Denaro e altri valori in cassa	21	21	(0)
Disponibilità liquide	922	2.137	(1.215)
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	387	255	132
Crediti finanziari	(7)	(7)	
Debiti finanziari a breve termine	380	248	132
Posizione finanziaria netta a breve termine	542	1.889	(1.347)
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	801	729	72
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(801)	(729)	(72)
Posizione finanziaria netta	(258)	1.160	(1.418)

Come indicato nella nota integrativa, la posizione finanziaria netta è influenzata negativamente dalla contrazione delle attività e per investimenti effettuati a miglioria 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.

	31.12.2023	31.12.2022
Liquidità primaria	0,79	1,03
Liquidità secondaria	0,80	1,05
Indebitamento	0,40	0,32
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,82	0,87

L'indice di liquidità primaria è pari a 0,79. La situazione finanziaria della società è comunque da considerarsi soddisfacente anche in considerazione della lettera di supporto del socio di controllo per eventuali necessità finanziarie che dovessero manifestarsi nel corso del 2024.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 0,80. Il valore assunto dal capitale circolante netto è da ritenersi abbastanza soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 0,40. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 0,82, 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 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.



8. Investimenti

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

Immobilizzazioni valori espressi in Euro/1000	Acquisizioni dell'esercizio
Impianti e macchinari	49
Altri beni	47
Totale	96

Nel corso del 2023, rispetto al "Piano di Manutenzione ordinaria e straordinaria 2023" presentato all'Enac a dicembre 2022, sono stati effettuati in generale tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e una parte degli interventi straordinari, come di seguito descritti. Gli interventi previsti nel PMS 2023 e non realizzati nel corso dell'anno, saranno ripianificati nel PMS 2024, come da nota Enac del 18/03/2024-0037515.

Aerostazione Passeggeri

Impianto rilevazioni incendi terminal:

a dicembre 2023 sono stati avviati i lavori di aggiornamento dell'impianto di rilevazione incendi dell'aerostazione passeggeri consistenti nella sostituzione di tutti i rilevatori di fumo, i ripetitori di allarme, i pulsanti di allarme, le sirene e le centrali di gestione. I lavori sono stati completati a gennaio 2024.

Serbatoio acque nere:

a seguito di frequenti eventi di sversamento delle acque nere nel piano interrato partenze, si è provveduto all'adeguamento del sistema esistente con un nuovo serbatoio di stoccaggio in ghisa, completo di pompe di sollevamento e sistema di triturazione.

Manutenzione straordinaria impianto condizionamento terminal:

nel 2023 è stata effettuata la sostituzione dei compressori dei gruppi pompa di calore. I lavori sono risultati imprevisi, ma necessari per il ripristino del funzionamento dell'impianto di condizionamento.

Recinzione

Manutenzione straordinaria recinzione aeroportuale:

in riscontro ai rilievi di Security segnalati da Enac, sono stati eseguiti lavori di adeguamento di alcuni tratti di recinzione del sedime aeroportuale per ripristinare la conformità alle specifiche tecniche della Scheda 7 del Piano di Sicurezza Nazionale.

Varco Carraio

Riqualifica varco carraio (sbarre e box):

nel 2023 sono stati eseguiti lavori generali per il rinnovo della postazione di controllo del varco carraio. Nello specifico, il locale presidiato dalle GPG è stato riqualificato ed ampliato con il posizionamento di un nuovo container attiguo, adibito ad ufficio e relativi bagni. Inoltre, è stato installato un sistema di sbarre automatiche per il controllo e la gestione degli accessi dei mezzi all'interno dell'area controllata e sono stati eseguiti i lavori di predisposizione per tutti i sottoservizi necessari. Alcune attività di completamento, in particolare i cablaggi per la videosorveglianza, saranno completate nel 2024 insieme ad altre opere di miglioramento.

