

Ancona International Airport S.p.A.

Bilancio 2025

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 31/12/2025

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2025

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

Sommario

1. Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio	6
2. Scenario del traffico aereo	8
3. Analisi dei risultati reddituali e della struttura patrimoniale	15
4. Principali dati economici	16
4.1 Andamento dei ricavi	17
4.2 Andamento dei costi	17
5. Margine Operativo Lordo (EBITDA)	18
6. Principali dati patrimoniali	19
7. Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle	22
8. Investimenti	23
9. Sistema di gestione della sicurezza operativa (Aviation Safety)	25
10. Formazione personale	27
11. Salute e sicurezza sul lavoro	29
12. Qualità	33
13. Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile	34
14. Analisi rischi ed incertezze	34
15. Contenziosi in essere	36
16. Modello di organizzazione e gestione controllo ex decreto legislativo 231/2001	40
17. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, prevedibile evoluzione della gestione e continuità aziendale	41

Lettera agli Stakeholders

Il 2025 ha rappresentato per Ancona International Airport S.p.A. un anno di consolidamento e transizione, segnato dal rinnovamento della governance e dall'avvio di una nuova fase di sviluppo. In tale contesto, l'aeroporto ha rafforzato il proprio ruolo strategico per la connettività e la crescita economica delle Marche e dell'Adriatico centrale, ponendo le basi per un'evoluzione da porta di accesso al territorio a volano di sviluppo per le eccellenze della regione.

L'esercizio si è svolto in un contesto di progressiva stabilizzazione del settore dell'aviazione e si è chiuso con un risultato economico negativo pari ad Euro 1.095.353. Allo stesso tempo, la Società ha confermato per il secondo anno consecutivo una marginalità operativa positiva pari ad Euro 159.000. Per quanto riguarda il fatturato, la Società ha registrato un incremento rispetto allo scorso esercizio pari al 1,8%.

Il traffico passeggeri ha superato le 600.000 unità, con una crescita significativa del segmento internazionale (+21,7%). In particolare, il numero complessivo dei passeggeri è passato da 601.000 a 607.000. Sul fronte cargo, l'aeroporto ha registrato volumi in linea con l'anno precedente, attestandosi a circa 6.500 tonnellate e confermandosi come secondo scalo merci della dorsale adriatica.

Su queste premesse, nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno è stato avviato un percorso di evoluzione e rafforzamento del modello industriale e commerciale della Società. In particolare, sono stati introdotti nuovi strumenti di analisi del mercato aviation, che oggi consentono una lettura più strutturata delle dinamiche di traffico e delle opportunità di sviluppo. Le analisi quantitative e qualitative condotte attraverso survey realizzate in collaborazione con le associazioni di categoria e gli atenei marchigiani hanno contribuito a orientare in modo più mirato le scelte di marketing e sviluppo commerciale, elevando il livello di interlocuzione con i principali vettori aerei. Parallelamente, è stata rafforzata la struttura nelle aree infrastrutture, commerciale e marketing.

Tale percorso ha condotto alla definizione di una strategia aziendale organica, sviluppata attraverso un ampio coinvolgimento della popolazione aziendale e delle principali realtà del territorio.

La nuova strategia aziendale si è basata su tre direttrici principali: una visione di medio-lungo periodo con orizzonte 2030, un modello di partnership evoluto e una chiara scelta di differenziazione, orientata a uno sviluppo selettivo e sostenibile del network, e allo sviluppo di nuove linee di business in grado di migliorare la profittabilità e valorizzare il posizionamento distintivo dello scalo.

In questo contesto, ha assunto crescente rilevanza lo sviluppo dell'intermodalità, quale elemento chiave per migliorare l'accessibilità dello scalo e rafforzarne il ruolo all'interno dei sistemi di mobilità regionale e nazionale. A tal fine, nel corso del 2026 è previsto l'avvio di interventi infrastrutturali per la connessione diretta dell'aerostazione con la rete ferroviaria, affiancati da accordi operativi con operatori del trasporto ferroviario e stradale, finalizzati a costruire un sistema di accesso più integrato ed efficiente.

Al contempo, i temi dell'innovazione e della sostenibilità hanno assunto un ruolo sempre più centrale nella strategia aziendale, affiancando i pilastri tradizionali della safety e della security. Il rafforzamento della collaborazione con il mondo della ricerca, anche attraverso le iniziative sviluppate con il CNR nel settore aerospaziale, la stretta collaborazione con il cluster aerospaziale delle Marche e l'avvio di un percorso strutturato in ambito ESG, attraverso l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite e l'ingresso nel programma Airport Carbon Accreditation (ACA) dell'Airports Council International, nell'ottica di una progressiva riduzione delle emissioni, rappresentano elementi qualificanti della traiettoria futura.

La valorizzazione del capitale umano rappresenta un elemento centrale della nuova strategia aziendale. Le circa 75 persone della società sono state coinvolte attivamente nella definizione delle linee strategiche e delle iniziative che consentiranno il raggiungimento degli obiettivi futuri. Nel corso dell'esercizio, sono stati inoltre realizzati interventi di stabilizzazione del personale e il consolidamento delle competenze interne.

In tal senso, è stata dedicata particolare attenzione allo sviluppo professionale, con programmi di formazione orientati alle principali tematiche di evoluzione del settore, tra cui intelligenza artificiale, sostenibilità e sicurezza informatica. Le attività formative hanno progressivamente coinvolto l'intera popolazione aziendale, contribuendo a rafforzare le competenze necessarie ad affrontare le sfide future.

Tale percorso si inserisce in un contesto caratterizzato da persistenti elementi di volatilità e fattori esogeni in grado di incidere sulla stabilità del trasporto aereo a livello globale, richiedendo un approccio attento e flessibile nella gestione operativa e strategica. In questo scenario, la Società mantiene un'attenzione costante ai temi della gestione dei rischi e della continuità operativa, elementi sempre più centrali per garantire resilienza e capacità di risposta.

In questa prospettiva, il 2025 ha segnato un passaggio importante per Ancona International Airport: un anno in cui l'organizzazione ha posto le basi per guardare al futuro con responsabilità e visione di lungo periodo, in stretta collaborazione con le istituzioni, la Regione e il sistema imprenditoriale del territorio, con l'obiettivo di tradurre le iniziative avviate in risultati concreti e sostenibili nel tempo a beneficio dell'aeroporto, del territorio e delle sue comunità.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Stewart Edward Murry Higginson



L'Amministratore Delegato

Buffa Giorgio



Signori Azionisti,

La presente relazione sulla gestione corredata il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 ed è stata redatta ai sensi dell'art. 2428 del c.c.

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 al fine di consentire un'adeguata valutazione in merito alla redazione del bilancio d'esercizio, a seguito del recente rinnovo dell'intero Consiglio di Amministrazione avvenuto nell'ottobre 2025 e dei conseguenti adempimenti.

MODELLO DI GOVERNANCE

Il sistema di governance di Ancona International Airport Spa è basato sul modello organizzativo tradizionale costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione, dal Collegio Sindacale, della Società di revisione e dall'Organismo di Vigilanza.

Consiglio di Amministrazione

Il consiglio di Amministrazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 31.10.2025 per tre esercizi (fino approvazione bilancio al 31.12.2027) e si compone:

Higginson Stewart Edward Murray - Presidente del Consiglio Amministrazione

Buffa Giorgio - Amministratore Delegato

Brandoni Goffredo - Consigliere

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 29.06.2023 per tre esercizi (fino approvazione bilancio al 31.12.2025) e si compone:

Patassini Tullio - Presidente e di nomina del Ministero dell'Economia e delle Finanze

Vitali Ermanno - Sindaco e di nomina del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti

Berton Simone - nomina da parte del Socio privato Njord Adreanna Srl

Società di revisione

La Società di revisione - Deloitte & Touche Spa la cui scadenza del mandato fino all'approvazione del bilancio al 31.12.2025.

Visione, missione, scopo e valori

La nostra visione

Diventare il polo di eccellenza multifunzionale dell'Adriatico per i settori dell'aviazione e dell'aerospazio.

La nostra missione

Rendere le Marche orgogliose del proprio aeroporto, accogliere i clienti, connettere le merci, abilitare l'innovazione – rimanendo fedeli ai nostri valori.



Il nostro scopo

Promuovere l'eccellenza delle Marche, riducendo le distanze, connettendo la regione medio-adriatica al mondo.

I nostri valori

Empatia: comprendere le esigenze dei passeggeri, colleghi, partners e della nostra comunità.

Passione: anticipiamo le sfide ed operiamo con spirito di iniziativa e dedizione.

Integrità: operiamo con trasparenza e responsabilità, perseguendo sempre ciò che riteniamo giusto.

Collaborazione: il nostro successo si fonda sulla collaborazione con le nostre persone, i partner e il territorio.

