



GENOVA CITY AIRPORT

AEROPORTO di GENOVA S.p.A.

Sede Legale: Aeroporto "C. Colombo" – 16154 Genova
Numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Genova, C.F. e P.I.: 02701420107

Soggetto che esercita attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 C.C.:
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

al 31.12.2021

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Paolo Cesare Odone

Consiglieri

Giovanni Cavallaro

Lelio Fornabaio

Barbara Pozzolo

Mario Tullo

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Giulio Torlonia

Sindaci Effettivi

Francesca Aielli

Luisella Bergero

Gian Alberto Mangiante

Pietro Codognato Perissinotto

DIREZIONE

Direttore Generale

Piero Righi

SOCIETA' DI REVISIONE

EY S.p.A.

INDICE

Lettera del Presidente agli Azionisti	pag.	4
Relazione sulla gestione	pag.	6
Bilancio al 31 dicembre 2021	pag.	57
Nota integrativa	pag.	63
Relazione del Collegio Sindacale	pag.	105
Relazione della Società di Revisione	pag.	108

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signori Azionisti,

il bilancio che sottopongo alla vostra attenzione registra un utile dopo imposte di 872.432 euro.

Si tratta di un risultato che risente dell'impatto determinante derivante dai contributi statali per far fronte alla pandemia e che più in generale deve essere valutato senza omettere di considerare gli elementi positivi e negativi che hanno concorso a determinarlo.

Gli effetti differiti della pandemia si fanno ancora sentire oggi, ad oltre due anni dall'insorgere dell'emergenza sanitaria. Per tutto il 2021 (e ancora alla data in cui scrivo) il diffondersi di varianti del virus hanno condizionato la propensione al viaggio, generando una contrazione delle prenotazioni che, a sua volta, ha indotto le compagnie aeree a rivedere i propri programmi di attività. A livello globale e nazionale il traffico aereo ha conseguentemente registrato una contrazione del 60% circa rispetto al periodo pre-pandemia.

Contestualmente, il protrarsi dell'emergenza sanitaria ha imposto alle Società di gestione aeroportuali ulteriori costi addizionali legati alla prevenzione dei contagi.

La Cassa integrazione straordinaria e l'azzeramento delle spese non prioritarie a partire dal 2020 e per tutto il 2021 hanno consentito di contenere i costi, limitando parzialmente il flusso negativo di cassa. Sul piano del conto economico – come accennato in premessa - la Società ha beneficiato dell'erogazione del contributo statale volto a ristorare una parte dei danni registrati nel 2020. Si tratta di un provento straordinario che, ancorché abbia lasciato a carico della Società una quota rilevante delle perdite prodotte dalla pandemia, ha certamente contribuito in modo determinante al positivo risultato di bilancio che porto alla vostra approvazione. A dicembre hanno preso il via i lavori di ampliamento dell'aerostazione dando così fattivo seguito alla decisione dell'Azienda di confermare il Piano di sviluppo.

Il 2021 è stato un anno di grande impegno per avviare la ricostruzione del network di collegamenti. L'obiettivo di breve termine è quello di garantire un adeguato mix di voli diretti verso le principali destinazioni nazionali ed europee, in prevalenza grazie a vettori low-cost, e il progressivo recupero delle rotte con gli hub serviti da full service carrier. Questo percorso è strettamente legato alla ripresa del traffico internazionale e intercontinentale, che ha lentamente preso piede a fine 2021, ma che non vedrà il ritorno a numeri pre-pandemia prima di altri due anni.

Ritengo che nell'attuale scenario di ripartenza del traffico e di recupero del percorso di sviluppo intrapreso nel periodo pre-pandemia sia particolarmente positivo il supporto finanziario di Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Struttura Commissariale per l'Emergenza Genova finalizzato alla realizzazione delle opere infrastrutturali dello scalo, prima fra tutte quella relativa all'ampliamento del terminal. Grazie a questo aiuto è stato possibile dare il via ai lavori. Siamo fiduciosi che in un prossimo futuro Aeroporto di Genova potrà beneficiare anche di meccanismi di affiancamento allo stimolo commerciale della connettività. Le Istituzioni locali e gli stakeholder hanno già dimostrato attenzione a questo tema e si sono già visti i primi risultati di una

nuova forma di coordinamento e collaborazione sul fronte del supporto agli investimenti mirati all'incremento di collegamenti aerei.

Signori Azionisti, in conclusione desidero esprimere la mia soddisfazione e quella di tutto il Consiglio di Amministrazione per i risultati ottenuti dalla Vostra Società nel corso dell'anno appena concluso e vi propongo di approvare questo bilancio.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Paolo Cesare Odone

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LO SCENARIO

Scenario economico internazionale e nazionale

Il 2021 ha visto un rimbalzo dell'economia italiana, con il Pil in ripresa del +6,5% dopo il crollo del -8,9% del 2020. I dati Istat certificano quindi un significativo recupero del prodotto interno lordo nazionale, seppur non ancora tornato ai livelli pre-pandemia. Il quarto trimestre ha segnato un +0,6% rispetto al trimestre precedente, confermando quindi un trend positivo lungo tutto l'anno, anche se a ritmi più contenuti rispetto ai mesi precedenti. Il recupero dell'economia italiana è stato dovuto in larga misura alla ripresa della domanda interna, anche sulla scia delle politiche di sostegno a imprese e famiglie. Va notato come la crescita del Pil abbia registrato buone performance nonostante il perdurare di limitazioni al turismo incoming, voce importante dell'economia nazionale. La crescita economica si è accompagnata a un contenuto aumento delle retribuzioni contrattuali orarie (+0,6%), la cui capacità di spesa addizionale è stata però limitata dalla risalita dell'inflazione, che nel 2021 ha registrato un +1,9%. Questa sperequazione ha generato, nonostante la crescita economica, una riduzione complessiva del poter d'acquisto. La crescita dell'inflazione, d'altro canto, è dovuta all'incremento dei costi di energia e materie prime, anziché alla crescita della domanda di beni e servizi in termini assoluti. Secondo il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la crescita del Pil registrata nel 2021 "è stata resa possibile non solo dalla ripresa dell'economia mondiale, ma anche dalle vigorose azioni di sostegno a imprese e famiglie attuate dal Governo". Secondo il Mef, l'impatto espansivo della politica di bilancio continuerà a dispiegarsi nel corso del 2022 e a questo si aggiungerà l'effetto iniziale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. "Pur non sottovalutando i fattori di incertezza che sussistono a livello internazionale", si rimarca dal Ministero dell'economia, "l'obiettivo del Governo resta quello di conseguire nel 2022 una crescita del Pil superiore al 4 per cento". Da sottolineare come la ripresa economica italiana, in vetta alla classifica europea, sia avvenuta a fronte di un notevole incremento del debito pubblico, che specie in vista di probabili rialzi dei tassi d'interesse rischia di pesare notevolmente sulla capacità di spesa del paese nei prossimi anni.

Il Fondo monetario internazionale, d'altro canto, taglia le stime di crescita dell'economia mondiale per il 2022. Dopo il +5,9% del 2021, il Pil è atteso crescere del 4,4%, ovvero 0,5 punti in meno rispetto alle previsioni di ottobre. Per l'Italia la stima scende a +3,8%, 0,4 punti in meno rispetto a quanto ipotizzato a ottobre. Nel 2023 la crescita è stimata al 3,8%, in rialzo di 0,2 punti (+2,2%, in rialzo di 0,6 punti, per l'Italia). "L'economia globale entra nel 2022 in una posizione più debole delle attese", afferma il Fondo, sottolineando che la revisione al ribasso per il 2022 è legata al taglio delle stime per le due maggiori economie al mondo, gli Stati Uniti e la Cina. A pesare sull'economia mondiale sono la recrudescenza del Covid a cavallo tra 2021 e 2022, ma anche l'elevata inflazione. Uno scenario

che si intreccia con le tensioni geopolitiche, che vedono il conflitto tra Russia e Ucraina e un prevedibile, conseguente innalzamento dei costi di materie prime ed energia. Questo, a fronte di un mercato internazionale sul quale le sanzioni imposte alla Federazione Russa comporteranno una notevole stretta sugli interscambi commerciali, con ripercussioni negative sull'export.

Outlook sul trasporto aereo

Nel 2021, il numero complessivo dei viaggiatori è stato il 47% dei livelli del 2019. Questo dovrebbe migliorare all'83% nel 2022, al 94% nel 2023, al 103% nel 2024 e al 111% nel 2025. Nel 2021, il numero di viaggiatori internazionali era il 27% dei livelli del 2019. Questo dato dovrebbe migliorare al 69% nel 2022, all'82% nel 2023, 92% nel 2024 e 101% nel 2025.

L'International Air Transport Association (IATA) prevede che il numero complessivo di viaggiatori raggiunga i 4,0 miliardi nel 2024 (contando i viaggi di collegamento con scalo con un unico passeggero), superando i livelli pre-COVID-19 (103% del totale del 2019). Le aspettative sulla forma della ripresa a breve termine sono leggermente cambiate a inizio 2022, riflettendo l'evoluzione delle restrizioni di viaggio imposte dal governo in alcuni mercati. Il quadro complessivo presentato nell'ultimo aggiornamento delle previsioni a lungo termine della IATA, tuttavia, è invariato rispetto a quanto previsto a novembre, prima della variante Omicron. "La gente vuole viaggiare. E quando le restrizioni di viaggio vengono rimosse, ritornano nei cieli. C'è ancora molta strada da fare per raggiungere uno stato di normalità, ma le previsioni per l'evoluzione del numero di passeggeri danno buone ragioni per essere ottimisti", ha detto Willie Walsh, direttore generale della IATA.

Le previsioni della IATA sono quindi di uno scenario di ripresa internazionale a breve termine leggermente più ottimistico rispetto al novembre 2021, basato sul progressivo allentamento o eliminazione delle restrizioni di viaggio in molti mercati. Questo ha visto miglioramenti nei principali mercati nord-atlantici e intra-europei, rafforzando la base per la ripresa. L'Asia-Pacifico dovrebbe continuare a ritardare la ripresa, con il più grande mercato della regione, la Cina, che non mostra alcun segno di allentamento delle sue severe misure di frontiera nel prossimo futuro. Mentre i mercati interni degli Stati Uniti e della Russia si sono ripresi, fermo restando le forti incertezze legate alla guerra tra Russia e Ucraina, lo stesso non vale per gli altri grandi mercati interni di Cina, Canada, Giappone e Australia.