Depuratore acque nere

Manutenzione straordinaria depuratore acque nere:

nelle more della realizzazione del nuovo depuratore acque nere, sono state eseguite attività di manutenzione ordinaria e straordinaria per la corretta funzionalità del sito esistente.

In particolare, sono stati eseguiti lavori per:





- pulizia generale delle vasche e smaltimento dei fanghi prodotti dal trattamento delle acque reflue presso impianto autorizzato;
- fornitura e posa in opera di n. 2 elettropompe sommergibili ad asse verticale di adeguata portata e prevalenza;
- fornitura e posa in opera di quadro elettrico di controllo e manovra dell'impianto;
- revisione del funzionamento generale.

Sistema di monitoraggio dei consumi di energia elettrica

Nell'ottica di ottimizzare il funzionamento degli impianti, è stata avviata l'implementazione di un "**Sistema di analisi e monitoraggio**" che consentirà di individuare le inefficienze, analizzare le opportunità di efficientamento e pianificare gli interventi necessari.

Il sistema è strutturato attraverso n.4 box per il monitoraggio e un insieme di applicativi per il monitoraggio e la gestione dei dati.

La centrale di controllo sarà localizzata in sala ced del padiglione partenze, mentre i 4 box per il monitoraggio saranno installati sui punti di prelievo più significativi:

- A: n. 2 cabina elettrica principale
- B: n.1 cabina elettrica secondaria
- C: n.1 interrato partenze (UTA)

L'entrata in funzione del completo sistema è prevista entro febbraio del 2024.

Macchinari e attrezzature: acquisto di n. 2 ETD.

Manutenzioni varie

Nel corso dell'anno sono state eseguite anche altre manutenzioni straordinarie di piccola entità come la riparazione di perdite occulte nella linea di adduzione dell'acqua, gli interventi su impianti vari e la sostituzione della pompa del pozzo VVF. Inoltre, si è dato attuazione alle attività previste nel piano delle manutenzioni ordinarie di tutti gli impianti e le infrastrutture aeroportuali di competenza del Gestore.





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 2023 si sono svolti:

- N° 4 Safety Boards
- N° 1 Safety Committee (applicazione del "Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions")
- N° 2 Aerodrome Emergency Committees
- N° 15 Safety Action Groups

Inoltre, sono stati pubblicati e distribuiti 17 safety notice 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 awaress per un totale di circa 200 partecipanti.

Nel corso del 2023, le attivazioni del Piano di emergenza aeroportuale sono state complessivamente 3, tutte senza conseguenze e senza alcuna criticità di risposta all'emergenza.

Nel 2023 il Safety & Compliance Management System ha presentato il nuovo piano triennale di audit che prevede verifiche interne all'organizzazione, verifiche esterne a soggetti terzi e verifiche alle operazioni sottobordo, coprendo così numerosi processi mappati.

Sono state poi coordinate numerose attività di change management di natura operativa, infrastrutturale e operativa e aggiornate le procedure del Manuale di Aeroporto.

L'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 2023 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 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 appropria 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, al mantenimento dei tesserini di ingresso aeroportuale e alla familiarizzazione del Piano di Emergenza Aeroportuale comprensivo anche del Piano per l'assistenza alle vittime di un incidente aereo e loro familiari. 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, il personale operativo dedicato alle attività di handling è stato sottoposto a corsi di formazione da personale interno in presenza, in particolare alle mansioni di check-in, di lost&found e di carico/scarico merce.

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) che hanno coperto in parte i costi di docenza e svolgimento.