1. Principali fatti intervenuti nel corso dell'esercizio

L'anno 2025 per Ancona International Airport Spa si chiude in un contesto di progressiva stabilizzazione delle dinamiche di traffico e connettività, con un traffico passeggeri pari a 606.633 unità, dato che conferma un quadro di consolidamento dopo le recenti fasi di volatilità del settore. In tale scenario, la Società guarda al futuro perseguendo l'obiettivo di rafforzare ulteriormente il ruolo dello scalo in un'ottica di innovazione, di crescita sostenibile e inclusiva. L'esercizio evidenzia inoltre una marginalità positiva in termini di redditività operativa della gestione caratteristica, unitamente a una costante attenzione alla qualità dei servizi e alla esperienza del passeggero.

Il 2025 ha pertanto rappresentato un anno di consolidamento verso la ripresa, segnando l'avvio di una nuova visione e rinnovata focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti di seguito:

- nel mese di dicembre il vettore Volotea ha operato alcune rotazioni sullo scalo di Madrid; tale collegamento diventerà annuale nel corso del 2026. Nel 2025 si è inoltre assistito alla stabilizzazione della rotta su Barcellona, avviata alla fine del 2024. Tali collegamenti, unitamente alle altre rotte operative, contribuiscono al rafforzamento del turismo incoming, favorendo nuove opportunità di destagionalizzazione e di crescita per l'intero territorio ponendo le basi per ulteriori sviluppi;
- a fronte della contrazione registrata sul traffico domestico, si evidenzia un significativo incremento del traffico internazionale pari al 21,7%, trainato dall'aumento delle frequenze sulle rotte operate da Ryanair verso Bruxelles, Cracovia e Londra, nonché dall'incremento delle frequenze sulla rotta per Tirana operata da Wizz Air;
- 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 far data dal mese di febbraio 2025 a Delta Aerotaxi S.R.L.;
- nel 2025 si è definito il Piano di Sviluppo aeroportuale che fornisce il 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 industriale individua in modo 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, nonché delle linee di sviluppo infrastrutturali e commerciale della Società di gestione. Il piano sarà trasmesso all'Enac per l'approvazione nel 2026;
- 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.

L'ART, dopo un esame della documentazione, ha autorizzando l'aumento delle tariffe aeroportuali a far data dal 16 dicembre 2024;

- a fine 2025 la Società ha delineato una visione strategica ambiziosa, orientata a trasformare l'Aeroporto Raffaello Sanzio in un vero e proprio punto di riferimento per qualità, innovazione e integrazione con il territorio. L'obiettivo non si limita al potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale in senso stretto, ma si estende alla costruzione di un sistema capace di mettere al centro le persone – passeggeri, operatori e comunità locali – offrendo servizi sempre più efficienti ed accessibili. Creare un modello di sviluppo sostenibile e inclusivo, in cui mobilità, economia e cultura si intrecciano per generare benefici duraturi per la comunità e per rafforzare l'identità e la competitività delle Marche nel mondo.

In questa prospettiva, l'aeroporto viene concepito come una piattaforma strategica in grado di generare valore diffuso per l'intera Regione Marche. Un valore che non si esaurisce nella dimensione economica – pur fondamentale in termini di sviluppo, attrattività e occupazione – ma che si traduce anche in impatti positivi sul piano sociale e culturale. L'infrastruttura aeroportuale diventa così un veicolo di promozione dell'identità marchigiana, delle sue eccellenze produttive, artistiche e paesaggistiche, contribuendo a rafforzarne il posizionamento a livello nazionale e internazionale.

Per dare concreta attuazione a questa visione, la Società ha ritenuto imprescindibile avviare un articolato percorso di ascolto e confronto, coinvolgendo attivamente le principali realtà di eccellenza del territorio marchigiano. Imprese, istituzioni, università, operatori culturali e rappresentanti dei settori chiave sono stati chiamati a partecipare a un dialogo strutturato, finalizzato a raccogliere contributi, esperienze e proposte. Questo processo partecipativo consente non solo di intercettare bisogni e aspettative, ma anche di costruire una progettualità condivisa, capace di riflettere le reali vocazioni della regione.

In tale contesto, l'aeroporto si configura sempre più come un hub aperto e dinamico, in cui infrastruttura e territorio dialogano costantemente, alimentando un circolo virtuoso di crescita e valorizzazione reciproca;

- con DGR1866/2022 relativa al bilancio finanziario 2023-2025, capitolo 2070110511, sono stati trasferiti nel 2023 Eur300.000 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 rappresenta un ulteriore tassello per posizionare l'aeroporto come vetrina di riferimento dei flussi d'internazionalizzazione del 'Made in Marche' nel mondo.

L'impatto sui valori dell'esercizio 2025 è ampiamente analizzato nei capitoli che seguono specificamente dedicati allo scenario di mercato, all'andamento economico e all'evoluzione della situazione patrimoniale e finanziaria.

2. Scenario del traffico aereo

L'anno 2025 ha visto una crescita della domanda internazionale del 7,1% rispetto al 2024, con un andamento del settore in linea con i modelli storici di crescita dopo la forte ripresa post-Covid. I dati relativi al sistema aeroportuale italiano del 2025 evidenziano un rafforzamento del ruolo del trasporto aereo nell'economia nazionale, con una crescita del 5% rispetto all'anno precedente. Tale dinamica conferma il progressivo consolidamento del settore dopo le criticità registrate negli anni passati e sottolinea la centralità del comparto nel sostenere la mobilità di passeggeri e merci. Si tratta di un segnale forte e inequivocabile della definitiva ripresa del settore e della centralità del trasporto aereo per la crescita economica, la competitività e la connettività del Paese. Il comparto si conferma una leva strategica per l'economia nazionale, capace di sostenere turismo, business e competitività internazionale, accompagnando al tempo stesso l'evoluzione verso un modello di mobilità più innovativo e sostenibile.

Fonte: Assaeroporti

Totale aeroporti italiani	2021	2022	2023	2024	2025	Δ2025 2024
Movimenti (in migliaia)	947	1.469	1.601	1.721	1.774	3,1%
Passeggeri (in migliaia)	80.671	164.641	197.194	219.079	238.081	5,0%
Cargo e posta (in migliaia di tonnellate)	1.089	1.104	1.087	1.250	1.270	15,0%

Nelle tabelle seguenti vengono riassunti i dati passeggeri, movimenti e cargo del periodo 2021-2025 per l'Ancona International Airport S.p.A.

Traffico	2021	2022	2023	2024	2025
Linea nazionale	105.851	150.542	158.596	183.381	143.631
Linea internazionale	131.158	311.004	353.571	409.579	452.866
Charter	682	1.645	1.865	2.298	4.290
Transiti	507	415	194	710	1.005
Aviazione generale	3.044	4.016	3.783	4.123	4.841
Totale Passeggeri	241.242	467.622	518.009	600.065	606.633

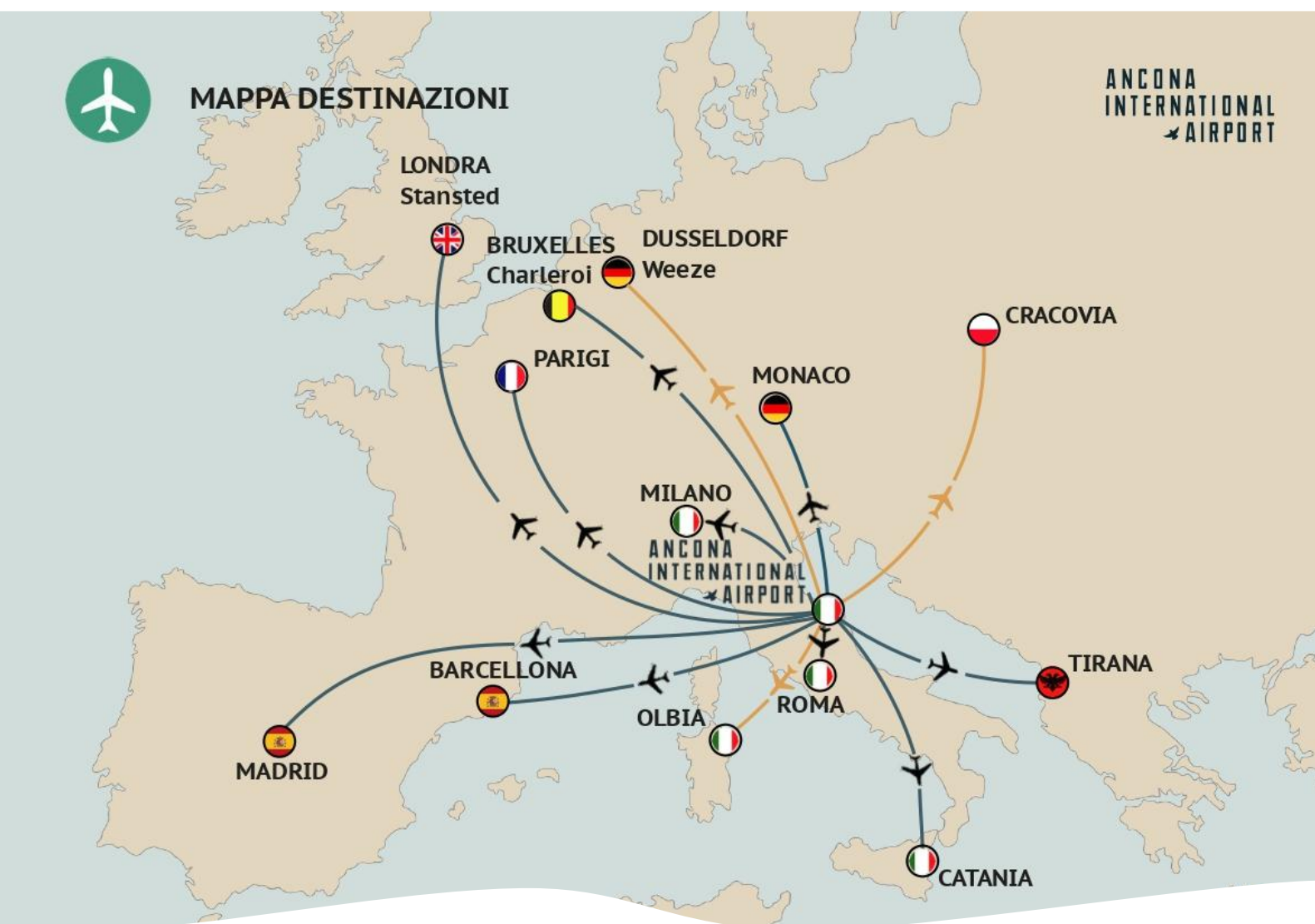
Totale merce/Posta	6.895.742	7.592.471	6.978.143	6.572.311	6.359.923
---------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Movimenti	2021	2022	2023	2024	2025
Linea nazionale	877	1.116	1.753	3.400	2.788
Linea internazionale	1.345	2.612	2.726	2.884	2.871
Charter	11	26	19	20	33
Aviazione generale	5.853	6.181	5.336	4.777	4.313
Cargo	874	856	836	845	826
Totale Movimenti	8.960	10.791	10.671	11.926	10.831