"I maggiori e più immediati driver del numero di passeggeri sono le restrizioni che i governi impongono ai viaggi. Fortunatamente, più governi hanno capito che le restrizioni ai viaggi hanno poco o nessun impatto a lungo termine sulla diffusione di un virus. E le difficoltà economiche e sociali causate per un beneficio molto limitato semplicemente non sono più accettabili in un numero crescente di mercati. Di conseguenza, la progressiva rimozione delle restrizioni sta dando una spinta molto necessaria alle prospettive di viaggio", ha detto Walsh.

Asia-Pacifico: La lenta rimozione delle restrizioni di viaggio internazionali e la probabilità di rinnovare le restrizioni interne durante le epidemie di COVID, significano che il traffico da/per/all'interno dell'Asia Pacifica raggiungerà solo il 68% dei livelli del 2019 nel 2022, il risultato più debole delle regioni principali. I livelli del 2019 dovrebbero essere recuperati nel 2025 (109%) grazie a una lenta ripresa del traffico internazionale nella regione.

Europa: Nei prossimi anni, il mercato intraeuropeo dovrebbe beneficiare delle preferenze dei passeggeri per i viaggi a corto raggio, man mano che si ricostituirà la fiducia dei viaggiatori. Questo sarà facilitato da un movimento sempre più armonizzato e senza restrizioni all'interno dell'UE, anche se a fronte delle ripercussioni della Brexit, non ancora esaurite. Il numero totale di passeggeri da/per/all'interno dell'Europa dovrebbe raggiungere l'86% dei valori del 2019 nel 2022, prima di fare una ripresa completa nel 2024 (105%).

Nord America: Dopo un 2021 di ripresa, il traffico da/per/all'interno del Nord America continuerà a registrare una forte performance nel 2022, con il ritorno del mercato interno statunitense alle tendenze pre-crisi e con i continui miglioramenti nei viaggi internazionali. Nel 2022, il numero di passeggeri raggiungerà il 94% dei livelli del 2019, e la piena ripresa è prevista nel 2023 (102%), prima di altre regioni.

Africa: Le prospettive del traffico passeggeri in Africa sono un po' più deboli a breve termine, a causa dei lenti progressi nella vaccinazione della popolazione e dell'impatto della crisi sulle economie in via di sviluppo. Il numero di passeggeri da/per/all'interno dell'Africa si riprenderà più gradualmente che in altre regioni, raggiungendo il 76% dei livelli del 2019 nel 2022, superando i livelli pre-crisi solo nel 2025 (101%).

Medio Oriente: Con limitati mercati a corto raggio, si prevede che il Medio Oriente si concentri sulla connettività a lungo raggio attraverso i suoi hub e che la ripresa sia più lenta. Il numero di passeggeri da/per/all'interno del Medio Oriente dovrebbe raggiungere l'81% dei livelli del 2019 nel 2022, il 98% nel 2024 e il 105% nel 2025.

America Latina: Il traffico da/per/all'interno dell'America Latina è stato relativamente resistente durante la pandemia e si prevede un 2022 forte, con restrizioni di viaggio limitate e flussi di passeggeri dinamici all'interno della regione e da/per il Nord America. Il numero di passeggeri del 2019 dovrebbe essere superato nel 2023 per l'America Centrale (102%), seguito dal Sud America nel 2024 (103%) e dai Caraibi nel 2025 (101%).

La previsione non calcola l'impatto del conflitto Russia-Ucraina. In generale, secondo la IATA, il trasporto aereo è resistente agli shock e questo conflitto non dovrebbe avere un impatto sulla crescita a lungo termine del trasporto aereo. È troppo presto per stimare quali saranno le conseguenze a breve termine per l'aviazione, ma è chiaro che ci sono rischi al ribasso, in particolare nei mercati esposti al conflitto. I fattori di sensibilità includeranno l'estensione geografica, la gravità e il periodo di tempo per le sanzioni e/o la chiusura dello spazio aereo. Questi impatti si farebbero

sentire più severamente in Russia, Ucraina e zone limitrofe. Pre-COVID-19, la Russia era l'11° mercato più grande per i servizi di trasporto aereo in termini di numero di passeggeri, compreso il suo grande mercato interno. L'Ucraina era al 48° posto. L'impatto sui costi delle compagnie aeree come risultato delle fluttuazioni dei prezzi dell'energia o delle deviazioni per evitare lo spazio aereo russo potrebbe avere implicazioni più ampie. La fiducia dei consumatori e l'attività economica saranno probabilmente influenzate anche al di fuori dell'Europa orientale.

Il quadro dell'economia ligure

Alla ripresa di industria e costruzioni, già partita nella seconda parte del 2020, nei primi nove mesi del 2021 si aggiunge anche la ripartenza del terziario, complice l'avanzamento della campagna vaccinale e il progressivo allentamento delle misure limitative della mobilità. Secondo la sede genovese di Banca d'Italia, le restrizioni legate alla pandemia hanno pesato maggiormente rispetto alla media del Paese, in quanto il terziario è una componente importante dell'economia regionale. La parziale ripresa dei flussi turistici incoming e il recupero dei traffici commerciali e dei trasporti hanno contribuito a un andamento positivo dell'economia ligure nel corso del 2021.

Nei primi nove mesi del 2021 quasi il 60% delle aziende industriali liguri e una quota simile di quelle dei servizi hanno registrato un incremento del fatturato rispetto allo stesso periodo del 2020. Le prospettive sono di un'ulteriore crescita. Una situazione che invita a un cauto ottimismo, seppur a fronte del protrarsi delle difficoltà di approvvigionamento delle materie prime e di personale specializzato (specie nel settore delle costruzioni), a cui si lega l'inevitabile aumento dei costi. Metà delle aziende industriali liguri ha segnalato problemi di costo e disponibilità di commodity o beni intermedi.

Proprio il comparto delle costruzioni registra una forte crescita. La spinta arriva soprattutto dagli incentivi statali, anche se in Liguria i numeri del Superbonus 110% non sono particolarmente significativi rispetto alla media nazionale, ma sufficientemente alti per fare da volano alla ripresa del settore. Le ore lavorate segnalate alle Casse edili sono aumentate di circa il 20%. Una fase favorevole, confermata dalle aziende con almeno 10 addetti anche per il 2022. A ciò si lega anche una positiva ripresa delle compravendite immobiliari, su cui ha inciso anche un recupero di operazioni rimandate nel 2020 a causa del lockdown e delle numerose restrizioni: nel primo semestre il numero delle compravendite è cresciuto di circa il 60% (dati Omi-Agenzia delle Entrate). Tutto ciò a fronte di prezzi rimasti sostanzialmente stabili, secondo le stime di Bankitalia.

Le esportazioni hanno segnato un deciso calo nel primo semestre dell'anno (-7,1%), rispetto allo stesso periodo del 2020. Fenomeno riconducibile all'andamento della cantieristica, che proprio nel 2020 aveva registrato risultati particolarmente positivi. Al netto di questa componente, l'export ligure segnerebbe un aumento del 5,5% rispetto ai primi sei mesi del 2020.

In recupero anche le presenze turistiche (+30% su base annua), pur rimanendo ancora al di sotto dei livelli pre-pandemici. Grande assente è ancora la componente straniera, che, seppur in crescita rispetto alla quota del 2020, resta ancora decisamente lontana dai numeri del 2019.

Nella prima metà dell'anno il traffico commerciale marittimo ha segnato una ripresa di quasi il 10%, riportando nella componente containerizzata un pieno recupero della movimentazione precedente la pandemia; anche i transiti autostradali si sono riportati sui livelli del 2019.

Il miglioramento della situazione congiunturale si riflette, nel 2021, anche sul mercato del lavoro, che in Liguria cresce sia in termini di numero di occupati, sia delle persone in cerca di occupazione: nei primi otto mesi del 2021 le assunzioni nette nel settore privato non agricolo sono state più di 30 mila, oltre il doppio di quelle del 2020 e un quinto in più rispetto al 2019. Una crescita, va precisato, quasi esclusivamente legata alla componente dei contratti a tempo determinato, mentre la curva dell'indeterminato segna un progressivo calo dal 2019. Sia pure in diminuzione di circa il 25%, si è mantenuto ampio il ricorso alle forme di integrazione salariale, ancora otto volte superiore a quello del 2019.

Il recupero dell'attività produttiva ha sostenuto anche la redditività delle imprese: l'80% delle aziende liguri ha chiuso il 2021 in utile. La liquidità si mantiene elevata non solo grazie alla positiva dinamica dei flussi di cassa, ma anche alla possibilità di ricorrere a moratorie e garanzie pubbliche sul debito. I prestiti al settore produttivo, principalmente destinati al finanziamento del capitale circolante, sono aumentati del 5,2% nei dodici mesi a cavallo tra luglio 2020 e giugno 2021. Una dinamica più intensa per le aziende di piccole dimensioni (7%), più spesso in sofferenza proprio dal punto di vista della liquidità.

La rischiosità dei prestiti alle imprese si è mantenuta su livelli analoghi a quelli osservati alla fine del 2020. Il credito alle famiglie consumatrici ha accelerato dallo 0,9% di dicembre 2020 al 3,3% del terzo trimestre 2021; un fenomeno connesso soprattutto alla ripresa delle compravendite immobiliari e a una generale ripresa dei consumi, che aveva tirato il freno a mano nel 2020. Da segnalare l'incremento della domanda di credito per l'acquisto di autoveicoli.

Leggermente aumentati i tassi di interesse: proprio per cautelarsi da eventuali futuri rialzi dei tassi, i nuovi mutuatari del primo semestre 2021 hanno preferito le operazioni a tasso fisso, oltre il 90% delle erogazioni definite nel periodo.

Prosegue anche nei primi sei mesi del 2021 la crescita dei depositi bancari del settore privato non finanziario. Rallenta la componente riferita alle famiglie, mentre cresce soprattutto quella delle imprese. La scelta ricade prevalentemente sui prodotti più liquidi e su quelli maggiormente diversificati, come i conti correnti e le quote di fondi comuni di investimento.

