



Ancona International Airport S.p.A.

Bilancio 2024

Relazione sulla gestione

**ANCONA
INTERNATIONAL
✈️ AIRPORT**

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 31/12/2024

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2024

- Relazione sulla gestione
- Nota Integrativa
- Relazione Collegio Sindacale
- Relazione Società di Revisione

Sommario

1. Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio	3
2. Scenario del traffico aereo	5
3. Analisi dei risultati reddituali e della struttura patrimoniale	12
4. Principali dati economici	13
4.1 Andamento dei ricavi	14
4.2 Andamento dei costi	14
5. Margine Operativo Lordo (EBITDA)	15
6. Principali dati patrimoniali	16
7. Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle	19
8. Investimenti	20
9. Sistema di gestione della sicurezza operativa (Aviation Safety)	22
10. Formazione personale	24
11. Salute e sicurezza sul lavoro	27
12. Qualità	31
13. Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile	32
14. Analisi rischi ed incertezze	32
15. Contenziosi in essere	35
16. Modello di organizzazione e gestione controllo ex decreto legislativo 231/2001	37
17. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, prevedibile evoluzione della gestione e continuità aziendale	38

Signori Azionisti,

la presente relazione sulla gestione correda il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 ed è stata redatta ai sensi dell'art. 2428 del c.c.

L'esercizio chiuso al 31.12.2024 riporta un risultato negativo pari a Euro (1.022.742).

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 sulla redazione del bilancio d'esercizio, in particolare al servizio dei voli di continuità territoriale.

Per i bilanci relativi agli esercizi in corso dal primo gennaio 2024, si rende applicabile il nuovo principio contabile OIC 34, in tema di rilevazione e valutazione dei ricavi e di esposizione delle informazioni da fornire in nota integrativa. La Società, dopo una attenta analisi dei contratti, ha applicato tale principio in modo retrospettivo rilevando impatti sui dati comparativi dell'esercizio precedente, oltre che su quello corrente

1. Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio

L'anno 2024 è stato per Ancona International Airport S.p.A. ("A.I.A." o "Società") un anno di importante crescita, registrando una crescita in termini di incremento del numero di passeggeri pari al 22,5% rispetto al 2019 ed una crescita del 15,8% rispetto al 2023, rafforzando la strategia di sviluppo della Società attraverso l'ampliamento del numero delle rotte e delle frequenze e consentendo una storica marginalità positiva in termini di redditualità operativa della gestione caratteristica.

Il 2024 ha pertanto rappresentato un anno di svolta verso la definitiva ripresa attraverso una nuova visione e focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti di seguito:

- si è dato inizio a due nuove rotte internazionali operate con il vettore Volotea, dal mese di giugno Atene e Barcellona a partire da novembre. Tali rotte contribuiscono alla crescita del turismo incoming, creando nuove opportunità di destagionalizzazione e sviluppo dell'intero territorio. Inoltre, si è consolidato il volo su Parigi con eccezionali risultati di *cabin factor* e, altresì raddoppiando nel periodo estivo i collegamenti Lufthansa su Monaco con un aumento del 36% della capacità dell'aeromobile;
- è stato siglato a far data 1° aprile 2024 un accordo strategico di 5 anni con Ryanair che permette ad A.I.A. di quadruplicare il margine unitario per passeggero;
- in data 1° ottobre 2023 si è dato attuazione ai voli di continuità territoriale che collegano le Marche con Roma Fiumicino, Milano Linate e Napoli. Attualmente le rotte sono operate dalla compagnia aerea SkyAlps. Tale affidamento è stato prorogato in attesa dell'aggiudicazione del nuovo bando a far data 1° novembre 2025;
- si ricorda che è stato siglato in data 13 luglio 2023 un accordo quadro tra Regione Marche ed il CNR tramite il quale l'Aeroporto delle Marche diventerà piattaforma per il lancio di satelliti in orbita. In questo ambito il Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr) nel mese di giugno 2024 ha concluso presso lo scalo delle Marche e con esito positivo una serie di voli test finalizzati alla valutazione di sistemi innovativi di acquisizione dati, telemetria e trasmissione in tempo reale a terra;
- nel mese di maggio 2024 è stato approvato dall' Enac il Piano Quadriennale degli Interventi 2024-2027 nel quale si ripropongono tutte le opere necessarie per garantire la sicurezza dell'operatività aeroportuale e la conformità alla regolamentazione di riferimento che non hanno trovato compimento nel precedente piano. Tale documento, unitamente a quello della qualità, ambiente ed economico finanziario, costituisce la base per il contratto di programma. Attualmente tale piano è in fase di aggiornamento;

- con Delibera 148/2024 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) ha dichiarato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2027, presentata a seguito della consultazione degli utenti dalla società A.I.A. affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara ed autorizzando l'aumento delle tariffe aeroportuali a far data dal 16 dicembre 2024;
- nel 2024 si è dato inizio alla stesura del Piano di Sviluppo aeroportuale che fornisce un quadro di riferimento all'interno del quale l'insieme dei sistemi funzionali di Ancona International Airport S.p.A. potrà evolversi nel periodo 2024 - 2035. Il piano individuale definisce in maniera puntuale gli interventi di potenziamento necessari sia nel breve che nel medio termine tenendo conto delle previsioni relative all'evoluzione del traffico passeggeri e merci, delle linee di sviluppo infrastrutturali e commerciali della Società di gestione. Il documento è stato trasmesso all'Enac il 17 febbraio 2025 per l'approvazione.

L'impatto sui valori dell'esercizio 2024 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

Come indicato da Assaeroporti, il sistema aeroportuale italiano chiude il 2024 con una crescita dell'11,1% rispetto al 2023. Per la prima volta dal 2019, la composizione del traffico torna ai valori pre-pandemia, con un terzo dei viaggiatori sul segmento nazionale e due terzi su quello internazionale. Analizzando, inoltre, i dati per classe dimensionale di aeroporto, emerge come nel 2024 tutti gli scali abbiano contribuito alla crescita del sistema aeroportuale nazionale, con percentuali di incremento che variano tra il 5,7% (nella classe 1-5 mln di passeggeri) e il 16,5% (per gli scali con <1 mln di passeggeri).