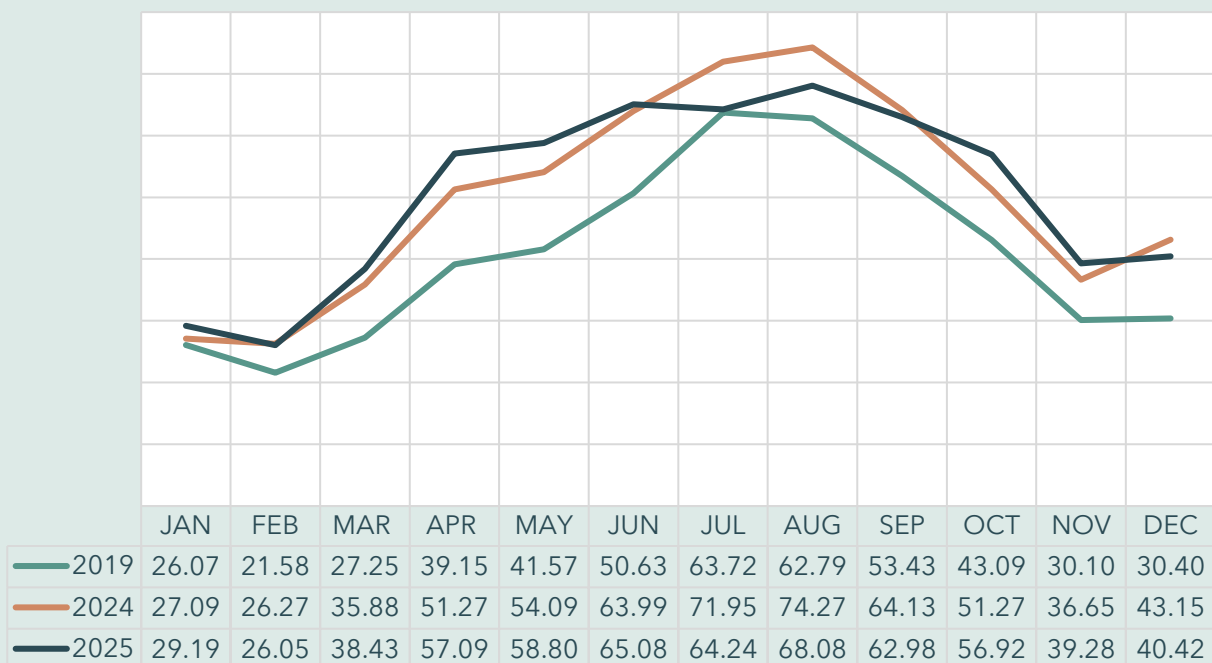
Ancona International Airport S.p.A. ha concluso il 2025 con un traffico passeggeri pari a 606.633, registrando un miglioramento del +1,1% rispetto al 2024, trainato dall'importante ripresa del traffico internazionale (+21,7%).

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

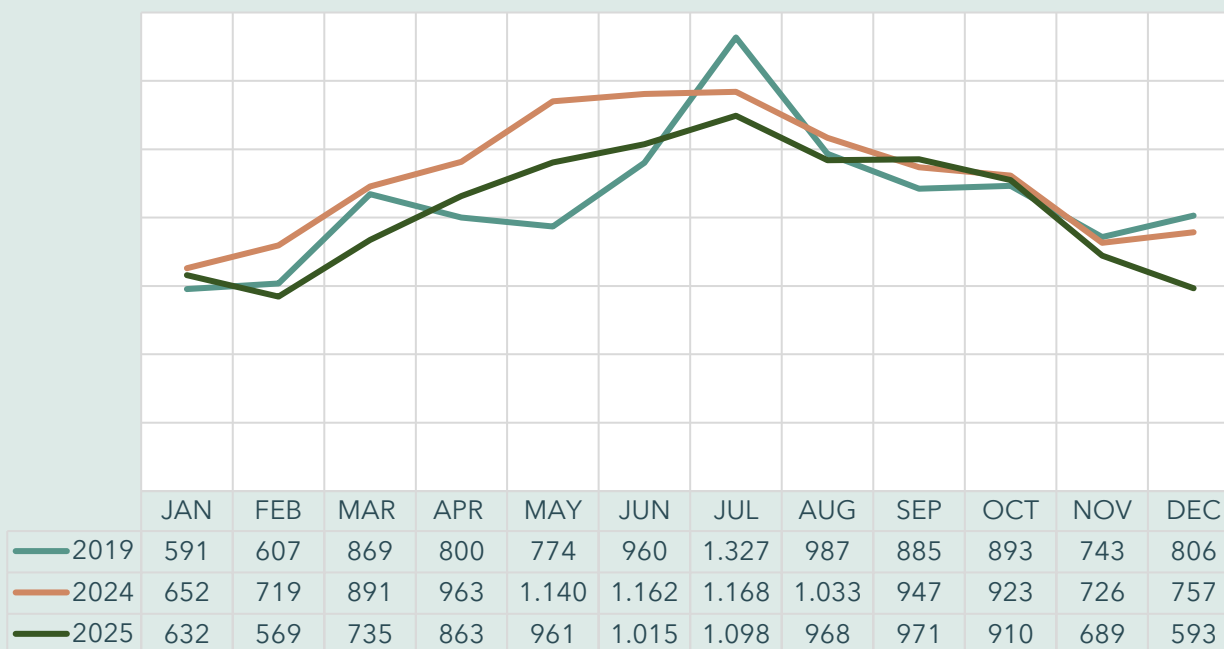
- consolidamento del collegamento aereo su Barcellona operato da Volotea, avviato nel novembre 2024;
- lancio della nuova destinazione internazionale Ancona-Madrid, introdotta da Volotea nel mese di dicembre, i cui effetti sul traffico saranno pienamente visibili a partire dall'esercizio 2026;
- incremento delle frequenze Wizz Air su Tirana;
- incremento delle frequenze sulle rotte operate da Ryanair verso Bruxelles, Cracovia e Londra.