A fine giugno 2021 i titoli di famiglie e imprese a custodia presso il sistema bancario sono aumentati del 10,2%.

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO

Normativa di emergenza sanitaria (Pandemia Covid-19)

Nel corso dell'esercizio 2021 è proseguita la consistente produzione normativa collegata all'emergenza pandemica da Covid 19, iniziata nel 2020 a causa del proseguire delle problematiche sanitarie causate dalla pandemia.

Nell'ambito delle misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro ed all'economia connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 si sono susseguiti ulteriori provvedimenti che hanno avuto rilevanti riflessi anche sul trasporto aereo.

Con il DPCM 14 gennaio 2021 sono state dettate le misure in vigore fino al 5 marzo 2021, che sostituivano quelle previste dal precedente DPCM del 3 dicembre 2020.

L'articolo 6 prevedeva le limitazioni agli spostamenti da e per l'estero, in linea con quanto già previsto in precedenza. Sono stati confermati i divieti di spostamenti per un elenco di Stati e territori, nonché l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che erano transitate o avevano soggiornato negli Stati e territori di cui al medesimo elenco nei quattordici giorni antecedenti, salvo il caso in cui ricorressero alcuni specifici motivi (lavoro, studio, salute, urgenza, rientro all'abitazione, ingresso cittadini UE e Stati assimilati e dei familiari, etc.).

Con il DPCM 2 marzo 2021 sono state emanate ulteriori misure in vigore fino al 6 aprile 2021, che hanno sostituito quelle previste dal precedente DPCM 14 gennaio 2021. La successiva Ordinanza del Ministro della salute del 2 aprile 2021, ha disposto (art. 1) la proroga fino al 30 aprile 2021 delle misure dell'ordinanza del 30 marzo 2021.

Con ordinanza del Ministro della salute 30 marzo 2021 è stato poi regolato l'ingresso in Italia dagli Stati e territori indicati, con l'obbligo di sottoporsi a sorveglianza sanitaria e quarantena di cinque giorni, nonché a test molecolare o antigenico al termine dei cinque giorni, per gli arrivi fino al 6 aprile 2021.

Con l'ordinanza del ministro della salute del 14 maggio 2021, prorogata con le ordinanze del 30 maggio 2021 e del 18 giugno 2021, sono state definite nuove disposizioni in materia di limitazione degli spostamenti da e per l'estero applicabili dal 16 maggio al 30 luglio 2021.

La nuova ordinanza ha confermato i divieti e le limitazioni di ingresso in Italia stabiliti dall'art. 49 del DPCM 2 marzo 2021, introducendo una serie di modifiche alla disciplina della documentazione da presentare, ai tempi della quarantena ed alla disciplina applicabile per l'ingresso da alcuni Paesi.

Con l'ordinanza del ministro della salute 29 luglio 2021 sono state definite le disposizioni in materia di limitazione degli spostamenti da e per l'estero applicabili dal 31 luglio al 30 agosto 2021, anche in relazione alla raccomandazione (UE) 2021/1170 del 15 luglio 2021 del Consiglio relativa alla progressiva eliminazione delle restrizioni ai viaggi da e verso l'UE. Con l'ordinanza del 28 agosto 2021, tali misure sono state prorogate fino al 25 ottobre 2021.

Come già avvenuto nel precedente esercizio, anche nel 2021 i reiterati provvedimenti in tema di spostamenti delle persone hanno provocato immediate ripercussioni sul traffico dello scalo.

Misure di sostegno al settore aeroportuale

In merito alle misure a sostegno del settore aeroportuale si ricorda che in data 30 dicembre 2020 era stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (cd. Legge di Bilancio 2021), entrata in vigore il 1° gennaio 2021. Nel corso dell'iter approvativo del disegno di Legge di Bilancio 2021 sono state introdotte due nuove specifiche misure a sostegno del settore aeroportuale: la prima prevedeva (commi da 715 a 720 dell'art. 1) l'istituzione presso il MIT di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro (di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19; la seconda garantisce (comma 714 dell'art.1) le prestazioni integrative del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" anche ai trattamenti di integrazione salariale in deroga, richiesti dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale per 12 settimane, nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021. Con riferimento alla prima misura, la Legge di Bilancio 2021 in particolare prevedeva che, ai fini della determinazione del contributo riconoscibile, si tenesse conto dei minori ricavi e dei maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 gennaio 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nonché, al fine di evitare sovracompenzazioni: delle riduzioni di costi per l'accesso agli ammortizzatori sociali o per altre misure di sostegno di natura pubblica e/o di eventuali importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno.

La Legge prevedeva inoltre che, nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili alla generalità delle imprese beneficiarie fosse complessivamente superiore alle risorse stanziare, l'entità della quota assegnata a ciascuna impresa sarebbe stata determinata in modo proporzionale al contributo riconoscibile alla stessa impresa rispetto al totale dei contributi riconoscibili e, comunque, nel limite massimo del venti per cento delle risorse indicate per gli aeroporti.

In data 25 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (GU Serie Generale n. 123 del 25-05-2021). Il provvedimento, all'articolo 73 comma 2, ha disposto l'incremento di 300 milioni di euro del fondo di compensazione istituito dalla Legge di Bilancio 2021, dei quali 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali e i restanti 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Ne consegue, dunque, che la dotazione del fondo tesa a compensare i danni patiti dalle società di gestione ammonta complessivamente a 735 milioni di euro.

Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale, per il periodo 1° marzo – 30 giugno / 14 luglio 2020, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo.

In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi dell'art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano da 800 milioni di Euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid-19.

Nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 307 del 28 dicembre 2021 è stato pubblicato, entrando contestualmente in vigore, il Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, recante le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra.

In conformità ai provvedimenti normativi sopradescritti, Aeroporto di Genova S.p.A. ha quantificato il danno subito nella misura di 3,8 milioni di euro e ha presentato la domanda di accesso al fondo corredata dalla relazione redatta da un esperto indipendente che ha certificato la perdita complessiva subita dalla Società nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. Tale quantificazione è stata ottenuta mettendo a confronto le voci mensili di costo e di ricavo che concorrono alla formazione dell'EBITDA, escludendo le componenti straordinarie e non ricorrenti e la relazione redatta dall'esperto indipendente ha attestato la veridicità, la correttezza e la riconciliabilità dei dati riportati nella domanda alle scritture contabili, la sussistenza del nesso di causalità diretta tra le singole voci indicate ai fini della determinazione del danno subito e l'emergenza epidemiologica da COVID-19, la corretta applicazione della metodologia e dei criteri di cui all'art. 2 del decreto attuativo, nonché l'assenza di duplicazioni nella compensazione del danno. La domanda è stata presentata entro le tempistiche e con le modalità indicate nel decreto.

In data 4 marzo 2022, ENAC ha comunicato di aver provveduto, previa informativa al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, all'erogazione di un'anticipazione in favore di tutti i beneficiari dei ristori previsti dal Decreto interministeriale 25 novembre 2021, adottato ai sensi dell'art. 1, co. 718, della legge n. 178 del 2020. Tale iniziativa è stata possibile previa verifica da parte di ENAC che il totale delle richieste non superasse la disponibilità complessiva del fondo e quindi non sussistessero le condizioni per l'applicazione delle riduzioni e delle limitazioni altrimenti imposte dalla legge. L'importo messo in pagamento da parte di ENAC, pari al 50% della richiesta di ristoro del danno, è stato incassato dalla società in data 8 marzo 2022 ed ammonta a 1,9 milioni di euro.

Con riferimento a quanto sopra descritto la Società ha deciso di iscrivere il contributo nella misura di 3,8 milioni di euro nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 ritenendo che l'ampliamento del fondo di compensazione e l'autorizzazione da parte della Commissione Europea fossero i due elementi rilevanti al fine di determinarne la sostanziale certezza nell'ottenimento. Il completamento

dell'iter previsto dalla normativa, ritenuto avente una rilevanza solo formale, è stato completato anteriormente all'approvazione di tale bilancio.

Normativa in tema di appalti pubblici

Con il D.L. 73/2021 sono state previste disposizioni applicabili per i contratti in corso di esecuzione, volte a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre del 2021. In particolare, tra gli altri, si ricordano: - il comma 1, che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione, entro il 31 ottobre 2021, dei materiali da costruzione più significativi che abbiano registrato, nel primo semestre del 2021, un aumento o una diminuzione dei prezzi superiore all'8%; - il comma 2, che stabilisce che le eventuali variazioni di prezzi, in aumento o in diminuzione, dei materiali individuati nel suddetto decreto ministeriale, diano luogo alle relative compensazioni, anche in deroga a quanto previsto dal codice degli appalti; - il comma 8, che istituisce un Fondo per l'adeguamento dei prezzi con una dotazione, per l'anno 2021, di 100 milioni di euro. Lo stesso comma rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione delle modalità di utilizzo del suddetto Fondo. Tale articolo è stato modificato dal D.L. 121/2021 e dal comma 398 della legge di bilancio 2022. In attuazione del medesimo articolo sono stati emanati il D.M. 30 settembre 2021 (recante le modalità di utilizzo del Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione) e il decreto 11 novembre 2021 (recante "rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi nel primo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi", rettificato dal decreto 7 dicembre 2021).

Nel corso del 2021 è stato emanato il c.d. decreto semplificazioni 2 (D.L. 77/2021), con il quale sono state introdotte ulteriori norme di semplificazione anche sulla base delle indicazioni previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Si evidenzia che le norme in materia di contratti pubblici previste dal D.L. 77/2021 rappresentano sostanzialmente la prima fase del processo di riforma previsto dal PNRR e che dovrà essere completato entro il giugno 2023.