Di seguito l'elenco dei corsi effettuati nel 2023:

- 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 2023 parte teorica e-learning e parte pratica in presenza)
- BCU RECURRENT (novembre 2023 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 RECURRENT (in presenza a Dicembre 2023 per il personale coinvolto)
- CORSO W&B RECURRENT (in presenza a Luglio 2023 per il personale coinvolto)
- CORSO PLE E CARRELLI ELVATORI (in presenza tra Maggio e Giugno 2023 per il personale coinvolto)
- RISCHI GENERALI E SPECIFICI DL.81 (erogato al personale OUA e CK In a TD in modalità e-learning)
- GSE (Ground support equipment) e GSE per Winter Operations (Novembre 2023 con formatore interno)
- CORSO GLOBAL REPORTING FORM RECURRENT e PROFICIENCY (Agosto 2023 in modalità e-learning)





- CORSO FORNITURA DATI AERONAUTICI RECURRENT e PROFICIENCY (Aprile 2023 in modalità e-learning)
- CORSO MONITORAGGIO OSTACOLI RECURRENT e PROFICIENCY (Giugno 2023 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 28 dicembre 2023, le misure che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2023 e quelle che saranno successivamente oggetto di interventi. Nella stessa data del 28 dicembre 2023 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). Va posta invece particolare attenzione in caso di presenza di lavoratrici in stato di gravidanza o lavoratrici puerpere/madri in relazione alle limitazioni previste dal D. Lgs. 151/2001.

Infortuni e malattie professionali

Nel corso dell'anno 2023 si sono registrati n.2 infortuni sul lavoro. Tutti gli eventi sono stati analizzati e hanno evidenziato cause non legate a 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 saranno inseriti nel piano formativo aziendale dedicato agli operatori.

Nel 2023 non si sono registrate richieste di malattia professionale.



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. e magazzino cargo DHL, che del parcheggio multipiano. Entro i termini previsti dalla scadenza del CPI dell'attività aeroportuale è avvenuto lo specifico rinnovo, che ha comportato l'adeguamento di alcuni ambiti tecnici ed impiantistici all'attuale regola tecnica di prevenzione incendi DM17/07/2014: alcune delle attività programmate per il completo adeguamento al suddetto DM 17/07/2014 sono ancora in fase di completamento.

È in corso di attuazione il percorso di certificazione del magazzino cargo UPS ai sensi del DPR 151/2011.

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 dalla società e con idoneità tecnica rilasciata dal comando provinciale dei 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 04/10/2022 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 si riferisce sia le macchine con marcatura CE, sia quelle senza marcatura CE. La gestione delle attrezzature è tenuta costantemente sotto controllo, con l'ausilio di un software gestionale, 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. Tale argomento è parte integrante del piano formativo aziendale.

Dispositivi di protezione individuale

Le dotazioni e i DPI messi a disposizione per le diverse attività risultano complessivamente idonee. 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 tutte le esposizioni personali sono inferiori al livello inferiore di azione.

L'aggiornamento della valutazione dei rischi da CEM è stato effettuato nell'anno 2022 in conformità alla norma D.Lgs. 81/08 e verrà aggiornato, salvo eventuali variazioni significative, entro il 2026. Nessun operatore risulta esposto ad un rischio significativo, nel rispetto delle prescrizioni di distanza inserite nella relazione tecnica, relative anche a sorgenti esterne all'attività ma già gestite opportunamente. Nel caso in cui sia presente un lavoratore portatore di dispositivi impiantabili attivi, come ad esempio un pacemaker, si dovrà procedere ad una valutazione specifica, in collaborazione con il medico competente.

È stato completato l'aggiornamento della valutazione dei rischi da Radiazioni Ottiche Artificiali, inserito all'interno del DVR aziendale, e quindi aggiornato al 30/11/2022. Non sono emerse situazioni di rischio significativo per gli operatori.

A seguito delle indicazioni emanate dal coordinamento interregionale sul rischio negli ambienti di lavoro e sulla base delle ultime indicazioni IARC, è stato integrato il rischio da esposizione a radiazioni ottiche naturali (raggi solari) per le mansioni che operano regolarmente sul piazzale.



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 radioscopiche dedicate al controllo dei bagagli da stiva 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 a mano.

È stato attivato il censimento degli ambienti sotterranei soggetti all'esposizione al Radon, con monitoraggio da attivare per le situazioni a rischio individuate.