Passeggeri 2019-2024-2025

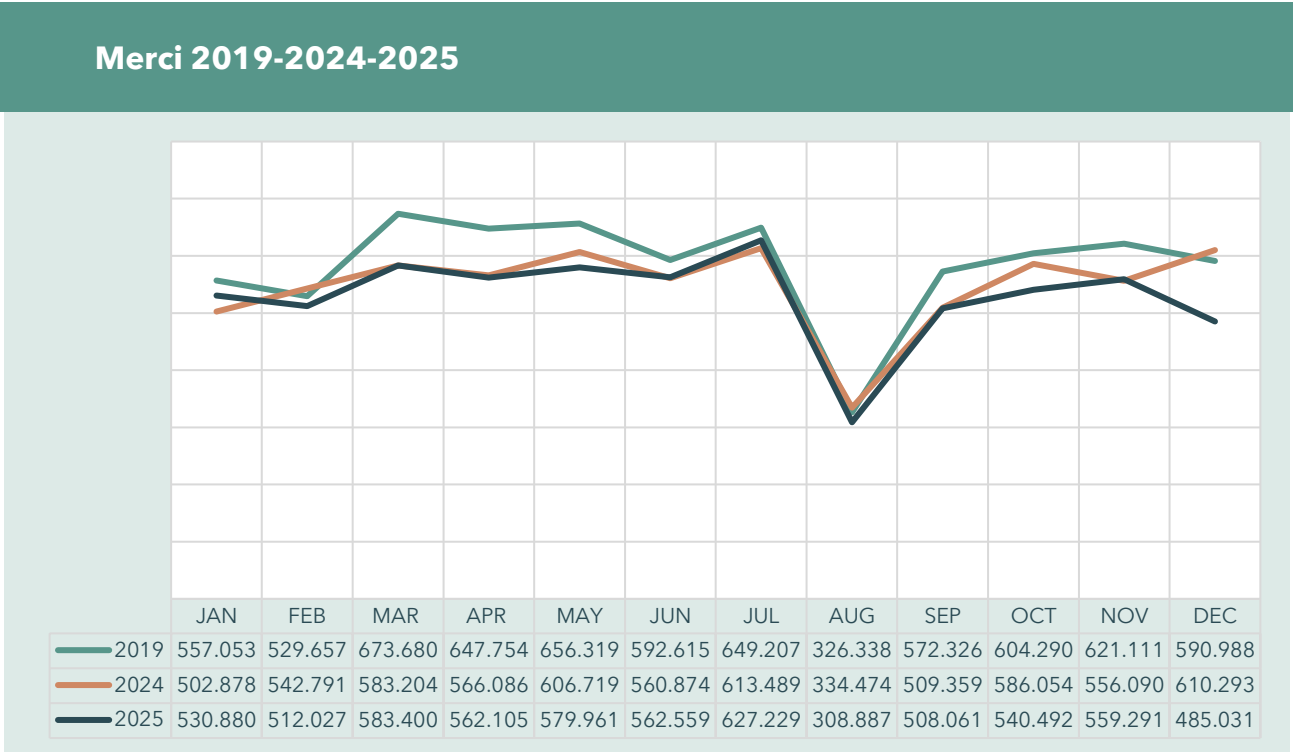


Movimenti passeggeri 2019-2024-2025



Nel 2025 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 entrata in funzione dell'hub Amazon presso l'interporto di Jesi.



Nel 2025 i corrieri espresso DHL ed UPS sono stati i due operatori, nell'ambito cargo, ad operare sul nostro scalo.



Previsioni 2026

Il 2026, inizialmente previsto come anno di consolidamento del traffico, si prospetta comunque come un esercizio caratterizzato da una crescita del traffico passeggeri, che dovrebbe attestarsi al di sopra dei livelli registrati nel 2011, anno record per lo scalo in termini di passeggeri movimentati.

Tale crescita sarà trainata dall'incremento dell'offerta su destinazioni già consolidate, operate sia da Volotea sia da Ryanair, nonché dal progressivo consolidamento del collegamento Volotea con Madrid e da migliori performance dei voli in continuità territoriale. In particolare, si prevedono risultati incoraggianti per il collegamento con Roma Fiumicino, anche grazie agli accordi di codeshare e interlinee che la compagnia aerea DAT sta sviluppando con ITA Airways, con potenziali effetti positivi in termini di connettività e traffico. Con riferimento al contesto internazionale ed ai possibili impatti in termini di traffico passeggeri si riporta che il primo trimestre 2026 ha consuntivato per lo scalo marchigiano un incremento dei passeggeri del 1,7%, mentre le previsioni rimangono prudenti dato il contesto internazionale e gli Amministratori monitorano attentamente l'evoluzione per rispondere ai diversi scenari.

Il 2026 rappresenterà inoltre un anno di preparazione per uno sviluppo sostenibile dello scalo a partire dal 2027, attraverso il rafforzamento delle relazioni con i vettori e il consolidamento delle rotte esistenti.

In materia di customer care, inoltre, la Società intende rafforzare i propri canali di ascolto e di interazione con gli utenti, favorendo la raccolta di suggerimenti e segnalazioni finalizzate al miglioramento dei servizi erogati.

Relativamente alle attività di marketing e promozione, la Società ha avviato iniziative volte a valorizzare il ruolo dell'aeroporto quale infrastruttura strategica per il territorio e, attraverso indagini di mercato e survey, intende identificare in modo sistematico i reali bisogni e le preferenze del proprio bacino d'utenza, al fine di orientare le future strategie commerciali e di comunicazione.

Non avio

Nel corso dell'esercizio 2025, il settore non aviation, il cui sviluppo delle attività commerciali risulta strettamente correlato all'andamento del traffico aereo, ha confermato il trend positivo già evidenziato nell'esercizio precedente.

Pur a fronte di un incremento contenuto del numero di passeggeri, l'area ha registrato una performance complessivamente positiva, sostenuta principalmente dall'aumento dei canoni di subconcessione, dall'incremento delle royalties e dalla sottoscrizione di nuovi accordi commerciali con operatori attivi all'interno dello scalo.

Con riferimento al comparto food & beverage, si evidenzia un miglioramento dei ricavi rispetto al 2024, attribuibile sia all'incremento delle royalties calcolate sui volumi di fatturato degli operatori, sia alla revisione dei canoni di subconcessione, effettuata nell'ottica di una maggiore valorizzazione degli spazi.

Nel segmento retail si segnala la cessazione dell'attività del punto vendita "Il Lanificio", per il quale è già prevista la prossima sostituzione con una nuova iniziativa commerciale, finalizzata alla diversificazione e qualificazione dell'offerta. Nello stesso ambito, l'ingresso di un nuovo operatore nel settore del noleggio auto, che si affianca alle sei aziende già presenti, ha contribuito a rafforzare la competitività e l'attrattiva del servizio per l'utenza.

Per quanto riguarda le attività riconducibili al comparto aviation, l'esercizio 2025 è stato caratterizzato da un significativo incremento dell'interesse per l'utilizzo dell'hangar, che ha condotto alla sottoscrizione di un accordo di particolare rilevanza strategica per la Società, con effetti positivi attesi anche nei futuri esercizi.

Nel corso dell'anno è stata inoltre affidata la gestione dell'aviazione generale a un operatore esterno di comprovata esperienza e riconosciuta reputazione a livello nazionale e internazionale. Tale scelta ha consentito non solo un incremento dei ricavi, ma anche un sensibile miglioramento della qualità dei servizi offerti, con conseguenti benefici in termini di posizionamento competitivo e soddisfazione della clientela.

Infine, la Società ha avviato un processo di revisione e ottimizzazione dell'offerta relativa ai parcheggi, con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza e la redditività nel medio periodo. I ricavi derivanti da tale area si sono mantenuti sostanzialmente stabili rispetto all'esercizio precedente.



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 di 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>	31.12.2025	31.12.2024
Valore della produzione	8.527	7.950
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	159	305
Reddito operativo (Ebit)	(1.027)	(997)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.095)	(1.023)
Attività fisse	23.639	24.665
Patrimonio netto complessivo	17.408	18.461
Posizione finanziaria netta	44	(63)



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>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Ricavi aviation	5.945	5.835	110
Altri ricavi e proventi	2.582	2.114	468
Totale valore della produzione	8.527	7.950	577
Costi esterni	4.689	3.845	844
Valore Aggiunto	3.838	4.105	(267)
Costo del lavoro	3.679	3.800	(121)
Margine Operativo Lordo (Ebitda)	159	305	(146)
Accantonamenti e svalutazioni	3	108	105
Ammortamenti	1.186	1.193	(7)
Risultato Operativo (Ebit)	(1.030)	(997)	(34)
Proventi e oneri finanziari	(151)	(112)	(40)
Risultato prima delle imposte	(1.181)	(1.109)	(72)
Imposte sul reddito	(86)	(86)	
Risultato netto	(1.095)	(1.023)	(72)

4.1 Andamento dei ricavi

Ricavi per servizi aeronautici

I ricavi caratteristici, pari ad 5,9 milioni di Euro, registrano un aumento rispetto al precedente esercizio con un incremento dell'1,88%, in linea con la ripresa del trasporto aereo.

Ricavi per servizi non aeronautici

I parcheggi, strettamente correlati all'andamento dei volumi del traffico aereo ed a una revisione strategica commerciale, risultano in linea con l'esercizio precedente: Le attività commerciali hanno evidenziato un significativo incremento del 30,13% grazie ad un nuovo contratto per la sub concessione di hangar ed incremento dei contratti già in essere.

4.2 Andamento dei costi

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

I 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 844 mila, è in larga misura riconducibile alla componente variabile dei costi di esercizio, oltre ai rinnovi contrattuali del contratto di appalto del servizio di sicurezza e pulizie.

Costo del personale

Nel periodo in esame, il costo del personale si è mantenuto in linea con le previsioni della programmazione 2025, senza scostamenti significativi.