EVENTI SOCIETARI

Piano industriale e programma di intervento a favore dell'Autorità di Sistema Portuale

Come noto, in data 19 dicembre 2018 era stato approvato dal Consiglio d'Amministrazione il Piano Aziendale 2019 – 2023. In ragione della rilevanza degli investimenti previsti e del termine di scadenza della concessione aeroportuale, l'attuazione del Piano era stata tuttavia condizionata ad alcuni presupposti circa il finanziamento delle opere. Questa ultima riserva era stata rimossa a seguito dell'approvazione da parte del Commissario Straordinario per la Ricostruzione del programma di intervento a favore dell'Autorità di Sistema Portuale, al cui interno sono state inserite alcune opere di interesse aeroportuale nell'ambito degli scopi istituzionali del programma stesso, finalizzato “alla

ripresa e allo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto con la città di Genova". In data 4 luglio 2019 si è proceduto quindi a stipulare apposita Convenzione, a sensi dell'art. 15 L. 241/1990 e s.m.i. e della l. n. 130/2018, per l'attuazione del programma straordinario di investimenti urgenti per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova.

La Convenzione, sottoscritta dall'Autorità di Sistema Portuale, dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e il Commissario Straordinario per la ricostruzione, disciplina i rapporti tra i soggetti pubblici e privati per la realizzazione dell'intervento inserito nel Programma straordinario di interventi urgenti ai sensi dell'art. 9-bis D.L. 109/2018 convertito in legge 16/11/2018 n. 130, denominato "Realizzazione del primo lotto funzionale dell'ampliamento della aerostazione aeroportuale".

Con tale atto le Parti hanno definito quindi le modalità amministrative e gestionali del programma di intervento. In particolare è previsto che Aeroporto di Genova S.p.A. svolga la funzione di Stazione appaltante, di Responsabile Unico del Procedimento e di Direzione Lavori, mentre le attività di progettazione definitiva e di esecuzione dei lavori sono affidate in regime di co-committenza con l'Autorità di Sistema Portuale.

Successivamente, con decreto n. 2 Prot. n. DSC2 -2019-5 del 14 agosto 2019, il Commissario Straordinario per la ricostruzione di Genova ha riconosciuto la facoltà di applicare le deroghe di cui all'art. 1 della legge 130/2018 nelle modalità di affidamento di lavori e servizi, al fine consentire una significativa contrazione dei tempi di gara, come previsto dall' art.32 comma 2 lett. c) Direttiva 2014/24/UE. Il crollo del ponte Morandi ha imposto, infatti, la necessità di contrastare con urgenza i dirompenti effetti economici e sociali connessi al complesso sistema di circolazione di persone e merci, procedendo alla realizzazione di interventi già contemplati nel contratto di Programma della Società, che sono diventati urgenti e prioritari.

Nell'ambito di quanto sopraesposto la Società ha provveduto nel corso del 2020 ad avviare e completare la procedura di gara per l'individuazione del soggetto appaltatore delle opere di ampliamento dell'aerostazione. L'appalto è stato aggiudicato al raggruppamento di imprese costituito tra il Consorzio Integra (mandatario) e Ceisis (mandante). Nel corso del 2021 è stato sottoscritto il contratto di appalto con il suddetto raggruppamento di imprese.

In data 15 dicembre 2021 è stata effettuata la consegna parziale dei lavori, per consentire la realizzazione delle opere propedeutiche all'avvio del cantiere, alle lavorazioni di preparazione d'area, nonché al compimento di alcune verifiche da effettuarsi prima dell'inizio dei lavori (e precisamente l'effettuazione di pali prova), nelle more del Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo da parte dell'Ente Regolatore.

Nel corso dell'esercizio è stata avviata e aggiudicata la gara per la manutenzione della pista (in parte finanziata dallo stanziamento regionale di cui al paragrafo seguente), in merito alla quale si rimanda al paragrafo sui Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura per ulteriori aggiornamenti.

Interventi della Regione Liguria a sostegno degli interventi di investimento sull'Aeroporto di Genova

La Regione Liguria con la legge regionale 29 dicembre 2020 n. 32 all' art. 1 aveva previsto interventi straordinari per attenuare la crisi del sistema economico regionale a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. In particolare, al secondo comma di detto articolo è previsto: "A supporto del sistema di mobilità regionale una quota del Fondo strategico regionale di cui al comma 1 è destinata, fino ad un massimo di euro 5.000.000,00, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per interventi di investimento sull'aeroporto di Genova. Il bilancio previsionale 2021 della regione Liguria ha previsto, quindi, uno stanziamento da erogarsi a favore dell'AdSP pari alla cifra sopracitata per la realizzazione di interventi di investimento sull'aerostazione.

E' stata sottoscritta con AdSP apposita Convenzione che individua i progetti ai quali destinare in quota parte il contributo a fondo perduto pari ad euro 5.000.000 e le modalità di erogazione. I progetti ai quali sono stati destinati i fondi sono l'ampliamento del Terminal, la riqualifica della pista di volo, il potenziamento del sistema BHS e l'integrazione degli apparati radiogeni standard 3 e la riqualifica del terminal esistente.

Modello di organizzazione e gestione Ex-D.lgs. 231/2001

Nel corso dell'esercizio 2021 l'Organo di Vigilanza di cui al D.lgs. 231/2001, nominato in data 1 luglio 2021, ed in carica sino all'approvazione del Bilancio 2022, ha effettuato le verifiche periodiche, pur se con le criticità derivanti dalla situazione pandemica. Non sono emerse criticità.

LA GESTIONE AZIENDALE

Attività aeronautiche

Dopo un 2019 da record con un milione e mezzo di passeggeri, un 2020 segnato da una profonda crisi che ha registrato una flessione del 74,5% e 385.290 passeggeri, l'aeroporto di Genova ha chiuso il 2021 con 614.691 passeggeri, in crescita del 54,9% rispetto al 2020 (+52,4% la media nazionale). Un risultato che, pur segnando una timida e lenta ripresa del traffico, è ancora lontano dai livelli pre-Covid. La contrazione rispetto al 2019 è stata infatti del 60%, dato pressoché in linea con la media nazionale che si è attestata al 58,2%.

Il traffico Cargo, pur recuperando parzialmente la perdita che nel 2020 era stata del 64%, ha registrato ancora una flessione dell'11,3%, in controtendenza rispetto all'andamento nazionale che ha visto invece risultati incoraggianti e un ritorno ai livelli pre-Covid.

Risultati positivi sono arrivati invece dall'aviazione generale. La mancanza di collegamenti diretti e le restrizioni tra paesi hanno portato a un sensibile aumento della domanda di voli privati e taxi sui quali si è registrato un incremento sia in termini di movimenti (+44,1% rispetto al 2020 e +27,8% rispetto al 2019), sia di passeggeri (+114,1% sul 2020 e 57% rispetto al 2019). Risultato oltre le aspettative anche per il tonnellaggio, che ha registrato un +105,6% (+24% rispetto al 2019)

Il 2021, a causa della seconda e terza ondata di contagi, è stato caratterizzato ancora da restrizioni e da una conseguente forte incertezza che, soprattutto nei primi cinque mesi dell'anno, ha indotto i vettori aerei a ridurre considerevolmente la propria capacità.

Lo stato di generale preoccupazione e incertezza ha comportato tra l'altro il mancato ripristino dei collegamenti da parte di vettori full service, quali Air France, British Airways e S7 Airlines. In generale si è registrata una più cauta e lenta ripresa dell'attività da parte dei full service (Alitalia/ITA, KLM e Lufthansa) rispetto ai vettori low cost che hanno mantenuto un ruolo da protagonisti, con azioni tattiche, concentrate prevalentemente sui mercati domestici.

Deboli segnali di ripresa si sono registrati a partire dal mese di giugno 2021, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno che ha visto ripartire gradualmente anche i collegamenti internazionali: Ryanair e Wizzair da giugno e Lufthansa, Vueling e Albawings da luglio. Il segmento nazionale ha quindi segnato un recupero più rapido ed evidente grazie ai collegamenti nord-sud e isole (-44% sui volumi pre-pandemia), ancora in sofferenza il traffico internazionale (-80% rispetto al 2019) che ha beneficiato però dell'avvio da parte di Wizzair del collegamento su Tirana. Novità importante quella rappresentata dall'ingresso del vettore ungherese che si affaccia per la prima volta sul nostro mercato e che rappresenta indubbiamente un partner strategico per eventuale crescita futura, essendo il secondo vettore low cost europeo per numero di destinazioni e flotta in costante aumento.

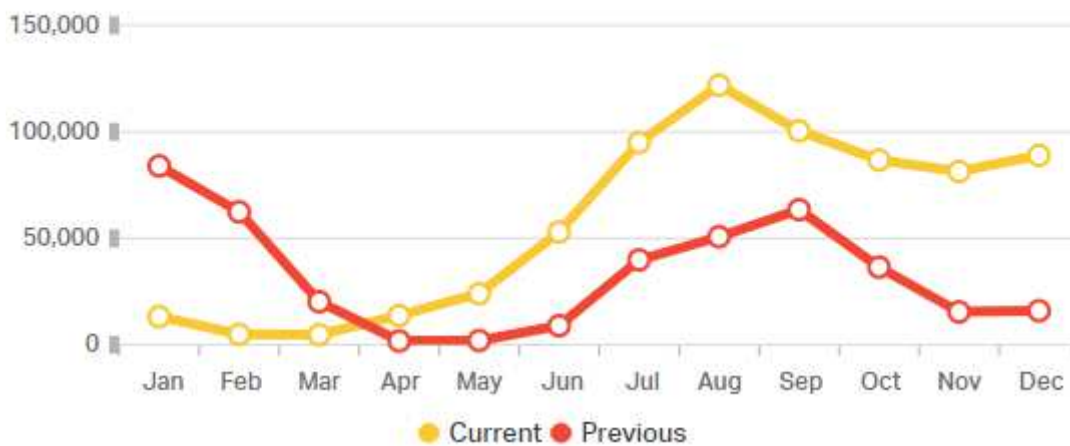
Tale scenario per Genova si è tradotto, anche nel 2021, in un aumento della componente di traffico nazionale, circa 69% (rispetto al 61% del 2020 e al 49% del 2019), e in una crescita del peso dei low cost sul totale del traffico passeggeri (circa 67%, contro il 60% del 2020 e il 49% del 2019). Tale tendenza è destinata ad acuirsi maggiormente nel 2022, nonostante l'incremento di capacità previsto da ITA, KLM e Lufthansa, e nonostante la decisione da parte di Volotea di chiudere la base di Genova con conseguente riduzione dell'offerta sia in termini di capacità, sia in termini di numero di rotte operate. A fronte di un disinvestimento da parte del vettore spagnolo, infatti, Ryanair ha annunciato a partire dalla Summer 2022 nuovi collegamenti su Manchester, Vienna e Lamezia Terme che porteranno dalle attuali 9 a 12 il numero delle rotte servite, con un incremento sui posti offerti di oltre 300% rispetto al 2021.