Fonte: Assaeroporti

Totale aeroporti italiani	2020	2021	2022	2023	2024	Δ2024 2023
Movimenti (in migliaia)	704	947	1.469	1.601	1.721	7,5%
Passeggeri (in migliaia)	52.924	80.671	164.641	197.194	219.079	11,1%
Cargo e posta (in migliaia di tonnellate)	842	1.089	1.104	1.087	1.250	15,0%

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

Nelle tabelle seguenti vengono riassunti i dati passeggeri, movimenti e cargo del periodo 2020-2024 per l'Ancona International Airport S.p.A..

Traffico	2020	2021	2022	2023	2024
Linea nazionale	63.369	105.851	150.542	158.596	183.381
Linea internazionale	83.774	131.158	311.004	353.571	409.579
Charter	974	682	1.645	1.865	2.298
Transiti	269	507	415	194	710
Aviazione generale	2.269	3.044	4.016	3.783	4.123
Totale Passeggeri	150.678	241.242	467.622	518.009	600.065

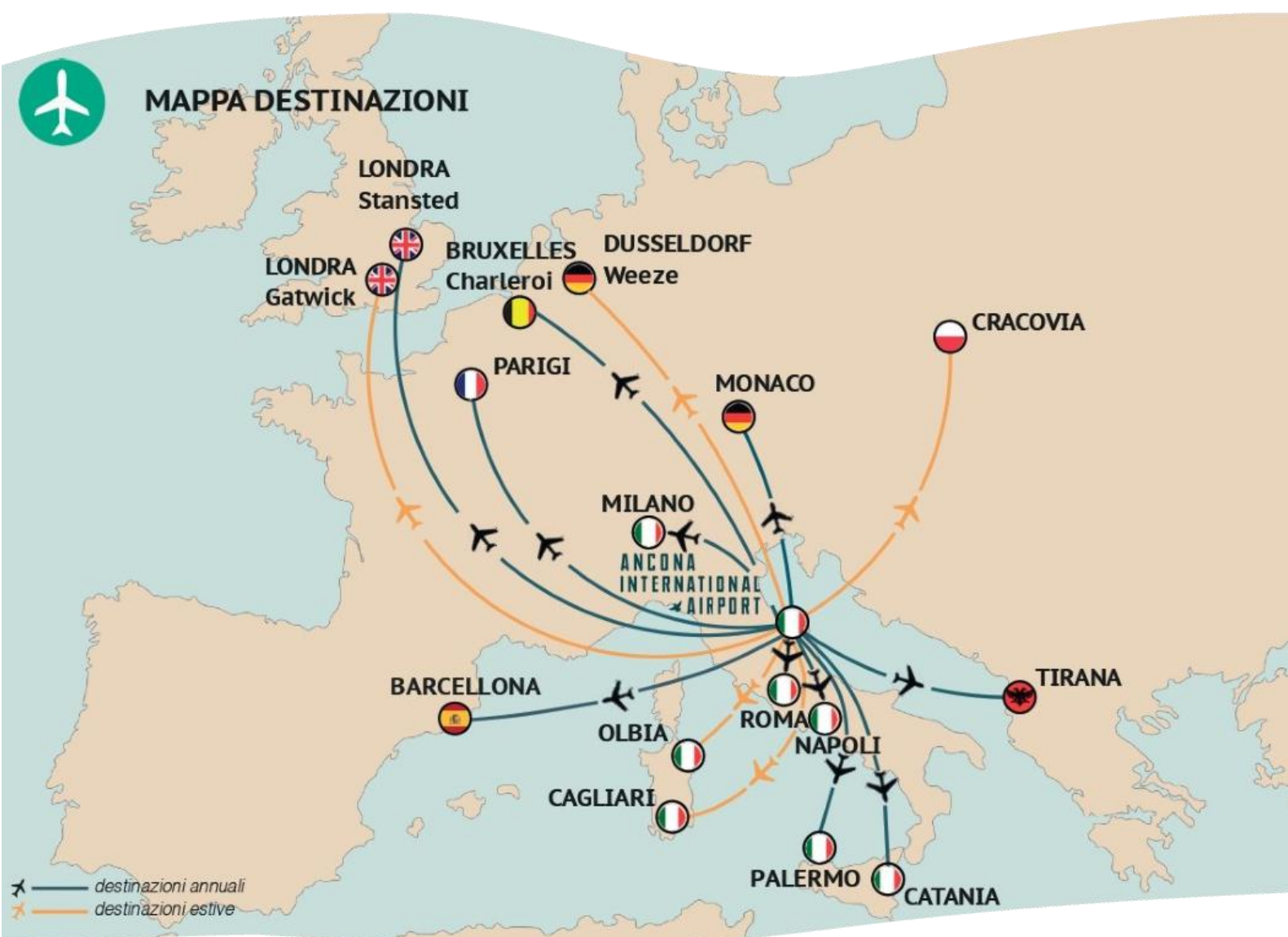
Totale merce/Posta	5.581.291	6.895.742	7.592.471	6.978.143	6.572.311
---------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Movimenti	2020	2021	2022	2023	2024
Linea nazionale	558	877	1.116	1.753	3.400
Linea internazionale	925	1.345	2.612	2.726	2.884
Charter	14	11	26	19	20
Aviazione generale	4.590	5.853	6.181	5.336	4.777
Cargo	891	874	856	836	845
Totale Movimenti	6.978	8.960	10.791	10.670	11.926