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.

Agenti Biologici

La valutazione dei rischi da esposizione ad agenti biologici è inserita nel DVR ed 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

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).

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 potestà) ai gestori aeroportuali od altri soggetti autorizzati. In applicazione del sopracitato Decreto 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 inappalto 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.

GLI IMPEGNI PER LA QUALITÀ RAGGIUNTI NEL 2023

Nel 2023 il Security Manager ha dato impulso a diverse attività volte a rafforzare la sicurezza in termini di qualità del servizio erogato.

Nello specifico il software "Airport Security" che è stato acquistato ed implementato dalla società di gestione, oltre ad aver digitalizzato la gestione di tutte le fasi di rilascio/rinnovo/archiviazione dei titoli di accesso aeroportuali (TIA, TIV, Lasciapassare Veicolari Definitivi-LVD- o Giornalieri-LVG-), prevede l'invio della richiesta di reiterazione del background check standard o rafforzato alla Polizia di Frontiera nei confronti di tutti gli operatori e soggetti aeroportuali nei termini di legge, tramite l'ausilio del sistema informatico che automatizza tale processo, riducendo il rischio di errore umano.

Il software di cui sopra, inoltre, fornisce al Security Manager una dashboard di monitoraggio in tempo reale delle attività di security espletate dalle GPG.

Ufficio pass

Nel 2023 la società di gestione, a seguito dei reintegri di alcuni lavoratori, ha provveduto alla riorganizzazione dell'ufficio pass apportando l'inserimento della figura del capo ufficio.

Tale operazione ha permesso una gestione più efficace ed efficiente dello stesso, in linea con gli adempimenti richiesti dalla normativa di riferimento.

L'ufficio Pass ha provveduto nell'arco del 2023 alla sostituzione di tutti i TIA dotati di tecnologia RFID con quelli muniti di nuova tecnologia MIFARE al fine di rendere compatibili i suddetti TIA con il nuovo sistema che controlla gli accessi.

Fattore umano

La qualità dei servizi di sicurezza deve indirizzarsi prima di tutto verso il fattore umano (la forza lavoro) e non solo nell'impiego di attrezzature e di tecnologie.

In tal senso, nel 2023, il Security Manager ha continuato a promuovere le attività tese ad un miglioramento dell'efficienza operativa, attraverso la valutazione dei picchi di traffico e l'ottimizzazione della gestione delle risorse.

L'attività di cui sopra è stata svolta in modo sistematico assieme al coordinatore di Italtel (es: turni lavoro, etc.); il mantenimento continuo delle competenze delle procedure di security per il personale aeroportuale; la promozione della cultura della security attraverso l'analisi degli eventi rilevanti e delle criticità, favorendo l'incentivazione alla segnalazione.

Pattugliamento e sorveglianza

Nel 2023, a seguito di apposita valutazione del rischio, sono state programmate un numero maggiore di ore dedicate a tale servizio. A tal proposito l'attività di pattugliamento e sorveglianza integrativa che riguarda il monitoraggio della testata 22 e cancello di emergenza 1 è stata implementata come previsto dal Programma di Sicurezza aeroportuale. 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

Il nuovo sistema di controllo accessi, è stato collaudato a settembre 2023. Tale sistema prevede l'utilizzo di tessere a porte (TIA) munite di tecnologia MIFARE sostituendo in toto quelle con tecnologia RFID. Pertanto il sistema di cui sopra, risponde a tutte quelle misure di mitigazione del rischio cyber. Il Sistema TVCC nel 2023 non ha subito modifiche rispetto a quanto relazionato nel 2022.





BHS

Nel corso del 2023 non è stata modificata la configurazione relativa lo screening dei bagagli da stiva che prevede l'utilizzo dell'apparato RX munito di TIP.