Un contributo importante in tal senso è arrivato dall'attività charter legata al traffico crocieristico MSC che, per sopperire alla limitata offerta di capacità da parte dei vettori aerei e per garantire ai propri ospiti livelli di sicurezza più elevati e in linea con i loro rigidi protocolli anti-Covid, ha deciso di investire su questo segmento ritenuto evidentemente più sicuro. A partire dal mese di luglio, sono quindi stati avviati collegamenti settimanali da diverse città della Germania (Amburgo, Düsseldorf, Berlino e Hannover). Attività successivamente confermata anche per i mesi invernali e che ha prodotto circa 40.000 passeggeri (+123% rispetto al 2019).

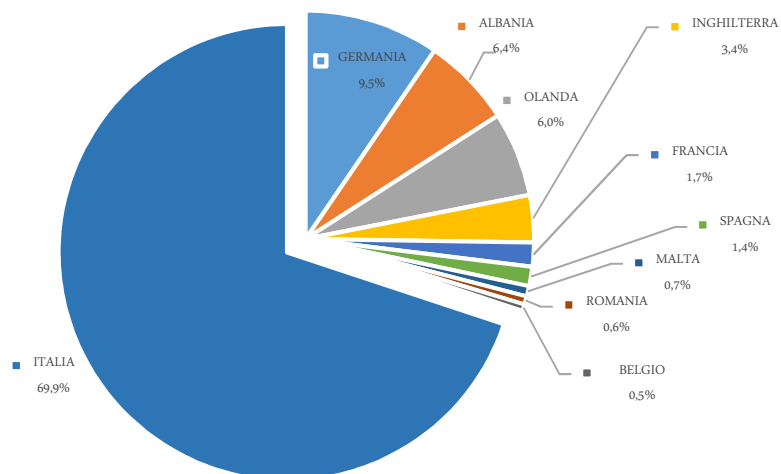
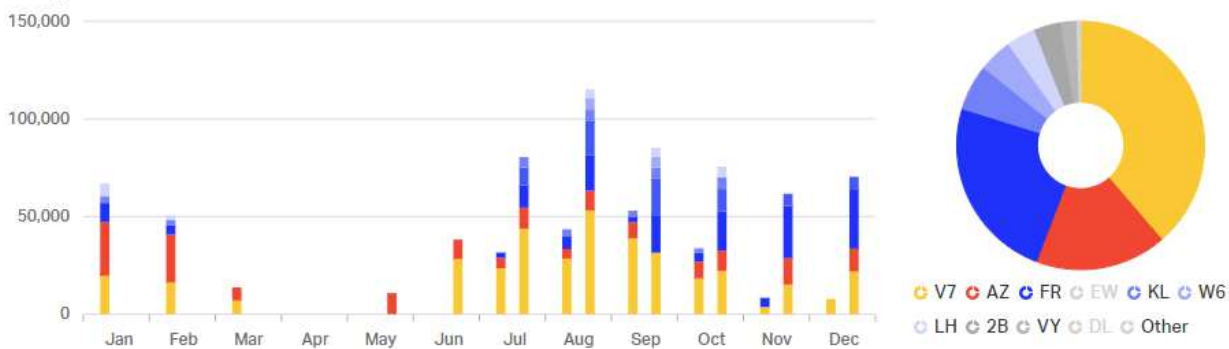


GENOVA CITY AIRPORT

Traffic YTD



Top Airlines



Analizzando le performance dei principali vettori che hanno operato sull'Aeroporto di Genova nel 2021, emerge quanto segue:

ALITALIA – Nel 2021 Alitalia, pur non avendo mai sospeso l'attività, riduce la propria offerta su Genova sia in termini di capacità (-16,8% rispetto al 2020), sia in termini di movimenti (1.222, -11,6% rispetto al 2020) migliorando però la performance in termini di riempimento medio (65% contro il 50,8% del 2020), registrando un +6,3% di passeggeri rispetto al 2020. Il 2021 è un anno di transizione per il vettore italiano. Il 15 ottobre nasce la nuova compagnia ITA Airways che acquisisce parte della flotta e del personale Alitalia, seppure in una logica di discontinuità. Dopo una performance invernale (W21/22) non particolarmente brillante, ITA prevede un graduale incremento della capacità su Genova con l'introduzione del terzo volo giornaliero dal mese di Aprile e del quarto a partire da giugno.

VOLOTEA – Volotea conferma anche per il 2021 il proprio impegno sull'Aeroporto di Genova mantenendo il proprio primato sia in termini di movimenti, sia di passeggeri, con una market share del 41%, seguita da Ryanair (21%) e da Alitalia (19%). Il vettore spagnolo, dopo un paio di mesi di totale sospensione dell'attività, riprende le operazioni a partire dal mese di maggio concentrandosi prevalentemente sul mercato domestico, a cui si aggiungono alcune rotazioni su Ibiza e, importante novità che ci permette di riattivare il gap lasciato da Air France, il collegamento su Parigi CDG che prende il via ad ottobre (10 le destinazioni domestiche servite). Volotea ottiene buoni risultati raggiungendo coefficienti di riempimento elevati (87,5% il load factor medio contro l'83% del 2020 e il 90,8% del 2019) recuperando, nonostante le numerose cancellazioni effettuate nel corso della stagione estiva, movimenti (1.662, +5,9% vs 1.570, -54,5% nel 2020), sedili offerti (265.730, +27,1% vs 209.060, -52,6% nel 2020) e passeggeri (232.447, +34% vs 173.522, -56,6%), riducendo così anche la perdita rispetto ai volumi pre-pandemia (-42% pax su 2019). Nonostante ciò il vettore spagnolo, non ritenendo più la base di Genova sostenibile e, in generale, il mercato italiano profittevole come in passato a causa del massiccio investimento sull'Italia da parte di competitor come Ryanair e Wizzair, decide di chiuderla a partire da gennaio 2022. Volotea manterrà comunque la propria presenza sullo scalo genovese nel 2022, puntando sulle sole rotte strategiche (Catania, Napoli, Cagliari, Olbia e Parigi). Una riduzione che peserà in modo significativo e che porterà ad una perdita di passeggeri intorno al 20% rispetto al 2021 (-50% rispetto al 2019).

RYANAIR – Il vettore irlandese, dopo un periodo di sospensione dell'attività di circa due mesi, riprende gradualmente i collegamenti domestici prima su Napoli e poi su Bari a partire dal mese di aprile. Slitta invece la ripresa dei collegamenti su Londra e Malta a causa della permanente incertezza legata ai viaggi internazionali. Ryanair concentra sempre più la propria strategia sul mercato domestico, da qui la decisione del vettore di lanciare, a partire dalla Winter 2021/22 i nuovi collegamenti su Catania, Palermo e Brindisi, a cui si affiancano Bruxelles Charleroi e Bucarest. Significativo il contributo del vettore irlandese alla ripresa del traffico con un aumento dei movimenti

del 166% rispetto al 2020, da 344 a 914 (10,8% rispetto al 2019) e dei passeggeri pari al 173%, 42.292 a 115.372 (-17% rispetto al 2019 a causa di riempimenti più bassi sull'internazionale).

KLM – Il vettore olandese, a differenza di altri vettori full service che si sono mostrati molto cauti nella fase di ripresa, ha optato per il mantenimento della propria presenza capillare sul network europeo. Nel caso specifico di Genova, pur riducendo la capacità nei primi mesi dell'anno, incrementa gradualmente le frequenze settimanali, aggiustando costantemente la capacità offerta in base della domanda. KLM registra un significativo incremento di movimenti: 55,3% (553 contro i 354 del 2020) e posti offerti, +51,4%. I passeggeri salgono a 36.156 contro i 20.673 del 2020 ma il volume è ancora lontano dai livelli 2019 quando i passeggeri erano stati 74.492. Il load factor guadagna 9 punti rispetto al 2020 (69,9%), nel 2019 era stato dell'82,3%.

LUFTHANSA – A differenza di KLM, il vettore tedesco adotta una strategia estremamente cauta e decide di non riprendere le proprie operazioni su Genova, almeno per i primi sei mesi dell'anno. Lufthansa riprende il collegamento sull'hub di Francoforte a partire dal mese di luglio. La perdita, se paragonata al 2019, è ancora notevole (-81,9% di movimenti, -83,7% di passeggeri) ma arrivano segnali incoraggianti dal confronto con il 2020 che vede un incremento di movimenti (+52,7%), ma soprattutto di passeggeri (73,5%) con un coefficiente di riempimento dei voli che guadagna ben 7,8 punti percentuali riportandosi ai livelli pre-pandemia (66,2%).

VUELING – Il vettore spagnolo riprende il collegamento su Barcellona a partire da fine luglio, dopo diversi posticipi a causa del protrarsi delle restrizioni. A seguito dell'aggiudicazione di una serie di slot sullo scalo parigino di Orly, Vueling annuncia un nuovo collegamento da Genova su Parigi che prenderà il via a novembre. La rotta si affianca a quella già avviata da Volotea ad ottobre, andando ad arricchire l'offerta su una destinazione strategica e con un potenziale di crescita elevatissimo.

WIZZAIR – New entry per l'aeroporto di Genova. Il vettore ungherese annuncia il collegamento su Tirana andando a sostituire il vettore storico Blu-express con oltre 30.000 posti offerti e un ottimo riempimento che si avvicina all'80%. Wizzair rappresenta per Genova un partner strategico su cui puntare nei mesi futuri.

ALBAWINGS – Il vettore albanese avvia il nuovo collegamento da Genova a Tirana a partire dal mese di luglio, affiancando così il vettore ungherese pur con riempimenti più contenuti (66,7%) e andando ad incrementare notevolmente l'offerta su una rotta strategica (oltre 50.000 i posti offerti) che, nel 2020, era stata abbandonata da Blu-express.