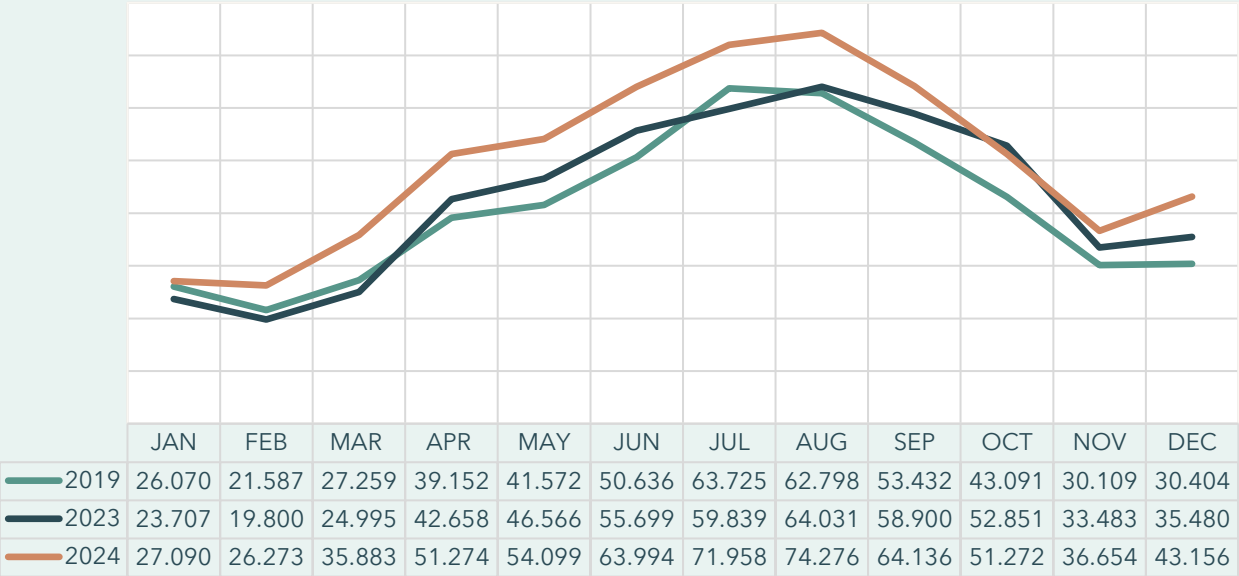
Ancona International Airport S.p.A. ha concluso il 2024 con un traffico passeggeri pari a 600.065, registrando un miglioramento del +15,8% rispetto al 2023, trainato dall'importante ripresa sia del traffico domestico (+15,6%), sia del traffico internazionale (+15,8%).

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

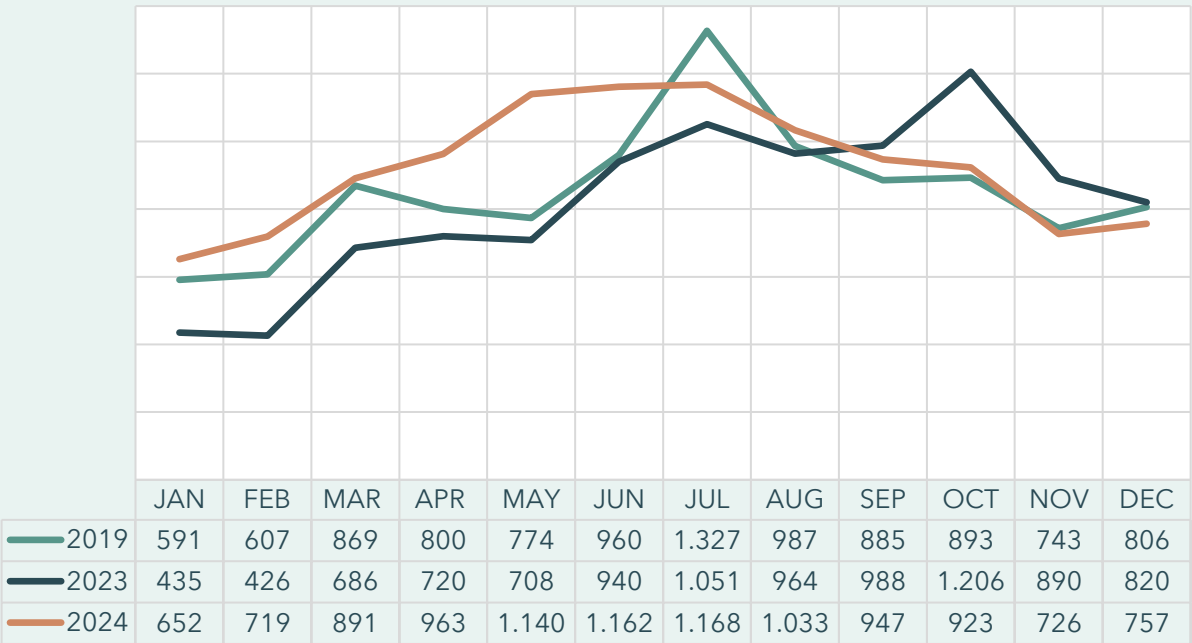
- consolidamento del volo su Parigi operato da Volotea ed iniziato a maggio 2023;
- raddoppio nel periodo estivo dei collegamenti Lufthansa su Monaco ed aumento della capacità dell'aeromobile;
- inizio del collegamento estivo Volotea su Atene;
- incremento delle frequenze Wizz Air su Tirana;
- inizio a novembre del volo su Barcellona operato da Volotea;
- incremento dei passeggeri trasportati da/per Catania.