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 2025 rileva un valore positivo, pari ad Euro 159 mila e rappresenta il consolidamento di un obiettivo, grazie ad una visione strategica innovativa.

L'EBITDA rettificato, escludendo componenti non ricorrenti ammonta ad Euro 243 mila e rappresenta la performance operativa normalizzata.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce "ammortamenti e svalutazioni" recepisce principalmente Euro 1.186 mila per ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali ammortizzate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione.



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>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	152	127	25
Immobilizzazioni materiali nette	23.479	24.529	(1.050)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	8	9	(1)
Capitale immobilizzato (A)	23.639	24.665	(1.026)
Rimanenze di magazzino	108	123	(15)
Crediti verso Clienti	2.063	2.221	(158)
Altri crediti	608	691	(83)
Crediti per imposte anticipate	166	170	(4)
Ratei e risconti attivi	74	66	8
Attività d'esercizio a breve termine	3.019	3.271	(252)
Debiti verso fornitori	3.064	2.850	214
Debiti tributari e previdenziali	1.370	1.636	(266)
Altri debiti	1.038	816	222
Ratei e risconti passivi	138	174	(36)
Passività d'esercizio a breve termine	5.610	5.476	134
Capitale circolante netto (B)	(2.591)	(2.205)	(386)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	377	369	8
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	71	122	(51)
Altre passività a medio e lungo termine	3.236	3.441	(205)
Passività medio lungo termine (C)	3.684	3.932	(248)
Capitale investito (A+B+C)	17.364	18.528	(1.164)
Patrimonio netto	(17.408)	(18.461)	1.053
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(1.749)	(986)	(762)
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.792	919	873
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(17.364)	(18.528)	1.164

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge una struttura finanziaria equilibrata (ossia la sua capacità di mantenere l'equilibrio finanziario nel medio termine).

Analisi degli indici

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	31.12.2025	31.12.2024
Margine primario di struttura (Patrimonio netto-Immobilizzazioni)	(6.225)	(6.199)
Quoziente primario di struttura (Patrimonio netto/Immobilizzazioni)	0,74	0,75
Margine secondario di struttura (Patrimonio Netto+Passività Consolidate)-Immobilizzazioni	(792)	(1.282)
Quoziente secondario di struttura (Patrimonio Netto+Passività Consolidate)/Immobilizzazioni	0,97	0,95

ANCONA
INTERNATIONAL
AIRPORT



Principali dati finanziari

<i>Valori espressi in Euro/000</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Depositi bancari	2.470	1.376	1.094
Denaro e altri valori in cassa	12	22	(10)
Disponibilità liquide	2.482	1.398	1.084
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	689	475	214
Debiti finanziari a breve termine	689	475	214
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	1.247	986	261
Debiti vs Soci per finanziamento	502		502
Debiti finanziari a lungo termine	1.749	986	763
Posizione finanziaria netta	44	(63)	107

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.

Indici di bilancio	31.12.2025	31.12.2024
Liquidità primaria (Liquidità immediate+ Liquidità differite)/Passività Correnti	0,86	0,76
Liquidità secondaria (Attività Correnti/Passività Correnti)	0,87	0,78
Indebitamento Debiti totali/Patrimonio Netto	0,48	0,39

L'indice di liquidità primaria è pari a 0,86. 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 2026. Si evidenzia a tale riguardo che già nel corso del 2025 il socio, dando attuazione a quanto previsto con il proprio impegno, ha erogato Euro 500 mila di finanziamento fruttifero ed ulteriori Euro 500 mila sono stati erogati nel mese di marzo 2026. Tale finanziamento prevede il rimborso a scadenza (24 mesi).

L'indice di liquidità secondaria è pari a 0,87. 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 0,48. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

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	valori espressi in Euro/000	Acquisizioni dell'esercizio
Impianti e macchinari		47
Altri beni e beni in concessioni		36
Totale immobilizzazioni		83

Nel corso del 2025 sono stati effettuati i seguenti vari interventi di manutenzione necessari per garantire adeguati standard di safety e security.

Aerostazione Passeggeri

Porta automatica:

a dicembre 2025 è stata effettuata la manutenzione straordinaria alla porta automatica a doppia anta di ingresso del padiglione arrivi, land side. L'intervento, per ripristinare il corretto funzionamento, ha comportato la sostituzione di una serie di componenti tra cui: carrelli di scorrimento con doppia ruota, apparecchiatura di controllo a microprocessore con autoapprendimento, alimentatore switching e motoriduttore.

Pista e Piazzali

Manutenzione straordinaria:

nel corso del 2025 sono stati effettuati i seguenti 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:

- Interventi puntuali di sigillatura a caldo su pavimentazione bituminosa della pista di volo;
- riqualifica localizzata delle aree ammalorate in calcestruzzo delle testate pista;
- ripristino di una porzione ammalorata della pavimentazione bituminosa della pista di volo attraverso: fresatura, pulizia, applicazione emulsione, asfaltatura e compattazione.

Nuovi uffici operativi

Impianto di condizionamento:

a partire dal mese di ottobre 2025 si sono avviati lavori per il trasferimento dagli attuali uffici operativi situati al piano terra del padiglione centrale della vecchia aerostazione alla palazzina

ubicata tra cargo ed officina meccanica. In particolare, è stato adeguato ed integrato l'impianto di condizionamento per servire tutti i locali che saranno utilizzati sia al piano terra che al piano primo. Oltre agli uffici di tutto il personale operativo sarà allestita anche la nuova sala COE (Centrale Operativa delle Emergenze).

Parcheggio multipiano

Manutenzione straordinaria ascensore:

gli eventi meteorologici eccezionali del 18 e 19 settembre 2024, verificatosi nel nostro territorio, hanno causato danni anche ad uno dei due impianti ascensore del parcheggio multipiano.

In particolare, si è reso necessaria la sostituzione del quadro di manovra, l'adeguamento della linea elettrica, rifacimento motore pompa e revisione gruppo valvole. I lavori sono stati avviati e risultano tuttora in corso.

Cabina elettrica

Manutenzione straordinaria quadro elettrico e gruppo continuità:

sono state eseguite manutenzioni straordinarie e sostituite componenti del quadro elettrico principale e del gruppo di continuità.

Edificio Cargo DHL

Copertura e scala di sicurezza:

sulla copertura dell'edificio cargo in subconcessione alla DHL, sono stati realizzati lavori per installare un sistema di Linea vita permanente ai sensi del D. Lgs 81 del 2008, comprendente quanto previsto dalla vigente normativa, completa di piastre, linee di ancoraggio, dispositivi anti pendolo e integrato con scala di accesso del tipo alla "marinara", montata lato air side.

Manutenzioni e forniture varie

Nel corso dell'anno sono state eseguite anche ulteriori manutenzione straordinaria di piccola entità, tra cui la sostituzione del bruciatore gas metano dell'impianto acqua calda sanitaria a servizio della caserma dei VVF, nonché la fornitura di hardware, sia a integrazione che in sostituzione, in particolare dei vari pc obsoleti in uso negli uffici.

Durante l'anno 2026 saranno realizzati importanti interventi relativi a:

- lavori di "Installazione di impianto fotovoltaico sulla copertura dei padiglioni Arrivi e Partenze pari a 935 KWp" aggiudicato in appalto integrato alla ditta F.Ili Franchini Srl di Rimini;
- fornitura e posa in opera di Kiosk per l'implementazione dell'Entry/Exit System (EES),

nuovo sistema automatizzato dell'UE, attivo dal 12 ottobre 2025, che registra elettronicamente ingressi, uscite e rifiuti di accesso per cittadini extra-UE (con o senza visto) che soggiornano brevemente (massimo 90 88giorni in 180 giorni) nell'area Schengen;

- gara di Appalto e lavori di "Realizzazione nuovo impianto di depurazione delle acque nere";
- lavori per la messa a norma dei pozzetti presenti in Strip di pista per la chiusura della DAAD LIPY.001 in scadenza al 31/12/26;
- interventi di sgommatura e ripasso della segnaletica di Pista;
- installazione di sistema di tele allertamento "HEELP", presso la nuova sala COE, per la gestione delle emergenze aeronautiche e garantire la continuità operativa;
- installazione nuovi Gruppi Frigo a pompa di calore ad alta efficienza energetica e adeguamenti vari necessari per ottimizzare l'impianto di condizionamento dell'Aerostazione;
- lavori di manutenzione straordinaria hangar.

9. Sistema di gestione della sicurezza operativa (Aviation Safety)

Ancona International Airport S.p.A. considera obiettivo primario la promozione ed il miglioramento continuo della sicurezza operativa, impegnandosi a garantirne il costante sviluppo a beneficio dei dipendenti, dei passeggeri, delle compagnie aeree e di tutti gli operatori aeroportuale.