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 2023 la nostra società ha condotto con il supporto della società specializzata Iphotesi Srl, le attività di rilevazione statistica degli standard di qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

Più precisamente, le rilevazioni sono state eseguite con un sistema ormai collaudato, ossia, sia in autosomministrazione (con consegna e ritiro) che in presenza dell'intervistatore, al fine di fornire le indicazioni utili al passeggero circa la compilazione del questionario e con successivo inserimento dei dati da parte dell'intervistatore tramite piattaforma web. Le indagini PRM sono state svolte con interviste face to face. Le rilevazioni sono state effettuate in due sessioni: per la summer season esse sono state effettuate nella settimana dal 04 al 10 settembre, mentre per la winter season dal 13 al 19 novembre. In tutto sono state raccolte 427 interviste.

I risultati di queste rilevazioni evidenziano, per la maggior parte degli indicatori, un mantenimento dei livelli di soddisfazione dell'utenza, con una percentuale di soddisfazione media pari al 90%. Buoni risultati sono stati registrati negli indicatori di qualità erogata come i tempi di attesa e in tutti gli indicatori PRM, i quali hanno tutti registrato percentuali di soddisfazione pari al 100%, tutti tranne uno: quello relativo alla percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture.

Nel 2023 si è continuato il dialogo con le associazioni rappresentative dei diversamente abili. Ad ottobre, infatti, si è svolto un incontro con le rappresentanti della sede regionale della UICI con le quali sono state definite alcune semplici azioni per il miglioramento della fruizione dei servizi aeroportuali. E già dallo scorso anno il nostro aeroporto ha aderito alla campagna "Hidden disabilities" e al progetto patrocinato dall'ENAC e denominato #salvALI, realizzato da Flying-Angels, l'organizzazione no profit specializzata nel trasporto aereo di bambini gravemente malati e dei loro accompagnatori verso cure salvavita non disponibili nel loro paese di origine. Ad oggi non è ancora pervenuta alcuna richiesta di assistenza.

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. A.I.A. 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 imprevedibili, 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 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, allo stesso tempo, le nuove esigenze di finanziamento del Capitale Circolante Netto. AIA 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. Nel corso dell'Assemblea degli Azionisti del 25 marzo 2024 il socio di maggioranza ha confermato la disponibilità di porre in essere interventi a beneficio della Società qualora dovessero sorgere esigenze di liquidità nel corso del 2024. E' stata a tal fine rilasciata una lettera di supporto del socio di controllo per sopperire ad eventuali necessità finanziarie che dovessero manifestarsi nei 12 mesi successivi alla approvazione di tale bilancio.

La Società ha stipulato un contratto di finanziamento di Euro 550.000 con la banca Bper Banca Spa di Ancona, dalla durata di 36 mesi, garantito Sace. Inoltre, ha attivato nei primi mesi del 2024 una linea di credito con Unicredit di Euro 50.000.

Aia, ai sensi dell'art. 2086 c.c. e dell'art. 3, D. Lgs 14/2019, CCII, in vigore dal 15 luglio 2022, dispone di un adeguato assetto societario ed ha attuato gli strumenti necessari consoni al monitoraggio, attraverso un costante cash flow previsionale, dei flussi finanziari. La dotazione patrimoniale e finanziaria della Società, grazie al supporto espresso dal socio di controllo, 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 avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, prevedibile evoluzione della gestione e continuità aziendale" 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.

AIA ha già conseguito in sede giudiziale l'annullamento definitivo (annualità 2009 e 2014 in primo e secondo grado (annualità 207-2008 e 2010); delle restanti annualità ad oggi richieste dalle Amministrazioni 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.

In data 2 maggio 2023 è stata pubblicata la sentenza della CGT di Primo Grado di Roma n. 5768/2023, che ha respinto il ricorso proposto da Ancona e da altre quattordici società di gestione aeroportuale, la quale non ha condiviso e si è dissociato da quanto concluso dagli stessi giudici tributari ritenendo che il Fondo Antincendio non possa essere configurato quale tributo di scopo (e/o con vincolo di destinazione), ignorando tutte le evidenze processuali. In data 4 dicembre 2023 si è ritualmente notificato alle Amministrazioni il predisposto ricorso per la riforma della sentenza della CGT di primo sopra citata che ha giudicato come dovute le annualità del Fondo Antincendi Aeroportuali oggetto di impugnativa.