Passeggeri 2019-2023-2024

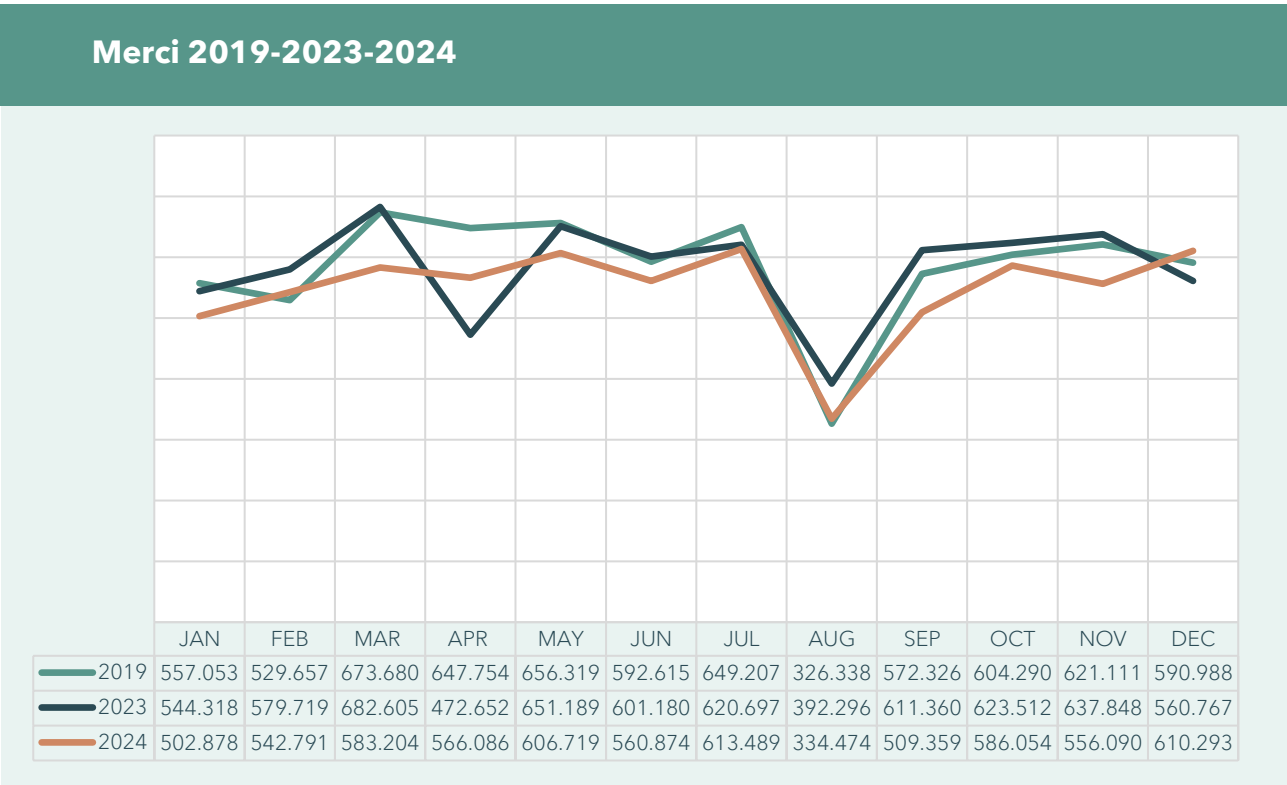


Movimenti passeggeri 2019-2023-2024



Nel 2024 il traffico merci sull'aeroporto di Ancona ha segnato una performance in linea rispetto all'anno precedente attestandosi a circa 6,5 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 2024 i corrieri espresso DHL ed UPS sono stati i due operatori, nell'ambito cargo, ad operare sul nostro scalo.

Previsioni 2025

Il 2025 sarà un anno di consolidamento del traffico dopo l'importante crescita del numero passeggeri registrata nel 2024. Ciò nonostante, il primo trimestre del 2025 il traffico passeggeri è cresciuto del 5% rispetto al 2024.

Per quanto riguarda il settore cargo, nel 2025 si prevede una crescita focalizzata in particolare nella seconda parte dell'anno in concomitanza con l'apertura dell'hub Amazon presso l'Interporto di Jesi.

Come sempre, A.I.A. continuerà nella programmazione di miglioramento della connettività del territorio e della qualità dei servizi erogati, ricercando al contempo il miglioramento della propria sostenibilità economica.



Non avio

Nel 2024 il settore non avio, il cui sviluppo delle varie attività commerciali dipende indissolubilmente dall'andamento del traffico aereo, ha continuato il trend positivo del 2023. L'aumento del numero dei passeggeri combinato con l'incremento dei canoni di subconcessione, l'incremento delle royalties grazie all'incremento dei passeggeri e gli accordi con nuovi clienti hanno determinato un risultato positivo nell'ambito di questa aerea funzionale.

I ricavi legati alle attività food and beverage sono incrementati rispetto all'anno precedente sia grazie all'aumento delle royalties sul fatturato, sia alla rivisitazione del canone di subconcessione.

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 brand sull'aeroporto.

Continua la crescita dei ricavi legati al parcheggio che, grazie ad una gestione oculata e professionale, sono incrementati di circa il 15% rispetto al 2023.



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 d'esercizio.

<i>Valori espressi in Euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023
Valore della produzione	7.950	6.132
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	305	(1.044)
Reddito operativo (Ebit)	(997)	(1.704)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.023)	(1.759)
Attività fisse	24.665	25.521
Patrimonio netto complessivo	18.461	19.483
Posizione finanziaria netta	(63)	(258)

4. Principali dati economici

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

<i>Valori espressi in Euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Ricavi <i>aviation</i>	5.835	4.180	1.655
Altri ricavi e proventi	2.114	1.951	163
Totale valore della produzione	7.950	6.132	1.818
Costi esterni	3.845	3.680	165
Valore Aggiunto	4.105	2.452	1.653
Costo del lavoro	3.800	3.496	304
Margine Operativo Lordo (Ebitda)	305	(1.044)	1.349
Accantonamenti e svalutazioni	108	1	(107)
Ammortamenti	1.193	659	(534)
Risultato Operativo (Ebit)	(997)	(1.704)	707
Proventi e oneri finanziari	(112)	(74)	(38)
Risultato prima delle imposte	(1.109)	(1.778)	669
Imposte sul reddito	(86)	(19)	(67)
Risultato netto	(1.023)	(1.759)	736

4.1 Andamento dei ricavi

Ricavi per servizi aeronautici

I ricavi caratteristici, pari ad 5,8 milioni di Euro, hanno subito un incremento rispetto al precedente esercizio per Euro 1,7 milioni di Euro, +39,60%, strettamente correlati alla ripresa del trasporto aereo. I ricavi recepiscono l'applicazione del nuovo principio contabile OIC 34, che prevede la classificazione degli incentivi alle compagnie aeree a riduzione dei ricavi, in precedenza iscritti all'interno dei costi per servizi. Ai fini della comparabilità la riclassifica ha riguardato anche l'esercizio precedente avendo A.I.A. scelto l'applicazione retrospettica del nuovo principio.