Nel 2025 Il sistema è stato gestito in conformità ai requisiti dell'ICAO Annex 19, del Safety Management Manual ICAO (Doc. 9859) e della normativa europea applicabile, in particolare il Regolamento (UE) 2018/1139 e il Regolamento (UE) n. 139/2014.

Nel 2025 il Sistema di Gestione della Sicurezza (SMS) ha operato in conformità delle normative internazionali ed europee, basandosi sui quattro pilastri fondamentali-previsti dalla normativa: Safety Policy e obiettivi di sicurezza, Safety Risk Management, Safety Assurance e Safety Promotion, garantendo un approccio strutturato alla gestione della sicurezza aeroportuale.

In termini di governance della sicurezza, la Direzione aziendale ha ribadito il proprio impegno a garantire standard operativi elevati.

L'identificazione dei pericoli e la gestione dei rischi sono state condotte attraverso il sistema di segnalazione obbligatoria e volontaria, attività ispettive, audit e riunioni operative con gli stakeholder aeroportuali. Nel corso del 2025 sono state registrate 54 segnalazioni di sicurezza a terra (Ground Safety Reports). La tipologia di evento maggiormente segnalata riguarda la presenza di Foreign Object Debris (FOD), con 29 segnalazioni, seguita da bird strike e altre

segnalazioni operative minori.

Complessivamente sono stati identificati e valutati 97 hazard (potenziali pericoli), analizzati mediante la metodologia di valutazione del rischio basata su gravità e probabilità, con il supporto della metodologia Bow-Tie per la definizione delle barriere preventive e delle misure di mitigazione. I livelli di rischio residuo sono stati formalmente accettati dall' Accountable Manager.

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza è stato effettuato attraverso specifici Safety Performance Indicators (SPI).

Nel corso del 2025 sono stati inoltre gestiti 10 processi di Management of Change, relativi principalmente ad aggiornamenti procedurali, modifiche organizzative e adeguamenti infrastrutturali. Le valutazioni di sicurezza effettuate hanno confermato che tali cambiamenti non hanno determinato un incremento del livello di rischio operativo.

Le attività di promozione della sicurezza hanno incluso programmi di formazione iniziale e ricorrente che hanno coinvolto oltre 300 operatori, nonché 18 safety meetings e l'emissione di 15 safety notices e safety bulletins dedicati alla prevenzione dei principali rischi operativi airside.

L'aeroporto, in linea con il Regolamento (UE) n. 376/2014, ha proseguito nella promozione della Just Culture, incoraggiando il personale a segnalare eventi e criticità senza timore di conseguenze ingiustificate.

La conformità dell'organizzazione, delle infrastrutture, dei sistemi e delle procedure, nonché 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.



10. Formazione personale

L'importanza attribuita alla formazione dal Gestore Aeroportuale riflette una particolare attenzione alla qualità professionale dei lavoratori aeroportuali a tutti i livelli. La formazione si configura come un processo di miglioramento continuo, finalizzato a garantire sicurezza operativa, capacità competitiva e adattabilità ai cambiamenti del contesto normativo e operativo.

Il piano di formazione per il 2025 è stato aggiornato alla luce delle novità normative e procedurali intervenute, con l'obiettivo di assicurare, da un lato, il mantenimento dei training obbligatori propedeutici allo svolgimento delle mansioni del personale a tempo indeterminato e, dall'altro, di rispondere alle esigenze organizzative aziendali. Tali esigenze si traducono nella formazione del personale con l'obiettivo sia di mantenere attivi i training obbligatori, propedeutici allo svolgimento delle mansioni del personale a tempo indeterminato, sia di rispondere alle esigenze organizzative aziendali, tra cui la formazione del personale stagionale.

Per quanto riguarda il personale stagionale, la formazione deve essere completata prima dell'assegnazione alle mansioni operative o dell'accesso alle aree air-side.

Il Gestore Aeroportuale si avvale della figura del Training Manager (TM) per l'attuazione e l'implementazione delle attività formative. Il TM è responsabile della gestione, del coordinamento e della supervisione dei programmi di addestramento, nonché dell'archiviazione della relativa documentazione. Coordina e supervisiona le attività di addestramento, nonché l'archiviazione di tutta la documentazione relativa alla formazione. Inoltre, provvede all'individuazione di istruttori ed esaminatori adeguatamente qualificati e alla predisposizione di strutture e mezzi idonei allo svolgimento degli addestramenti. Il TM assicura altresì la corretta registrazione dei percorsi formativi, delle qualifiche conseguite e dei controlli professionali effettuati.

La normativa europea in materia di formazione pone particolare attenzione alla strutturazione dei programmi di addestramento, prevedendo una distinzione tra diverse tipologie di corsi:

- Corsi base, destinati al personale che si avvicina per la prima volta alla mansione (validità 2 anni);
- Corsi *recurrent*, finalizzati all'aggiornamento periodico delle competenze (validità 2 anni);
- Corsi *refresh*, rivolti al personale che non svolge le mansioni assegnate per un periodo significativo, compreso tra un minimo di 3 mesi e un massimo di 12 mesi consecutivi (validità 2 anni);
- *Proficiency check*, finalizzati alla verifica nel tempo del mantenimento delle competenze acquisite (validità 2 anni).

La normativa richiede, inoltre, un'accurata gestione dei certificati, degli attestati e delle relative scadenze (record keeping), che deve essere effettuata sia in formato cartaceo sia in formato elettronico.

Le risorse alle quali sono state assegnate nuove o differenti mansioni sono state sottoposte a un

adeguato percorso di addestramento, finalizzato a colmare eventuali differenze tra i compiti precedentemente svolti e quelli previsti dal nuovo ruolo. L'eventuale necessità di integrazione formativa è stata valutata attraverso il confronto tra il programma di formazione previsto per la nuova posizione e la formazione già effettuata dal personale interessato, come documentato nella scheda di formazione individuale.

Gli interventi formativi sono stati organizzati con l'obiettivo di rafforzare sia le competenze tecniche sia le competenze trasversali dei dipendenti.

Il Gestore, inoltre, attraverso la figura del Training Manager, ha l'obbligo di pianificare programmi di formazione destinati al personale coinvolto nelle operazioni aeroportuali, nelle attività di salvataggio e antincendio, nella manutenzione e nella gestione dell'aeroporto. È altresì necessario garantire che tutti gli operatori aeroportuali (VVF, ENAV, ecc.) siano adeguatamente informati sulle norme e sulle procedure pertinenti al funzionamento dello scalo e consapevoli dell'importanza del rapporto tra le proprie funzioni, i compiti assegnati e le operazioni aeroportuali nel loro complesso.

Il personale operativo dedicato alle attività di Handling è stato inoltre coinvolto in corsi di formazione specifici, erogati sia in presenza da formatori interni – in particolare per le mansioni di check-in, lost & found e carico/scarico merci – sia tramite corsi specifici di compagnia proposti dai vettori aerei, necessari per l'applicazione delle relative procedure operative. Questi ultimi sono generalmente erogati in modalità e-learning.

I contenuti della formazione erogata, sia da formatori interni sia esterni, nonché le modalità di svolgimento, sono stati valutati positivamente dalla maggioranza dei dipendenti.

Parte delle attività formative è stata realizzata anche grazie all'utilizzo dei fondi interprofessionali (Fondimpresa), che hanno contribuito a coprire parte dei costi di docenza e di erogazione dei corsi.

Nel 2025 sono stati altresì effettuati tutti i principali corsi obbligatori.

Inoltre, sono stati svolti i corsi al personale inerenti il regolamento 139/2014.

Per il 2026 la Società sta pianificando l'organizzazione di un percorso formativo specifico dedicato ai passeggeri con ridotta mobilità. L'aumento costante delle prenotazioni da parte di questa tipologia di clienti evidenzia infatti un cambiamento significativo nella composizione dell'utenza e richiede un'evoluzione parallela dei servizi offerti.

In quest'ottica, sono già stati avviati contatti con il Museo Tattile Omero di Ancona e con diverse associazioni che rappresentano persone con disabilità e genitori di figli disabili. Il coinvolgimento diretto di questi interlocutori consente di costruire un percorso formativo basato su esperienze reali, favorendo un approccio concreto e partecipativo. L'obiettivo è superare una formazione puramente teorica per sviluppare maggiore consapevolezza, empatia e capacità di risposta, rendendo l'aeroporto un ambiente sempre più accessibile, accogliente e attento alle esigenze di tutti i passeggeri.

Tra le iniziative in corso è previsto un corso dedicato alla sostenibilità, strutturato in coerenza con i principi dell'Agenda 2030 dell'ONU. In un contesto economico e sociale in rapida evoluzione, i temi della sostenibilità non rappresentano più un ambito accessorio, ma un elemento strategico imprescindibile per la gestione e lo sviluppo delle organizzazioni.

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, con particolare riferimento 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 23 dicembre 2025, le misure che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2024 e quelle che saranno successivamente oggetto di interventi.