DATI DI TRAFFICO					
	2021	2020	2019	% 21 / 20	% 21 / 19
Tonnellaggio aeromobili					
• linea nazionale	219.850	187.751	414.764	17,10%	-46,99%
• linea internazionale	93.626	58.719	411.685	59,45%	-77,26%
Linea	313.476	246.470	826.449	27,19%	-62,07%
Charters	26.946	6.393	10.988	321,49%	145,23%
Dirottati	133	144	462	-7,64%	-71,21%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	8.996	7.672	10.013	17,26%	-10,16%
Aviazione generale e taxi	85.605	41.641	69.040	105,58%	23,99%
Totale tonnellaggio	435.156	302.320	916.952	43,94%	-52,54%
Movimenti aeromobili					
• linea nazionale	3.392	3.126	6.893	8,51%	-50,79%
• linea internazionale	1.737	1.144	7.854	51,84%	-77,88%
Linea	5.129	4.270	14.747	20,12%	-65,22%
Charters	427	100	194	327,00%	120,10%
Dirottati	2	2	7	0,00%	-71,43%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	127	122	182	4,10%	-30,22%
Aviazione generale e taxi	7.233	5.019	5.662	44,11%	27,75%
Totale movimenti	12.918	9.513	20.792	35,79%	-37,87%
Passeggeri					
Linea nazionale	419.049	296.777	746.585	41,20%	-43,87%
Linea internazionale	146.784	88.513	765.674	65,83%	-80,83%
Totale linea	565.833	385.290	1.512.259	46,86%	-62,58%
Charters	38.493	6.394	17.264	502,02%	122,97%
Altri	530	629	1.256	-15,74%	-57,80%
Aviazione generale e taxi	9.835	4.593	6.265	114,13%	56,98%
Totale Passeggeri	614.691	396.906	1.537.044	54,87%	-60,01%
Merce e posta (Kg)					
Merce aerea	20.118	50.948	169.486	-60,51%	-88,13%
Merce via superficie	851.684	931.762	2.590.527	-8,59%	-67,12%
Totale merce	871.802	982.710	2.760.013	-11,29%	-68,41%
Totale posta	851	948	1.527	-10,23%	-44,27%
Totale merce e posta	872.653	983.658	2.761.540	-11,28%	-68,40%
Work Load Unit	614.901	397.425	1.538.754	54,72%	-60,04%

Attività non aeronautiche

Nel 2021 le attività non aeronautiche hanno, nella loro totalità, generato proventi pari a 16 milioni di euro.

La contrazione del traffico ha determinato una riduzione del 36,9% rispetto al 2019 e, viceversa, un incremento del 4,9% rispetto al 2020.

L'analisi del dato mensile evidenzia tuttavia un andamento diverso nel primo trimestre e nei periodi successivi, in ragione dell'inizio del periodo di lockdown dal mese di marzo 2020, rimanendo il traffico nel primo trimestre dell'anno a livelli addirittura superiori rispetto al 2019.

A partire dal mese di giugno, la riapertura delle attività di food&beverage e la ripresa del fatturato del parcheggio e degli autonoleggiatori hanno consentito un progressivo recupero dei proventi non aviation direttamente collegati al traffico passeggeri.

Al fine di accelerare la crescita dei proventi sono state adottate, d'intesa con i subconcessionari, nuove strategie commerciali volte a promuovere le vendite online e adeguare l'offerta alla maggiore incidenza del traffico domestico sul totale e, conseguentemente, al diverso profilo del passeggero. La tabella seguente evidenzia l'incidenza e le variazioni registrate nel 2021 rispetto al 2020 nel "duty free" aeroportuale per classe merceologica:

Prodotti	2020		2021		var. 2021 vs 2020	
	vendite duty paid	vendite duty free	vendite duty paid	vendite duty free	var. duty paid	var. duty free
Tobacco	96%	4%	35%	65%	689%	-32%
Alcoholic Beverages	81%	19%	30%	70%	67%	-15%
Food & Confectionery	95%	5%	17%	83%	261%	-13%
Perfumes & Cosmetics	91%	9%	17%	83%	102%	-9%
Watches, Jewelry, Accessories	95%	3%	10%	90%	194%	-5%
Toys	96%	3%	10%	90%	215%	-7%
Textiles, Leather, Luggage	94%	5%	9%	91%	94%	-4%
Electronics	96%	1%	10%	90%	753%	-7%
Other Goods	97%	3%	11%	89%	233%	-8%
Literature & Publications	98%	1%	8%	92%	571%	-6%
Souvenirs (local goods)	93%	7%	15%	85%	125%	-9%
TOTALE	94%	6%	21%	79%	239%	-16%

Un apporto positivo è derivato dalle attività non aviation non correlate al traffico, registrandosi, di conseguenza, rispetto al 2019, una minore contrazione dei proventi rispetto al traffico.

Nel dettaglio, a fronte di una riduzione complessiva dei passeggeri del 60%, i proventi non aviation nel 2021 hanno subito le seguenti variazioni: food&beverage -57%, retail -65%, parcheggio -65% e

autonoleggio -26% e, in controtendenza, il dato relativo al comparto real estate che ha registrato un incremento del 8%.

Altri fatti di rilievo che hanno consentito di favorire la ripresa del fatturato dei subconcessionari la cui attività è direttamente collegata all'andamento del traffico e, di conseguenza, i proventi non aviation della Società sono stati la ricontrattazione degli accordi commerciali con la riduzione o l'eliminazione dei corrispettivi fissi e, nel caso del comparto reatit, la diversa organizzazione delle aree del punto vendita (cd. walk-through).

Infine, con riferimento alle subconcessioni classificate come "aeronautiche" si è provveduto al rinnovo triennale degli accordi in essere, come previsto dalle indicazioni di ENAC per agevolare la ripresa del settore a seguito della crisi sanitaria.

Sviluppo infrastrutturale

Come già avvenuto nell'anno precedente, nonostante anche nel 2021 si sia registrata una significativa crisi del trasporto aereo, la Società ha confermato la propria volontà nel perseguire il piano di sviluppo infrastrutturale concordato e, grazie anche ad un importante sostegno pubblico, ha avviato interventi di rilevante importanza.

Nei primi mesi dell'anno si sono completati i lavori di installazione del nuovo impianto smistamento bagagli, integrato con due apparecchiature radiogene c.d. "standard 3" di ultima generazione. L'impianto, dopo una prima fase di avviamento e calibrazione, ha consentito la gestione dei volumi di traffico estivi, permettendo agli operatori impegnati nello screening e nella movimentazione dei bagagli di operare in condizioni ottimali, grazie anche ai nuovi spazi di controllo, attesa, ristoro e servizio ed ai nuovi sistemi di controllo e supervisione installati.

Nel mese di aprile 2021 è stato sottoscritto il contratto di appalto integrato con l'A.T.I. Consorzio Integra/Ceisis, per un importo complessivo pari a circa 16,9 Milioni di € per la progettazione e realizzazione dell'ampliamento e riqualifica aerostazione, così come da progetto definitivo approvato l'anno precedente.

Le attività di sviluppo della progettazione esecutiva si sono sviluppate nell'estate e, dopo una serie di approfondimenti e perfezionamenti rispetto al precedente livello di elaborazione, si sono concluse nel mese di ottobre. Il progetto, una volta verificato ai fini della validazione è stato successivamente inviato ad ENAC per l'ultima approvazione necessaria.

In parallelo, sono stati consegnati parzialmente i lavori all'appaltatore, così da consentire una prima predisposizione dell'area di cantiere, la demolizione di alcune strutture e la realizzazione di alcuni pali di fondazione di prova.

In autunno, sono stati affidati e consegnati i lavori alla Società Cooperativa La Cascina per la realizzazione di una nuova sala imbarchi provvisoria destinata essenzialmente ai passeggeri extra Schengen. L'intervento, che ha un valore di circa 0,4 Milioni di €, soddisfa l'esigenza di disporre di

superficie aggiuntiva in area imbarco, anche in relazione all'avvio dei cantieri di cui ai punti precedenti ed alla prevedibile crescita di tale segmento di traffico, in previsione dell'uscita dalla crisi pandemica e dalle relative restrizioni ai viaggi internazionali. La nuova sala imbarchi sarà resa disponibile già per la primavera 2022, così da consentire di affrontare la stagione estiva con una maggiore capacità.

Durante l'anno è stato approvato definitivamente il progetto di riqualifica funzionale della pista di volo ed in autunno si sono concluse le procedure di selezione ed affidamento del contratto all'A.T.I. Giuggia/Bacchi, per un valore di circa 3,6 Milioni di €. A partire dal mese di novembre, successivamente alla firma del contratto di appalto, si sono avviate le attività di prequalifica materiali ed allestimento aree di supporto al cantiere. Allo stesso modo, si sono avviate con gli Enti competenti le procedure per la gestione del periodo di chiusura totale dello scalo, prevista per il mese di marzo 2022.

Nel corso dell'anno si sono registrati anche interventi di sviluppo infrastrutturale di competenza di terzi, come un magazzino per attrezzature aeroportuali della Società, pressoché concluso dal Provveditorato OO.PP. Liguria/Piemonte nell'ambito dei lavori di realizzazione nuova Sezione Aerea della Guardia di Finanza.

Nel corso dell'anno si sono conclusi i lavori di somma urgenza relativi alla messa in sicurezza del Viadotto di accesso aeroportuale, commissionati dal Comune di Genova e si sono avviati i lavori di ammodernamento e demolizione di una sezione del medesimo viadotto, con conseguente ripristino con nuovi elementi strutturali in carpenteria metallica. Questa attività, commissionata da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nell'ambito del Programma Straordinario di Interventi del Commissario Straordinario per la Ricostruzione, avrà una durata di circa un anno e comporterà l'istituzione di una viabilità di accesso provvisoria.

Nel corso dell'anno, Autorità di Sistema Portuale, in virtù di una specifica autorizzazione per ragioni di pubblica utilità, ha avviato i lavori di realizzazione dell'espansione di 6000mq circa del c.d. "autoparco", un'area di sosta per autotreni collocata a ridosso delle aree ILVA sul confine nord est del sedime.