Ricavi per servizi non aeronautici

I parcheggi, strettamente correlati all'andamento dei volumi del traffico aereo ed a una revisione strategica commerciale, hanno avuto un incremento del 17,15% rispetto al 2023 e le attività commerciali un incremento del 14,34%.

4.2 Andamento dei costi

La Società si è adoperata al fine di attivare tutte le possibili leve riguardanti il contenimento dei 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

L'incremento pari ad Euro 165 mila è largamente riconducibile alla componente variabile dei costi di esercizio (canoni aeroportuali, servizio di security, servizi di pulizia e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura), con elasticità direttamente proporzionale ai volumi di traffico.

Costo del personale

L'incremento del costo del personale è direttamente correlato all'aumento del traffico aereo. Ha registrato nel corso del 2024 un aumento di Euro 305 mila rispetto al 2023 dovuto principalmente alla ripresa delle attività aeroportuali.

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 2024 rileva un valore positivo, a valenza storica, pari ad Euro 305 mila e rappresenta il raggiungimento di un obiettivo grazie ad una visione strategica innovativa.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce "ammortamenti e svalutazioni" recepisce principalmente Euro 1.193 mila per ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali ammortizzate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione.



ANCONA
INTERNATIONAL
✈ AIRPORT

6. Principali dati patrimoniali

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

<i>Valori espressi in Euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	127	69	58
Immobilizzazioni materiali nette	24.529	25.441	(912)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	9	11	(2)
Capitale immobilizzato (A)	24.665	25.521	(856)
Rimanenze di magazzino	123	86	36
Crediti verso Clienti	2.221	3.033	(812)
Altri crediti	861	1.264	(403)
Ratei e risconti attivi	66	62	4
Attività d'esercizio a breve termine	3.271	4.445	(1.174)
Debiti verso fornitori	2.850	3.749	(899)
Debiti tributari e previdenziali	1.636	1.589	47
Altri debiti	816	772	44
Ratei e risconti passivi	174	185	(11)
Passività d'esercizio a breve termine	5.476	6.295	(819)
Capitale circolante netto (B)	(2.205)	(1.850)	(355)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	369	379	(10)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	122	183	(61)
Altre passività a medio e lungo termine	3.441	3.361	80
Passività medio lungo termine (C)	3.932	3.923	9
Capitale investito (A+B+C)	18.528	19.748	(1.220)
Patrimonio netto	(18.461)	(19.483)	1.022
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(986)	(801)	(185)
Posizione finanziaria netta a breve termine	919	536	383
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(18.528)	(19.748)	1.220

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge la sostanziale 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.

<i>Valori espressi in Euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023
Margine primario di struttura	(6.199)	(6.031)
Quoziente primario di struttura	0,75	0,76
Margine secondario di struttura	(1.282)	(1.307)
Quoziente secondario di struttura	0,95	0,95



Principali dati finanziari

<i>Valori espressi in Euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Depositi bancari	1.376	901	475
Denaro e altri valori in cassa	22	21	1
Disponibilità liquide	1.398	922	476
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	480	387	93
Crediti finanziari	(5)	(7)	2
Debiti finanziari a breve termine	475	380	95
Posizione finanziaria netta a breve termine	923	542	381
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	986	801	185
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(986)	(801)	(185)
Posizione finanziaria netta	(63)	(258)	196

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.

	31.12.2024	31.12.2023
Liquidità primaria	0,76	0,79
Liquidità secondaria	0,78	0,80
Indebitamento	0,39	0,40
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,81	0,82

L'indice di liquidità primaria è pari a 0,76. 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 dei dodici mesi successivi l'approvazione del bilancio 2024.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 0,78. 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 0,39. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 0,81, 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 S.p.A., 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	<i>valori espressi in Euro/000</i>	Acquisizioni dell'esercizio
Impianti e macchinari		176
Altri beni e beni in concessioni		121
Altre immobilizzazioni immateriali		40
Totale immobilizzazioni		337

Nel corso del 2024 sono stati effettuati i seguenti interventi di manutenzione previsti nel "Piano di Manutenzione ordinaria e straordinaria 2024" approvato da all'Enac con nota prot. 06/06/2024 0083218_P. Gli interventi inseriti nel PMS 2024 e non realizzati nel corso dell'anno, saranno ripianificati nel PMS 2025, coerentemente all'aggiornamento del "Piano Quadriennale degli Interventi 2025-2028".

Aerostazione Passeggeri

Impianto rilevazioni incendi terminal:

A gennaio 2024 sono stati completati i lavori di adeguamento dell'impianto di rilevazione incendi dell'aerostazione passeggeri iniziati a dicembre 2023. L'intervento si è concluso con la sostituzione di tutti i rilevatori di fumo, i ripetitori di allarme, i pulsanti di allarme, le sirene e le centrali di gestione.

Pista e Piazzali

Manutenzione straordinaria:

nel corso del 2024 sono state effettuati interventi di manutenzione straordinaria su pista e piazzali per assicurare il continuo rispetto della *safety* aeroportuale e il mantenimento dei requisiti di certificazione delle infrastrutture di volo:

- ripasso segnaletica orizzontale e dei piazzali di sosta aeromobili;
- riparazione delle lesioni presenti su alcuni lastroni della pavimentazione in calcestruzzo della testata pista 04.

Recinzione

Manutenzione straordinaria recinzione aeroportuale:

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.

Parcheggio multipiano

Manutenzione straordinaria ascensore:

è stata effettuata la sostituzione delle funi e del pistone di sollevamento di uno dei due ascensori del parcheggio multipiano.

Cabina elettrica

Manutenzione straordinaria quadro elettrico e gruppo continuità:

sono state eseguite manutenzioni straordinarie e sostituite componenti del quadro elettrico principale; fornitura e sostituzione dell'interruttore in particolare adeguamenti e collegamenti degli interblocchi e del quadro di comando del gruppo elettrogeno a supporto dell'impianto elettrico dell'aerostazione, revisione quadro di comando avviamento automatico e sostituzione scheda e adeguamento portella; configurazione parametri e prove di funzionamento.

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 entro febbraio del 2024.