In data 5 dicembre 2023 si è iscritto il ricorso con RGR N.5921/2023 presso la Commissione Tributaria di Secondo Grado del Lazio che per Ancona si è trattato solo del 2012 facendo appello principalmente sulla natura del Fondo con esclusivo e tassativo vincolo di destinazione. Il contenzioso instaurato da Ancona e da tutte le altre società di gestione si fonda sull'assunto che le somme del Fondo Antincendio non possono essere utilizzate in ambito aeroportuale, aspetto oggettivamente in contrasto con lo statuto principio di diritto. Tenuto conto delle recenti novità si reputerà opportuno predisporre una nuova istanza di accesso



agli atti, depositare nuove prove nell'ambito del giudizio di appello e presentare una nuova ed apposita questione di legittimità costituzionale nell'ambito tanto del giudizio di appello quanto del giudizio di rinvio. La Società, nel "Principio di Prudenza", ha reputato opportuno continuare a mantenere lo stesso approccio prudenziale implementato negli anni passati.

Contenziosi con il personale

In riferimento alle cause da lavoro, si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati gestiti tutti i 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

Nel corso dell'anno 2023 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.

Durante l'anno, l'Organismo di Vigilanza, in ossequio alle nuove disposizioni del decreto legislativo n.24/2023 - attuativo della direttiva Europea 2019/1937 - che ha introdotto in Italia la nuova disciplina del "whistleblowing" (applicabile in Ancona International Airport S.p.a in quanto società con più di 50 dipendenti), con prot.lo 471 del 13/07/2023, ha istituito un canale di segnalazione interna attraverso cui ogni dipendente di qualunque ordine e grado ha la possibilità di segnalare alla Direzione e/o all'Organismo di Vigilanza eventuali comportamenti illeciti da parte di altri dipendenti (es: corruzione e concussione o altri reati) piuttosto che situazioni in cui gli stessi dipendenti sono oggetto di sistematiche persecuzioni esercitate sul posto di lavoro da colleghi, di atti quotidiani di emarginazione sociale, di violenza psicologica o di sabotaggio professionale ("mobbing").

Sempre nel corso del 2023 in ossequio conformità alle disposizioni delle Linee Guida ANAC 12.07.2023 n. 31, il consiglio di amministrazione di AIA ha istituito un secondo canale di segnalazione Whistleblowing, creato su un portale con un software per il canale interno e su una linea telefonica accreditata per le segnalazioni orali. È stato inoltre approvato il "Modello Organizzativo Interno" ex d.lgs 24/2023 e nominato il "Responsabile del canale Wistleblowing".

17. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, prevedibile evoluzione della gestione e continuità aziendale

L'evoluzione dello scenario di mercato evidenzia un andamento di traffico passeggeri in continuo sviluppo.

Anche per l'Ancona International Airport S.p.A., rispetto al 2023, si prevede un 2024 di passeggeri in crescita; infatti, già dai primi tre mesi del 2024 si è registrato un incremento del 31% di traffico passeggeri rispetto al primo trimestre 2023 e del 19% rispetto al corrispondente periodo pre-pandemico.