Nella stessa data del 23 dicembre 2025 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. Alla luce di tale novità normativa, i nominativi dell'organigramma della sicurezza ed i loro ruoli nell'organizzazione. A seguito della

verifica effettuata, è stato ampliato il numero dei preposti ed è stata pianificata la relativa formazione, attualmente in fase di attuazione. Si evidenzia, inoltre, la necessità di mantenere costantemente aggiornato il piano di formazione aziendale, che potrà essere modificato e/o integrato in funzione delle esigenze aziendali, delle proposte del RLS o dell'introduzione di ulteriori aggiornamenti normativi, come da ultimo quelli riguardanti la figura del preposto. Il programma di formazione e aggiornamento risulta attualmente in stato di attuazione.

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

I lavori in appalto di maggior rilevanza sono gestiti dal Servizio di Prevenzione e Protezione mediante la redazione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenza (DUVRI), preceduti da 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 stimata mediamente in circa 50 turni composti svolti da personale con mansioni di un impiegato di scalo, non determina l'insorgenza di 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). Particolare attenzione va invece posta 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 2025 si è registrato n.1 infortunio sul lavoro, classificato come infortunio occorso "in itinere".

Nel 2025 è stata registrata una richiesta di malattia professionale di un dipendente in quiescenza che non è stata poi riconosciuta dall'INAIL.

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

Nel corso del 2025 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, in termini di risorse, formazione, mezzi, ecc., finalizzata alla lotta antincendio e all'attuazione delle misure di emergenza, viene garantita per la realtà aeroportuale mediante 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 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, ed è opportuno che gli operatori che vi lavorano siano formati ed addestrati in merito ai dispositivi di sicurezza presenti. Tale argomento, farà parte del piano formativo aziendale.

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 risultano esposti gli operatori di rampa del gestore aeroportuale, con valori superiori al livello superiore di esposizione $LEX_{8h} > 85 \text{ dB(A)}$.

Il rischio vibrazioni per gli operatori del gestore è invece ritenuto basso 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 sarà oggetto di revisione nel corso del 2026. Nessun operatore risulta esposto ad un rischio significativo, Dalle valutazioni e nel rispetto delle prescrizioni di distanza inserite nella relazione tecnica, non emergono situazioni di rischio significativo per gli operatori. In presenza di 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 costante 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.

Agenti Chimici

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

Agenti Biologici

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

Il protocollo aeroportuale in caso di pandemia /allarmi rischi biologici viene mantenuto.

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

Nel mese di dicembre 2024 AIA ha avviato, mediante procedura telematica concorsuale, una gara europea per l'affidamento di tutti i servizi security. Tale procedura si è perfezionata con il cambio d'appalto e l'avvio dei servizi security il giorno 3.6.2025 da parte dell'RTI che si è appositamente costituita tra Securpol S.p.a. e Aquila S.p.a.

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

Nel corso dell'anno 2025, la Società di Gestione ha continuato a garantire il necessario coordinamento delle attività di sicurezza in ambito aeroportuale, esercitando altresì attività di vigilanza sull'operato dell'RTI. Tale funzione è svolta direttamente attraverso il Security Manager, che assicura il monitoraggio della conformità dei processi affidati in appalto all'Impresa di Sicurezza, anche mediante l'utilizzo di un gestionale informatizzato dedicato. Con cadenza mensile vengono inoltre effettuati controlli di qualità, finalizzati a verificare il livello di attenzione e l'efficacia operativa del personale addetto alla security, anche tramite l'esecuzione

di "cover test".

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.

Dall'analisi dei dati emerge come, per la maggior parte degli indicatori monitorati, le performance registrate nel 2025 abbiano già raggiunto livelli di gradimento complessivamente positivi, in numerosi casi superiori agli obiettivi prefissati e prossimi ai valori massimi della scala di rilevazione. In particolare, diversi indicatori relativi alla sicurezza, alla pulizia degli ambienti, alla qualità delle informazioni al pubblico e alla funzionalità. In particolare, gli indicatori relativi a sicurezza, pulizia, informazioni al pubblico e funzionalità dei servizi evidenziano livelli di soddisfazione prossimi al 100%.

Permangono tuttavia alcune aree di miglioramento, in particolare con riferimento all'offerta commerciale e ai collegamenti con il territorio. Gli indicatori relativi ai servizi retail e di ristorazione hanno registrato nel 2025 valori inferiori ai target, anche in relazione alla temporanea inattività di uno spazio commerciale in area imbarchi. È in fase di attivazione un nuovo punto vendita duty free, finalizzato al miglioramento dell'offerta.

Un ulteriore ambito di attenzione riguarda l'indicatore relativo alla percezione dell'adeguatezza dei collegamenti tra città e aeroporto, che nel 2025 ha registrato un valore leggermente inferiore rispetto al target prefissato. A tal fine è stato avviato un tavolo tecnico con i principali operatori del trasporto pubblico locale, volto a migliorare l'integrazione modale e la gestione delle criticità operative, con particolare attenzione ai voli in fascia serale.

Infine, per quanto riguarda gli aspetti legati alla pulizia e al decoro degli ambienti aeroportuali, i risultati particolarmente positivi registrati nel 2025 sono riconducibili anche all'avvio del nuovo appalto per il servizio di pulizia dell'aerostazione. L'attività della nuova Società affidataria ha consentito di migliorare ulteriormente gli standard qualitativi già presenti, garantendo elevati livelli di soddisfazione dell'utenza.

L'analisi degli indicatori di qualità percepita relativi al servizio di assistenza ai passeggeri PRM evidenzia livelli di soddisfazione particolarmente elevati, in continuità con quanto già registrato nell'annualità precedente.

Le valutazioni confermano l'adeguatezza degli spazi dedicati alla sosta dei passeggeri PRM, come ad esempio le aree di accoglienza dedicate.

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. La Società 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 fattori di rischio è rappresentato dal verificarsi di eventi esogeni, quali situazioni ambientali, tensioni geopolitiche nonché dell'andamento dell'economia nazionale e internazionale e dei principali indicatori macroeconomici, quali il Prodotto Interno Lordo. I risultati economici sono altresì influenzati dalla congiuntura economica generale, delle condizioni economiche economiche-finanziarie dei singoli vettori, dalle alleanze tra gli stessi che dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi. Nel corso dell'esercizio 2025, il contesto macroeconomico e operativo è rimasto condizionato dalle tensioni geopolitiche internazionali, con particolare riferimento ai conflitti in essere in alcune aree strategiche per il trasporto aereo.

La Società mantiene un costante monitoraggio dello scenario internazionale e adotta un approccio prudentiale nella pianificazione, rafforzando il dialogo con compagnie aeree, autorità e stakeholder istituzionali, al fine di mitigare i potenziali impatti derivanti dall'evolversi dell'attuale situazione geopolitica internazionale e cogliere eventuali opportunità derivanti dalla riallocazione dei flussi di traffico, oltre al costante monitoraggio degli impatti operativi ed economico-finanziari.

Rischi relativi al quadro normativo

34 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 a seguito difficoltà economica finanziaria degli stessi, rappresenta uno dei rischi con impatto significativo sull'attività economica della Società. La concentrazione del traffico su un numero limitato di compagnie aeree può infatti determinare effetti rilevanti sui volumi di passeggeri e, conseguentemente, sui ricavi aeroportuali. La Società ritiene di mitigare tale rischio attraverso una strategia di diversificazione del portafoglio vettori, perseguita mediante attività di sviluppo commerciale finalizzate all'attrazione e all'acquisizione di nuovi operatori, nonché al consolidamento delle relazioni con quelli già presenti e dal costante monitoraggio dello scenario internazionale e dei suoi possibili sviluppi come in precedenza riportato.

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 di tale rischio, nell'ambito della normale operatività, implica il mantenimento di un adeguato livello di disponibilità liquide e l'accesso a linee di credito appropriate. La Società ha dedicato particolare attenzione ai processi di gestione della liquidità, soprattutto in un contesto di mercato finanziario caratterizzato da maggiori difficoltà nel reperimento di risorse destinate a coprire il fabbisogno connesso agli investimenti e alle esigenze di finanziamento del Capitale Circolante Netto. La Società ha affrontato tale rischio attraverso una revisione strategica del piano degli investimenti, condivisa con ENAC, individuandone le priorità. La solidità della struttura finanziaria è stata inoltre rafforzata a seguito

del processo di privatizzazione della Società che ha consentito il raggiungimento di liquidità coerente con gli obiettivi di business. Il socio di maggioranza ha confermato la disponibilità di realizzare interventi a beneficio della Società qualora dovessero sorgere esigenze di liquidità nel corso dei dodici mesi successivi alla approvazione del bilancio 2025. 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. Si riporta che già nel corso del 2025 il socio, dando attuazione a quanto previsto con il proprio impegno, ha erogato Euro 500 mila di finanziamento ed ulteriori Euro 500 mila sono stati erogati nel mese di marzo 2026.