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, la sostituzione della pompa del pozzo VVF e manutenzioni su mezzi aeroportuali. Inoltre, si è dato attuazione alle attività previste nel piano delle manutenzioni ordinarie non capitalizzate 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 S.p.A. 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.

Complessivamente nel 2024 si sono svolti:

- N° 5 *Safety Boards* di cui uno congiunto con il servizio RFFS
- N° 1 *Safety Committee*
- N° 1 *Aerodrome Emergency Committee*
- N° 20 *Safety Action Groups*

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 aventi la finalità di garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, valutandone periodicamente l'efficacia per correggere eventuali deviazioni e per perseguirne il miglioramento.

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

Inoltre, sono stati pubblicati e distribuiti 14 *Safety notice* ed è stata organizzata una FOD WALK sulla pista con lo scopo di promuovere e portare all'attenzione del sistema aeroportuale una serie di argomenti legati alla sicurezza del volo.

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 (37 *Ground Safety Report*), 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.

Anche la formazione è proseguita in quanto la competenza del personale rappresenta un elemento fondamentale per il conseguimento della sicurezza, sono stati effettuati Corsi di *Airside*

Safety aware per un totale di circa 220 partecipanti e formate 54 persone sul Piano di Emergenza Aeroportuale.

Nel corso del 2024, le esercitazioni svolte sono state 5, tre delle quali con più di 40 partecipanti, le attivazioni reali sono state complessivamente 3, tutte senza conseguenze e senza alcuna criticità di risposta.

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 dell'Autorità.



**ANCONA
INTERNATIONAL
AIRPORT**

10. Formazione personale

L'importanza riservata alla formazione da parte del Gestore Aeroportuale A.I.A. (Ancona international Airport) sottintende una particolare attenzione rivolta alla qualità professionale dei lavoratori aeroportuali a tutti i livelli: si tratta di un processo di miglioramento continuo, per assicurare sicurezza, capacità competitiva ed adattabilità ai cambiamenti.

Il piano di formazione del 2024 è stato adeguato alle novità normative e procedurali intervenute, con lo scopo sia di mantenere attivi i *training* obbligatori, propedeutici per l'espletamento delle mansioni dei dipendenti a tempo indeterminato, che di rispondere alle esigenze aziendali come la formazione di personale stagionale.

In riferimento al personale stagionale, la formazione deve essere completata prima che lo stesso venga immesso nelle mansioni o che abbia accesso in air-side.

Il Gestore Aeroportuale A.I.A. (Ancona International Airport) si avvale del *Training Manager* (TM) per l'attuazione e l'implementazione del *Training*. Il TM gestisce, coordina e supervisiona le attività di addestramento nonché l'attività di archiviazione di tutta la documentazione inerente alla formazione; ricerca Istruttori ed Esaminatori opportunamente qualificati e adeguate strutture e mezzi per lo svolgimento degli addestramenti. Inoltre, deve assicurare un'adeguata registrazione dei percorsi addestrativi, delle qualifiche e dei controlli professionali.

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.

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 (durata 2 anni);
- corsi *recurrent*, di aggiornamento (durata 2 anni);
- 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-(durata 2 anni);
- *proficiency check* - verificare nel tempo il mantenimento delle competenze acquisite-(durata 2 anni).

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.

Le risorse a cui sono state assegnate nuove/differenti mansioni, sono state sottoposte ad un

adeguato addestramento mirato a comprendere le eventuali differenze tra i compiti precedenti e quelli futuri. L'eventuale necessità di integrazione è stata determinata sulla base di un confronto tra il programma di formazione richiesto per la nuova posizione con la formazione già effettuata dal personale interessato, come documentato nella scheda di formazione individuale della risorsa.

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

Il Gestore, nella figura del TM, 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.

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, alla movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità, 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 sia a corsi di formazione in presenza da parte di formatori interni, in particolare si fa riferimento alle mansioni di *check-in*, di *lost&found* e di carico/scarico merce, ma anche a corsi specifici di compagnia, proposti dai Vettori Aerei, necessari per l'attuazione delle procedure di compagnia. Questa tipologia di corsi è svolta in modalità *e-learning*.

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

Di seguito l'elenco dei corsi effettuati nel 2024:

- *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 2024 parte teorica e parte pratica in presenza);
- *bcu - bird control unit -recurrent* (novembre 2024 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 - passenger reduced mobility* - mod 1 e mod 2 (sviluppato in presenza durante tutto l'anno in base alle date di scadenza);
- *gse (ground support equipment)* e *gse per winter operations* (novembre 2024 con formatore interno);
- corso *global reporting form* e agibilità - proficiency (marzo 2024 in modalità e-learning);
- corso *human factor - recurrent* (settembre 2024) e *proficiency* (novembre 2024) entrambi in modalità e-learning;
- corso *pea & family assistance* - base (gennaio 2024) in presenza;
- corso *start up & follow me* - base (marzo 2024) in presenza;
- corso operazioni invernali - base (marzo 2024) in modalità e-learning;
- corso ordinato movimento - base (marzo 2024) 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 dicembre 2024, le misure che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2024 e quelle che saranno successivamente oggetto di interventi.

Nella stessa data del 30 dicembre 2024 si è svolta la riunione periodica ai sensi dell'art. 35 del D. Lgs. 81/08.

Organizzazione aziendale

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

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

Con la conversione del Decreto Legge n.146/2021 con la Legge n.215/2021 sono stati aggiornati ed integrati alcuni articoli del D. Lgs.81/08, queste modifiche hanno interessato anche la figura del preposto, il cui ruolo all'interno dell'azienda viene rafforzato. Il piano di formazione aziendale sarà costantemente aggiornato, e potrà essere modificato e/o integrato sulla base delle richieste aziendali, delle proposte del RLS o dell'emanazione di modifiche normative, come ultima in ordine di tempo quella relativa ai preposti.

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

Tutti i lavori in appalto più significativi sono gestiti dal Servizio di Prevenzione e Protezione con la

redazione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenza (DUVRI), con un sopralluogo preliminare congiunto con gli appaltatori nell'area dei lavori ed un primo verbale di coordinamento e cooperazione di inizio lavori tra le parti interessate.