Relativamente invece alla realizzazione del nuovo Deposito Carburante AVIO AIRBP, come già indicato nell'anno precedente, in ragione al complesso procedimento ambientale correlato, si rimanda all'aggiornamento descritto nel successivo paragrafo "Tutela Ambientale", in cui è dato anche analogo aggiornamento circa le attività di bonifica di ENI riferite al proprio ex deposito.

Attività di Marketing & Commerciale

Anche nel 2021, così come nel 2020, l'attività commerciale è stata fortemente condizionata dalle dinamiche conseguenti alla pandemia e alle ricadute sull'operatività dei voli. È stato mantenuto uno stretto contatto con tutti i partner commerciali, sia aviation sia non aviation, con l'obiettivo di creare

le migliori condizioni di ripresa e stimolare un quanto più possibile veloce ritorno alla normalità delle attività non appena si fossero presentate le condizioni.

Grazie a questo approccio è stato possibile stimolare la riapertura del punto vendita "Andrea Morando", a inizio dicembre.

Nel corso dell'anno è proseguita la collaborazione con Casa della Salute, consentendo di fornire un servizio di tamponi rapidi in concomitanza con i voli generando utili grazie alle commissioni applicate a ogni transazione sia sui canali di vendita del partner sia presso la biglietteria.

È stato stretto un accordo di partnership con la società Allianz per la vendita di assicurazioni di viaggio attraverso i canali dell'aeroporto (sito internet) a fronte di una commissione per la Società e tariffe scontate per gli utenti del Cristoforo Colombo.

A fine luglio ha preso il via il servizio Air Link, con l'offerta di un biglietto integrato treno + bus da e per l'Aeroporto di Genova e vendibile attraverso i canali di Trenitalia (biglietterie nelle stazioni, online, agenzie di viaggio). A fine 2021 è stato inoltre riattivato il servizio Volabus, sospeso da marzo 2020.

Intensa l'attività di sviluppo e consolidamento delle relazioni di business con le compagnie aeree, in particolare con Ryanair, che nel corso del 2021 ha messo in vendita 9 rotte aggiuntive rispetto alle 3 già operate (Londra, Bari e Napoli). Particolare rilievo ha avuto, oltre ai rapporti commerciali e alla policy di incentivazione della Società, la sospensione dell'Addizionale Comunale fino al 31 dicembre 2021. Il trend particolarmente positivo del settore dell'Aviazione Generale ha portato a un accordo di posizionamento di un elicottero della società Novaris per l'estate, in un'ottica di stimolo della domanda a fronte della possibilità di fornire il servizio di trasporto dall'aeroporto alle località turistiche in Liguria e Basso Piemonte. Tale iniziativa non ha generato il ritorno auspicato, in particolare a causa della limitata rete di vendita della società e della tipologia di aeromobile impiegato.

Nel corso dell'anno sono stati avviati confronti con importanti operatori attivi nel settore dell'Aviazione Generale al fine di implementare i servizi e stimolare un ulteriore incremento del traffico per il 2022.

Attività di comunicazione, studio e relazioni esterne

L'attività di comunicazione nel corso del 2021, così come era stato nel 2020, è stata ancora fortemente condizionata dalla situazione pandemica e dalla necessità di informare l'utenza sulle misure relative al contenimento della diffusione del virus.

I rapporti con la stampa, sia generalista sia di settore, sono stati come sempre improntati a una logica di collaborazione e focalizzati in particolare sulla situazione dei collegamenti, sulle normative relative ai viaggi e sui progetti strategici dello scalo, in particolare relativi all'ampliamento del terminal e all'intermodalità. In data 15 dicembre, in particolare, si è tenuto un evento pubblico, alla presenza della stampa, di presentazione dei cantieri di ampliamento, cui hanno partecipato tra gli altri il Presidente della Regione, il Sindaco di Genova e il Presidente di ENAC.

In quella occasione è anche stato presentato pubblicamente il nuovo logo della Società, che ha visto una revisione del brand curata dall'agenzia di comunicazione Meloria. Il nuovo brand "Genova City Airport", accompagnato da una versione stilizzata della bandiera di Genova, ha raccolto apprezzamento tra gli stakeholder e il pubblico, evidenziando l'intento di legare l'attività dello scalo allo sviluppo del proprio territorio. La nuova immagine è stata utilizzata da subito su tutti i canali digital (sito, social media) e display (monitor aerostazione). L'implementazione del nuovo logo sui canali fisici verrà realizzata nel corso del tempo, in un'ottica di contenimento dei costi e di graduale passaggio alla nuova immagine parallelamente alla nascita della nuova aerostazione.

Particolare attenzione da parte dei media locali è stata data all'annuncio di nuovi collegamenti Ryanair (con un incontro con la stampa a fine luglio e un comunicato stampa a metà dicembre), all'inaugurazione del volo Genova-Tirana di Wizz Air, ai risultati positivi sul fronte dell'Aviazione Generale, all'avvio del nuovo collegamento per Parigi Orly di Vueling.

I rapporti con istituzioni locali e stakeholder sono proseguiti in un'ottica di collaborazione e condivisione delle strategie. Grazie al supporto della Camera di Commercio di Genova sono stati avviati tavoli di confronto con le associazioni di categoria legate al turismo incoming (in particolare quelle degli albergatori) di Genova, Savona e Tigullio, con l'obiettivo di concretizzare iniziative di sinergia volte allo sviluppo dei collegamenti aerei a fronte di azioni di stimolo da parte dei tavoli di promozione locale in termini di investimenti promozionali sui canali di comunicazione dei vettori. Una simile iniziativa è stata avviata con Regione Liguria.

Coerentemente con l'impostazione avviata negli anni precedenti, è stata data particolare attenzione a una logica di comunicazione multicanale rivolta al pubblico, utilizzando tutti gli strumenti di comunicazione a disposizione della Società per valorizzare, in funzione delle peculiarità dei singoli strumenti di comunicazione, le attività intraprese.

L'acquisizione del tool "Airport IS" di IATA ha fornito un importante strumento per la creazione di business case destinati alle compagnie aeree.

Grazie al posizionamento di un'antenna di rilevazione dei segnali transponder sul tetto dell'aerostazione, è stato acquisito a titolo gratuito un abbonamento full service al servizio Flightradar24, utile sia per attività commerciali sia per il monitoraggio in tempo reale della movimentazione di aeromobili in volo e al suolo.

ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR

Security

Il 2021 ha visto continuare l'emergenza pandemica. Nei primi mesi dell'anno l'operativo è stato estremamente ridotto rispetto alle previsioni di traffico ante COVID. L'aeroporto ha di conseguenza programmato i propri servizi di sicurezza continuando a utilizzare gli addetti dell'Impresa esterna

anche per la copertura di servizi di controllo legati ad aspetti sanitari a garanzia dell'operativo voli. Questi ultimi hanno visto l'impiego di personale non armato, con costi più contenuti rispetto a quelli del personale impiegato negli altri servizi di Security.

Se l'operativo di aviazione commerciale è rimasta ampiamente al di sotto di quello del 2019, è proseguita in modo significativo l'operatività di voli di Aviazione Generale, soggetti alle relative autorizzazioni.

Nella stagione estiva, a partire dal mese di aprile, l'operativo ha registrato una parziale ripresa anche grazie a voli charter internazionali legati al traffico crocieristico.

Nonostante la riduzione complessiva del traffico, nel corso del 2021, l'attività Security del Gestore ha necessitato di una gestione dinamica al fine di rispondere alle continue richieste e variazioni previste dalle Linee Guida ENAC e dai Regolamenti UE, dopo la sospensione nei periodi di lock down.

Il 2021 ha visto inoltre continuare i lavori infrastrutturali di ampliamento del terminal, iniziati nel 2020, in particolare nella zona dell'impianto di smistamento bagagli (BHS) con l'installazione, nei primi mesi dell'anno, di apparati per il controllo da stiva EDS Standard 3 UE e l'attivazione di nuove procedure di trasferimento e gestione dei bagagli.

Al fine di garantire il rispetto degli standard previsti per i servizi di sicurezza sullo scalo relativi alla protezione del sito, e data la necessità di contenere al massimo i costi, sono state parzialmente ridotte le risorse sul campo, concordando con ENAC i presidi nei vari settori e servizi.

LE SCADENZE 2021

L'anno 2020 era stato indicato come 'l'anno della security' da ICAO ed era stata indicata una sequenza di scadenze normative ai sensi di Regolamenti UE, emanati negli anni precedenti, relativamente all'aggiornamento degli apparati di security, alla formazione, alla documentazione di riferimento per le procedure e ai controlli sugli operatori aeroportuali. A causa del COVID, le suddette scadenze sono state traslate sull'anno 2021, che è stato definito da ICAO il nuovo 'anno della security'.

A questo proposito, a settembre 2020 è stata emanata da ENAC l'edizione 3 del PNS Programma Nazionale di sicurezza per l'aviazione civile, sia pure limitatamente alla parte A del Programma stesso. Il Programma ha evidenziato, in relazione ai regolamenti UE in vigore e in prevista applicazione, tra altre di minore impatto, le seguenti scadenze normative.

A decorrere dal 1° ottobre 2020 tutti i possessori di TIA, tesserini di accesso, per accedere alle aree Air side senza scorta, devono aver frequentato un corso non solo in materia di security, come previsto dal Regolamento 2015/1998, PNS e Manuale della formazione ENAC, ma anche in materia di Air side safety. Ciò ai sensi del Reg. UE 139/2014. Questa indicazione ha iniziato a rivelare sempre più in modo chiaro il collegamento tra le materie security e safety e tra i due Regolamenti tecnici di riferimento. Questo ha comportato un aumento estremamente significativo dell'attività di formazione nel corso

2021, effettuata dall'istruttore certificato che ricopre anche la posizione di Security Manager, così come una rivisitazione del software per l'emanazione dei TIA sullo scalo per gestire le diverse scadenze, la programmazione dei corsi e la produzione della relativa documentazione.