La Società, 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

Nel corso dell'esercizio, la Società ha effettuato un monitoraggio costante e puntuale delle posizioni creditorie, al fine di garantire che il loro ammontare rifletta sempre il presumibile valore di realizzo. Contestualmente, sono state valutate eventuali azioni legali a tutela del diritto di credito. Per le posizioni di dubbia esigibilità è stato altresì stanziato 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 pluribus 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.

In data 8 luglio 2025 la Corte Costituzionale ha depositato la sentenza n. 100, nella quale si afferma che la scelta del legislatore di porre il tributo unicamente a carico delle società di gestione aeroportuale non è né arbitraria né lesiva del principio di uguaglianza tributaria, in quanto sostenuta da una *"adeguata giustificazione obiettiva"*: le società di gestione non sono assimilabili agli altri soggetti che operano nello scalo poiché organizzano e amministrano l'esercizio complessivo dell'aeroporto in concessione. Nella sentenza è stato ribadito che il Parlamento gode di *"ampia discrezionalità"* nel calibrare le misure fiscali e nel selezionare gli indici di capacità contributiva. Non risulta dunque incostituzionale individuare una specifica categoria di contribuenti in base al presupposto economico del traffico aereo generato sull'aeroporto.

A seguito del rigetto da parte della Corte costituzionale delle ultime questioni di legittimità costituzionale, si è provveduto a formulare una nuova soluzione legislativa della controversia in oggetto. Successivamente, a seguito di un'apposita riunione con il Capo di Gabinetto del Ministero dell'Interno e con i Responsabili del Corpo dei Vigili del Fuoco si è espresso l'intendimento di riprendere una soluzione legislativa/transattiva in vista dell'adozione della legge di bilancio 2026. A tale incontro ha fatto seguito una controproposta di abbattimento del 70% delle somme dovute. A tal fine sono stati presentati due emendamenti ufficiali al disegno di legge di legge della finanziaria 2026 e precisamente il 113.0.26 e 99.0.35, il secondo, inerente agli aeroporti con meno di 2 milioni di passeggeri è stato tecnicamente ritirato. L'iter legislativo, di possibili recepimento dell'ipotesi transattiva in via legislativa nell'ambito dell'adozione della legge finanziaria 2026, si è quindi concluso con l'adottata raccomandazione per il Governo di valutare l'opportunità di *"prevedere una possibile riduzione del debito tributario delle Società aeroportuali attraverso un pagamento agevolato per le annualità dal 2007 al 2025, con la destinazione delle risorse recuperate principalmente a beneficio del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco"*.

38 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.



**ANCONA
INTERNATIONAL
AIRPORT**

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

Nel corso dell'anno 2025 l'Organismo di Vigilanza, nell'ambito del piano annuale degli audit interni ex DL 231/2001, ha svolto incontri periodici individuali con tutti i responsabili delle singole aree aziendali e con l'Amministratore Delegato. Tali incontri sono stati finalizzati alla verifica dell'assetto organizzativo e del 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 disciplinato in Italia il sistema di segnalazione degli illeciti ("whistleblowing") (applicabile in Ancona International Airport S.p.a in quanto Società con più di 50 dipendenti), con prot.llo 471 del 13/07/2023, ha istituito un canale di segnalazione interna. Tale canale consente a tutti i dipendenti 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), nonché 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.

In ulteriore attuazione delle disposizioni contenute nelle Linee Guida ANAC del 12 luglio 2023 n. 311, 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.

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

Le prospettive del trasporto aereo nel 2026 restano complessivamente positive, con una domanda globale ancora in crescita. Il perdurare delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente introduce tuttavia elementi di incertezza esogena, potenzialmente idonei a incidere sulla pianificazione operativa dei vettori, sulla configurazione delle rotte e sull'andamento dei costi, in particolare di quelli legati al carburante.

Per Ancona International Airport, il 2026 sarà un anno di consolidamento e preparazione strategica. I dati progressivi rilevati a marzo 2026 mostrano un incremento del traffico passeggeri del 1,7% rispetto all'esercizio precedente. L'obiettivo della Società è rafforzare la posizione competitiva e sostenere la crescita futura, attraverso iniziative che costituiranno una solida base per il conseguimento di risultati positivi nei prossimi esercizi

La continuazione della tendenza positiva per tutto il 2026 si basa su:

- la ridefinizione delle performances di voli continuità operati sulle città di Milano e Roma dalla compagnia aerea Dat - Danish Air Transport, che dal 1° novembre 2025 ha iniziato ad operare i voli di continuità territoriale che collegano le Marche con Roma Fiumicino e Milano Linate, sostituendo la compagnia aerea SkyAlps. Sono attesi risultati migliorativi in termini di connettività e traffico, in particolare sul collegamento con Roma Fiumicino, grazie agli accordi di codeshare e interlinee che la compagnia aerea Dat sta sviluppando con ITA Airways. Volotea, compagnia aerea assegnataria del bando di continuità sulla tratta Ancona- Napoli, ha invece rinunciato ad operare il collegamento; di conseguenza, la tratta rimarrà non operativa fino alla nuova aggiudicazione;
- l'incremento dell'offerta su destinazioni già consolidate, operate sia da Volotea sia da Ryanair, nonché dal progressivo consolidamento del collegamento Volotea con Madrid e da migliori performance dei voli in continuità territoriale;
- l'attivazione, a partire da novembre 2026, di una nuova rotta su Palermo operata da Volotea, destinazione caratterizzata da elevata domanda;
- si rileva la partecipazione strategica di A.I.A. al progetto "VERTICALL" che ha previsto 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, che avrà termine nel mese di aprile, 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;

- nel mese di febbraio 2026 è stata siglata una dichiarazione di intenti con il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), a supporto delle attività di ricerca scientifica e tecnologica da promuovere presso l'Aeroporto di Ancona-Falconara. Tale iniziativa rappresenta la prosecuzione del protocollo d'intesa denominato “Accordo quadro di collaborazione strategica ed operativa”, sottoscritto tra il CNR e la Regione Marche, finalizzato alla valorizzazione delle infrastrutture regionali, con particolare riferimento a quelle aeroportuali;
- è in corso di approvazione da parte di Enac il master Plan che fornisce un quadro di riferimento all'interno del quale l'insieme dei sistemi funzionali di Ancona International Airport Spa 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;
- la Società, nel percorso di sostenibilità ambientale intrapreso, sta aderendo alla certificazione secondo lo standard Airport Carbon Accreditation (ACA), sviluppato da Aci Europe, che supporta la riduzione delle emissioni, i miglioramenti dell'efficienza, il rafforzamento della reputazione sostenibile dell'aeroporto, in coerenza con gli obiettivi climatici globali. Inoltre, è in corso la realizzazione di un impianto fotovoltaico che permetterà di produrre energia rinnovabile e pulita, riduzione dei consumi e minori emissioni di CO₂;
- nel febbraio 2026 si è concluso il percorso di riorganizzazione avviato alla fine del 2025, con l'obiettivo (Mission) di accompagnare l'aeroporto in un'evoluzione volta a diventare un'eccellenza al servizio delle persone e del territorio. Il percorso si è basato su un articolato processo di ascolto e confronto con le eccellenze marchigiane, i cui esiti costituiranno la base per una riorganizzazione orientata a guidare lo sviluppo dell'aeroporto del futuro, *“sulla base di un nuovo modello inclusivo.”* L'ambizione è quella di creare valore non solo economico, ma anche sociale e culturale per l'intera Regione Marche;
- la Società, con riferimento alle attività di marketing e promozione e avvalendosi della collaborazione di esperti del settore, ha avviato iniziative volte a valorizzare il ruolo dell'aeroporto quale infrastruttura strategica per il territorio. Attraverso indagini di mercato e survey, si propone inoltre di individuare in modo sistematico i reali bisogni e le preferenze del proprio bacino d'utenza, al fine di orientare le future strategie commerciali e di comunicazione. Le azioni già avviate e quelle di prossima implementazione nei

suddetti ambiti sono finalizzate a rafforzare la competitività dello scalo, migliorare l'esperienza dei passeggeri e consolidare il rapporto con il territorio e con gli stakeholder, in linea con l'impegno della Società a operare secondo criteri di efficienza, trasparenza e sostenibilità.

Sulla base di quanto sopra esposto e delle azioni intraprese nei primi mesi del 2026, pur con le incertezze sopra evidenziate inerenti alla situazione geopolitica, le previsioni degli Amministratori sono orientate, sotto il profilo economico, verso un proseguimento dei livelli di Ebitda coerente con gli obiettivi previsti.

La continuità aziendale, legata alle iniziative dei primi mesi del 2026 già descritte, è strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla Società; 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 sostegno costante al gruppo manageriale rivolto verso un futuro commercialmente brillante e finanziariamente sostenibile della nostra azienda.

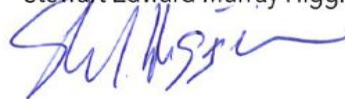
Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Falconara Marittima, 26 maggio 2026

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Stewart Edward Murray Higginson



L'Amministratore Delegato

Giorgio Buffa





ANCONA
INTERNATIONAL
✈️ AIRPORT