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

Lavoro notturno

La programmazione annuale del lavoro notturno, valutata mediamente in circa 50 turni composti da un impiegato di scalo, non determina attività con obbligo del controllo sanitario (Aeroporto chiuso dalle ore 00:00 alle ore 06:00 dal lunedì al sabato tranne nei casi di attivazione dei piani d'emergenza -MEDEVAC-HEMS). 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 2024 si sono registrato n.3 infortunio sul lavoro. Tutti gli eventi sono stati analizzati ed 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 2024 non si sono registrate richieste di malattia professionale.

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

Nel corso del 2024 si è approfondito e chiarito, anche con il supporto dei tecnici del Comando Provinciale dei VVF, che l'attività di Aerostazione non rientra nel campo di applicazione del DM. 17/07/2014 pertanto l'Allegato I del DPR 151 del 01 agosto 2011 (Attività n.78/1/C) e la successiva Regola Tecnica non sono applicabili all'aerostazione di Ancona-Falconara.

Tutte le altre attività delle aree aeroportuali soggette ai controlli dei VVF sono dotate di rinnovo di conformità in corso di validità.

L'organizzazione aziendale (risorse, formazione, mezzi, ecc.) finalizzata alla lotta antincendio e all'attuazione delle misure di emergenza viene aggiornata 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. Sarà 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 ha riguardato 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.

Dispositivi di protezione individuale

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

Agenti fisici

L'aggiornamento della valutazione dei rischi da esposizione al rumore ed alle vibrazioni è stato effettuato nell'anno 2021 in conformità alla norma D.lgs. 81/08 e verrà aggiornato entro il corrente anno.

Al rischio rumore sono interessati gli operatori di rampa del gestore aeroportuale con valori superiori al livello superiore di esposizione $LEX_{8h} > 85 \text{ dB(A)}$.

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.

Nel corso del 2024 è stata aggiornata la valutazione del rischio da stress lavoro correlato, come da programmazione del 2023 in sede di riunione periodica art. 35 de D.Lgs. 81/08.

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

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

Agenti Chimici

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

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

Agenti Biologici

La valutazione dei rischi da esposizione ad agenti biologici è inserita nel DVR. Relativamente a Sars Cov2 (Covid 19), nel corso del 2024 l'azienda ha provveduto a mantenere a disposizione, in particolare per il pubblico, appositi presidi di igienizzazione, mantenendo comunque il controllo su eventuali aggiornamenti normativi e procedurali in merito.

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 a dicembre 2024 ha avviato, tramite procedura telematica concorsuale, la gara Europea per l'affidamento di tutti i servizi *security*, in quanto il contratto con l'impresa affidataria è in scadenza nel 2025.

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, nel corso del 2024, ha continuato ad assicurare il previsto coordinamento del complesso delle attività di sicurezza in ambito aeroportuale, vigilando inoltre sull'operato dell'Impresa di Sicurezza, direttamente attraverso la figura del *Security Manager* che garantisce le necessarie attività di monitoraggio della conformità dei processi dati in appalto all'Impresa di Sicurezza anche tramite l'ausilio di un gestionale informatizzato *ad hoc* implementato.

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.

12. Qualità

La politica della qualità della Ancona International Airport S.p.A. ha come scopo principale il costante miglioramento della *customer experience*.

Nell'ambito delle politiche di miglioramento dell'infrastruttura nel corso del 2024 sono state create, in sala imbarchi, due aree *open space* (una in zona Schengen e l'altra in zona extra Schengen) dedicate ai passeggeri a mobilità ridotta, denominate per l'appunto "Area Assistenza Speciali". Esse sono delimitate dalla parte che si accede da un totem con l'insegna e da alcune piante. Al loro interno i passeggeri possono accedere direttamente ai bagni dedicati e trovare opuscoli e materiali informativi utili. Inoltre, è stato adibito il servizio di *Fast track* ai controlli di sicurezza che permette ai passeggeri che ne fanno richiesta, di saltare la fila e passare in tutta tranquillità alla sala imbarchi. Questo servizio è a pagamento e può essere acquistato oltre che in biglietteria anche on-line.

Altro risultato degno di nota è la realizzazione del progetto "Autismo, in viaggio attraverso l'Aeroporto" ideato da Enac con la collaborazione di Assaeroporti, Aeroporti 2030 e le associazioni del settore. Per la realizzazione del progetto nel nostro scalo, ci siamo avvalsi del coinvolgimento dell'associazione ANGSA Marche APS (Associazione Nazionale Genitori persone con Autismo) nelle persone della sua presidente dell'associazione stessa, Antonella Foglia e dei suoi collaboratori Daniele Owen e Donatella Pompei.

Sono stati individuati 15 punti strategici all'interno sia del padiglione Partenze che di quello Arrivi, compresi le sedute dedicate ai PRM. Nel 2024 ne sono stati installati 8 (quasi la metà) nei posti dove i passeggeri stazionano più a lungo, come gli imbarchi.

Anche quest'anno i sondaggi utili alla redazione della Carta dei Servizi sono stati svolti dalla società Ipothesi S.R.L., secondo quanto stabilito dalla circolare GEN-06.

In generale i dati relativi alla qualità percepita risultano migliorati rispetto ai valori rilevati l'anno precedente.

In merito alle indagini dei passeggeri PRM nel corso del 2024 sono stati assistiti 3.947 passeggeri contro 3.524 del 2023 con un incremento del 12% con buoni indicatori di qualità percepita.

La media complessiva è passata da 98,1% del 2023 a 99,7% del 2024.

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. I risultati economici sono altresì condizionati dalla congiuntura economica, delle condizioni economiche economiche-finanziarie dei singoli vettori, dalle alleanze tra gli stessi che dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.

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. A.I.A. ritiene di minimizzare tale rischio con una ridistribuzione del traffico passeggeri attraverso l'attività di ricerca e acquisizioni di nuovi vettori.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

La Società è esposta al rischio della diminuzione della marginalità sui ricavi della Business Unit Aviation in quanto, a parità di volumi, nel caso in cui ci sia un aumento di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi e questo non sia controbilanciato da un adeguato sviluppo di traffico che prevede una minore o nulla incentivazione, vi sarebbe una riduzione della marginalità. La Società, nel rispetto della propria Policy di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia legacy carrier, sia low cost, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte e presidia la marginalità.