La continuazione della tendenza positiva per tutto il 2024 si basa su:

- la ridefinizione delle performances di voli continuità operati sulle città di Milano, Roma e Napoli; a motivo del recesso anticipato dell'operatore aggiudicatario del bando di gara, dal 1° aprile e per 45 giorni la prosecuzione di tali voli è garantita dalla compagnia aerea SkyAlps, prorogabile fino al 31 ottobre 2024, e comunque non oltre l'aggiudicazione del nuovo bando;
- il consolidamento del traffico aereo delle nuove destinazioni di Parigi e Catania iniziate nella stagione estiva 2023 e che con la piena operatività durante l'intero 2024 porteranno ad un naturale incremento del numero di passeggeri;
- il raddoppio del collegamento per Monaco; il gruppo Lufthansa ha deciso, grazie alle ottime performance registrate sulla rotta, sia il raddoppio delle frequenze inserendo anche il night stop su Ancona oltre che il cambio dell'aeromobile passando da uno di maggiori dimensioni;





- l'inserimento di due nuove destinazioni operate bisettimanalmente da Volotea. Gli eccellenti risultati ottenuti sulla prima rotta internazionale lanciata nel 2023, Parigi, hanno persuaso la compagnia aerea spagnola ad operare su Atene da giugno a settembre e dal mese di novembre su Barcellona su base annuale;
- il ripristino da luglio del collegamento estivo easyJet da/per Londra Gatwick reintrodotta nel 2023. Il ritorno di easyJet sullo scalo dorico rappresenta un grande successo per l'aeroporto di Ancona ampliando l'offerta per i passeggeri italiani, sempre più connessi con le principali destinazioni europee grazie al network del vettore aereo suddetto.

Si rileva la partecipazione strategica di A.I.A. al progetto "VERTICALL" che prevede lo studio e lo sviluppo di una innovativa infrastruttura/superficie attrezzata per il decollo e atterraggio verticale denominata Vertiporto di velivoli a propulsione elettrica. Il progetto vedrà la costituzione di un partenariato composto da quattro imprese.

Per questo progetto è stato aggiudicato un bando PR FESR 2021-2027, "Ricerca e Sviluppo per innovare le Marche", che prevede incentivi alle imprese per attività di ricerca e sviluppo sperimentale negli ambiti della strategia regionale per la specializzazione intelligente.

Con DGR1866/2022 relativa al bilancio finanziario 2023-2025, capitolo 2070110511, sono stati trasferiti nel 2023 Euro 300.000 dalla Regione Marche all'ATIM (Agenzia per il Turismo e Internazionalizzazione delle Marche) per il progetto di valorizzazione turistica del territorio presso l'Aeroporto. L'inizio di tali attività previsto nel corso del 2024, è un ulteriore tassello per posizionare l'aeroporto come vetrina di riferimento dei flussi d'internazionalizzazione del 'Made in Marche' nel mondo.

In data 25 marzo 2024 è stato approvato dall'Assemblea dei Soci il Master Plan, presentato ad Enac, base per la definizione di sviluppo della visione aeroportuale per i prossimi 10 anni.

Si prevede, oltre alla crescita del numero passeggeri, lo sviluppo interfunzionale di attività di business ancillari che faranno dell'azienda una infrastruttura polifunzionale di interesse strategico nazionale attraverso le seguenti aree di business:

- traffico pax
- traffico cargo
- attività aerospaziali
- attività MRO
- progetto VERTICALL
- aviazione generale

Sulla base di quanto sopra esposto e delle azioni intraprese nei primi mesi del 2024, le previsioni degli Amministratori riportate nel Piano 2024 - 2027 sono orientate, sotto il profilo economico, verso un recupero dei livelli di Ebitda coerente con gli obiettivi previsti nel piano industriale.

La continuità aziendale, legata alle iniziative dei primi mesi del 2024 già descritte, è strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi del budget 2024 e del suddetto Piano; gli Amministratori, che monitorano attentamente la pianificazione finanziaria prospettica su un orizzonte temporale di 12 mesi, ritengono di poter rispettare le previsioni ivi contenute, preservando quindi il requisito della continuità aziendale, anche grazie al supporto finanziario garantito, laddove necessario, dal socio di controllo.

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.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Falconara Marittima, 23 maggio 2024

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Hamish Nihal Malcom De Run

L'Amministratore Delegato

Alexander D'Orsogna