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 mercato finanziario complicato nel reperimento di fondi atti a coprire il fabbisogno determinato dagli investimenti e alle esigenze di finanziamento del Capitale Circolante Netto. A.I.A. 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. 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 dei dodici mesi successivi alla approvazione del bilancio 2024. È 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 anche in funzione del rispetto delle vigenti normative.

A.I.A., 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.

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.

A.I.A. 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 rinvii.

In data 10 gennaio 2024 la Corte di Cassazione, nell'ambito del differente giudizio R.G. n. 7833/20, in cui era parte Ancona Airport, ha pubblicato la sentenza n. 990/2024 con cui ha accolto il ricorso delle Amministrazioni statuendo il nuovo principio di diritto che il Fondo Antincendi Aeroportuale "HA NATURA DI TRIBUTO VINCOLATO" al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito" e che tale "vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito". In data 11 ottobre 2024, si è provveduto a notificare alle Amministrazioni ed a depositare una nuova Istanza di questione di legittimità costituzionale sui ritenuti vizi e contrasti che presentano le norme del Fondo Antincendio aeroportuale. In data 18 ottobre si è formulata nuova istanza di legittimità costituzionale allineata ai profili di costituzionalità già sollevati dalla CGT Lazio con l'ultima Ordinanza n.1705/2024.

La Società, nel "Principio di Prudenza", ha reputato opportuno continuare a mantenere lo stesso approccio 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 2024 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.

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").

In ossequio conformità alle disposizioni delle Linee Guida ANAC 12.07.2023 n. 31, il consiglio di amministrazione di A.I.A. ha istituito un secondo canale di segnalazione *Whistleboling*, 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

Per l'Ancona International Airport S.p.A. si prevede un 2025 di consolidamento del traffico dopo l'importante crescita del numero passeggeri registrata nel 2024; infatti, già dai primi tre mesi del 2025 il traffico passeggeri si è incrementato del 5% rispetto al 2024.

La continuazione della tendenza positiva per tutto il 2025 si basa su:

- la ridefinizione delle performances di voli continuità operati sulle città di Milano, Roma e Napoli; la prosecuzione di tali voli è attualmente garantita dalla compagnia aerea SkyAlps, prorogabile fino al 1° novembre 2025, e comunque non oltre l'aggiudicazione del nuovo bando;
- il consolidamento del traffico aereo dei voli già operativi e la nuova destinazione di Barcellona iniziata a novembre 2024 hanno persuaso la compagnia aerea spagnola ad operare la rotta di Madrid dal mese di dicembre 2025;
- l'affidamento in subconcessione della gestione di attività di erogazione dei servizi di assistenza a terra per i voli di aviazione generale, voli scuola/addestramento inclusi, affidata a Delta Aerotaxi S.R.L. a far data dal mese di febbraio 2025;
- è stato definito il finanziamento di Euro 750.000 con l'Istituto di credito BCC di Ancona per la realizzazione di un impianto fotovoltaico da installare sulla copertura del terminal partenze dell'aerostazione;
- 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 potenziare il turismo incoming attraverso l'Aeroporto. Tale attività rappresenta un ulteriore tassello per posizionare l'aeroporto come vetrina di riferimento dei flussi d'internazionalizzazione del 'Made in Marche' nel mondo;
- 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 ha visto 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;

- in data 17 febbraio 2025 è stato trasmesso all’Enac per l’approvazione il Master Plan che fornisce un quadro di riferimento all’interno del quale l’insieme dei sistemi funzionali di Ancona International Airport S.p.A. potrà evolversi nel periodo 2024 - 2035. Il piano individuale definisce in maniera puntuale gli interventi di potenziamento necessari sia nel breve che nel medio termine, tenendo conto delle previsioni relative all’evoluzione del traffico passeggeri e merci, delle linee di sviluppo infrastrutturali e commerciali della Società di gestione.

Le aree di business che sono in fase di implementazione sono:

- traffico pax
 - traffico cargo
 - attività aerospaziali
 - attività MRO
 - progetto VERTICALL
 - aviazione generale;
- il 6 marzo 2025 è stato approvato in prima lettura alla Camera dei Deputati il DDL “LVII, n.2”, disposizioni in materia di economia dello spazio” del 10 settembre 2024, che permette di valorizzare tra i siti idonei alla realizzazione di Spaziporti le infrastrutture già incluse in accordi di investimento per attività aerospaziali; al momento sono solo due gli aeroporti potenzialmente idonei alla realizzazione di attività aerospaziali tali da essere classificati come spaziporto. Tra questi figura l’aeroporto di Ancona.

Sulla base di quanto sopra esposto, le previsioni degli Amministratori riportate nel Piano 2024 - 2027 sono orientate, sotto il profilo economico, verso un consolidamento dei livelli di EBITDA coerente con gli obiettivi previsti nel piano industriale.

La continuità aziendale, legata alle iniziative dei primi mesi del 2025 già descritte, è strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi del budget 2025 e del suddetto Piano; gli Amministratori, che monitorano attentamente la pianificazione finanziaria corrente e 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 sostegno costante al gruppo manageriale rivolto verso un futuro commercialmente brillante e finanziariamente sostenibile della nostra azienda.

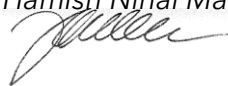
Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Falconara Marittima, 14 aprile 2025

Per il Consiglio di Amministrazione

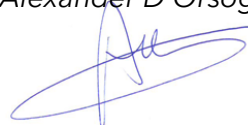
Il Presidente

Hamish Nihal Malcom De Run



L'Amministratore Delegato

Alexander D'Orsogna



A photograph of an airport runway at night, illuminated by green and white lights, leading towards a distant horizon under a dark blue sky.

ANCONA INTERNATIONAL ✈️ AIRPORT

Relazione sulla gestione - Bilancio d'esercizio 2024

Ancona International Airport S.p.A.

www.ancona-airport.com