A decorrere dal 1° luglio 2021 è entrata in vigore una serie di parametri relativi ai settori merci, agli autotrasportatori e agli agenti regolamentati, sia in materia documentale sia di formazione specifica, in applicazione del Regolamento UE 2021/255. Aeroporto di Genova, con qualifica di Agente Regolamentato unico sullo scalo per il settore merci, peraltro in scadenza quinquennale a gennaio 2022, ha attivato una serie di modifiche alla documentazione di competenza e a ottobre 2021 ha attivato nei mesi successivi la richiesta a ENAC di rinnovo della qualifica stessa a

A decorrere dal 2 luglio 2021, ai sensi del Regolamento UE 2020/910 non è più consentito l'impiego di apparati portatili anti esplosivo privi di certificato di conformità allegato alla sezione 12 del Regolamento stesso, che prevede determinati parametri tecnici di controllo; nei primi mesi del 2021 Aeroporto di Genova aveva già attivato la sostituzione degli apparati ormai obsoleti e attivato la relativa formazione degli addetti alla sicurezza sui nuovi apparati, attualmente in uso in scalo su tutti i varchi di controllo.

A decorrere dal 1° settembre 2021 scade lo standard 2 per i sistemi EDS apparati radiogeni anti esplosivo da utilizzare per i bagagli da stiva; in relazione alla situazione COVID e agli elevati costi da sostenere per la sostituzione di questi apparati, l'unione Europea aveva previsto un'ulteriore proroga alla quale Aeroporto di Genova non ha aderito, prevedendo e attuando l'installazione degli apparati di nuova generazione Standard 3 nell'ambito dei lavori di costruzione della prima parte del nuovo sistema di smistamento bagagli. Questa nuova installazione ha comportato un conseguente impegno di formazione Security e la redazione di procedure congiunte con la sezione handling.

A decorrere dal 31 dicembre 2021 è entrata in vigore la nuova disciplina in materia di controllo dei precedenti personali per gli operatori aeroportuali, differenziato a seconda del ruolo ricoperto. Nei mesi precedenti tale termine sono quindi state attivati incontri con le Autorità e con Assaeroporti per programmare il coinvolgimento della Società di gestione in questa fase (legata al controllo accessi). Aeroporto di Genova ha introdotto alcune modifiche sul sistema per la gestione dei TIA, tesserini di accesso, condiviso con la Polizia di Stato. La materia è in corso di gestione nel 2022.

In materia di cybersecurity, la nuova edizione del PNS ha previsto entro il 31 dicembre 2021 l'inserimento di materiale specifico all'interno del PSA, Programma aeroportuale di sicurezza, sia per la parte di competenza del gestore sia di alcuni operatori. La norma ha altresì previsto una stretta collaborazione e gestione delle tematiche a cura del Security Manager e dell'IT Manager sullo scalo, a garanzia di procedure di 'contingency'. Allo scopo, il Security Manager ha effettuato una formazione specifica.

Come istruttore certificato, il Security Manager ha anche adeguato il materiale utilizzato per la formazione di Security ai sensi di quanto previsto dalle linee guida ENAC e in applicazione di quanto sopra esposto in materia di cyber security. La tematica è ancora nel suo sviluppo per il 2022.

In tema di prevenzione di atti illeciti, la Società ha altresì dato seguito, nonostante la pandemia da COVID 19, alla formazione e alla informazione anche degli Enti di Stato e Forze speciali per mantenere un alto livello di sicurezza anche nel periodo di ridotta attività. Questo percorso ha garantito un'azione sinergica tra l'aeroporto, le FFOO interne e i reparti speciali.

Manuale di aeroporto:

La Società ha provveduto a redigere alcune revisioni della seconda edizione del Manuale di Aeroporto, documento che contiene tutte le informazioni necessarie il sicuro utilizzo, il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, dei suoi equipaggiamenti nonché delle superfici di protezione e limitazione ostacoli e altre aree adiacenti. Il continuo aggiornamento del Manuale è condizione essenziale al fine del mantenimento della certificazione e testimonia l'impegno della Società al mantenimento dei requisiti di sicurezza operativa dello scalo in conformità al Regolamento (UE) 2018/1139, alle Implementing Rules contenute nel Regolamento (UE) 139/2014 e alle fonti primarie e secondarie della normativa nazionale vigente.

Safety & Compliance Management - Reg. (UE) 139/2014

In applicazione di quanto previsto dal Manuale di Aeroporto, il Gestore ha messo in atto tutte le azioni volte a garantire la sicurezza (safety) delle operazioni e la prevenzione degli inconvenienti e incidenti aeronautici.

L'attività di controllo e di auditing, associata alle attività di formazione e di sensibilizzazione del personale, ha contribuito a fornire un numero sempre maggiore di informazioni, essenziali per l'analisi della safety nel suo complesso.

Una gestione efficace del cambiamento è un altro aspetto importante della gestione della Safety in quanto si genera un rischio ogni qual volta un cambiamento viene introdotto in un sistema esistente. Durante il 2021 sono state gestite numerose attività di "*change management*" di natura organizzativa, operativa e infrastrutturale, dalla riorganizzazione aziendale con la nomina del nuovo Accountable Manager, all'introduzione del Global Reporting Format, metodologia standardizzata a livello globale di valutazione e segnalazione delle condizioni superficiali delle piste bagnate o contaminate, alla richiesta di una nuova Special Condition per la presenza di marking "RWY AHEAD" utili alla prevenzione delle Runway Incursion, all'analisi delle specifiche di certificazione CS-HPT-DSN introdotte dall'EASA per la certificazione degli eliporti e delle infrastrutture dedicate agli elicotteri presenti all'interno di aeroporti, al progetto di fattibilità tecnica-economica relativo alla ricollocazione dell'antenna RADAR e del relativo shelter di servizio al di fuori della STRIP di pista.

Nell'anno 2020 è terminato positivamente il primo ciclo triennale di sorveglianza da parte di ENAC ed è quindi iniziato nel 2021 il secondo ciclo, necessario all'Ente per verificare che la Società garantisca e mantenga nel tempo la sicurezza delle operazioni in conformità ai requisiti applicabili nonché alla base di certificazione.

Assistenza PRM (Passeggeri a mobilità ridotta)

Nel 2021 è continuata l'attività di assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità (PRM) sullo scalo; il personale ha frequentato corsi di formazione periodica sulla tematica sia dal punto di vista della gestione del passeggero a mobilità ridotta sia dal punto di vista strettamente tecnico. Il 2021 si è concluso con un totale di 4.079 assistenze prestate sui voli tra arrivi e partenze; non sono state rilevate criticità nella gestione del servizio che, altrimenti, avrebbero comportato sanzioni applicate dall'Autorità nei confronti della Società di Gestione. Dall'analisi dei dati emerge che i tempi di attesa presso i principali centri di servizio (check-in e varchi di sicurezza) dei PRM in arrivo sono particolarmente contenuti, con un tempo medio di 1'58". Nel corso dell'anno non è stato ricevuto alcun reclamo relativo alla gestione dei PRM.

Qualità del servizio e Carta dei Servizi

In ottemperanza a quanto stabilito dalle Circolari ENAC Gen-06 del 31/10/2014 e Gen-02 del 19/12/2014, dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità, nonostante il perdurare dello stato di emergenza Covid la Società ha proseguito l'attività di monitoraggio e rilevazione della qualità dei servizi offerti e della percezione da parte dell'utenza. Come negli anni precedenti, i principali obiettivi della Carta dei Servizi consistono nel dare visibilità ai servizi e informare l'utenza in maniera puntuale sulle caratteristiche infrastrutturali dell'aeroporto. A tale proposito è stata selezionata una società certificata per la realizzazione di circa 1.130 interviste suddivise nei mesi di aprile, giugno/luglio, settembre e dicembre. Tenuto conto del perdurare della situazione anomala registrata nel corso del 2020, anche nel 2021 il documento mantiene la sezione specifica relativa all'emergenza Covid.

Sono stati mantenuti il profilo ufficiale Twitter e la pagina Facebook (pagina verificata). Nel corso del 2021 i canali in oggetto sono stati monitorati e aggiornati costantemente per fornire ai passeggeri tutte le informazioni utili sull'evoluzione delle misure di contenimento della pandemia. In relazione a queste tematiche, la Società relaziona puntualmente a Enac. In particolare, dalla documentazione prodotta è possibile estrarre alcune informazioni significative.

FOCUS MISURE DI CONTENIMENTO COVID

A partire dalla primavera 2020 si sono attivati diversi interventi finalizzati al contenimento della pandemia ai sensi delle LINEE GUIDA del DPCM 17 maggio 2020, delle LINEE GUIDA ENAC 2020/001-

APT rev. 3 del 29/5/2020, dell'Aviation Health Safety Protocol COVID-19 rev 1 del 20/5/2020 di EASA e dell'ICAO Guidance for Air Travel through the COVID -19 Public Health Crisis.

Le misure sono state adottate sulla base della specificità del terminal passeggeri, delle sue caratteristiche tecniche e funzionali e sulla base del traffico.

Il Gestore Aeroportuale ha ritenuto opportuno mantenere anche per il 2021, su base volontaria, un monitoraggio specifico e sperimentale sulle misure anti-Covid messe in atto.

Le tabelle riportano:

- Nella prima colonna gli indicatori che misurano il grado di soddisfazione dei passeggeri o il livello di servizio erogato;
- Nella seconda l'unità di misura;
- Nella terza il risultato del 2021

La tabella che segue evidenzia i risultati del monitoraggio sulla percezione del passeggero in merito alla sicurezza del viaggio.

Indicatore	Unità misura	Risultato. 2021
Disponibilità di dispenser di igienizzante per le mani situati in tutto l'aeroporto gate, check-in, F&B, negozi	% pax soddisfatti	93%
Rispetto dell'obbligo delle mascherine dentro l'aeroporto	% pax soddisfatti	98%
Controllo della temperatura dei passeggeri e del personale che accedono in aeroporto	% pax soddisfatti	98%'
Chiarezza della segnaletica di informazione sulle misure di sicurezza e salute	% pax soddisfatti	99%
Efficacia delle informazioni disponibili sui nostri canali di comunicazione sito, Facebook, Twitter	% pax soddisfatti	99%
Percezione sulle misure di prevenzione del contagio da Covid-19 adottate dallo scalo	% pax soddisfatti	98%'

FOCUS INDICATORI / OBIETTIVI DI QUALITÀ

Come noto, la definizione degli obiettivi 2021 è stata sospesa in accordo con Enac in considerazione dell'emergenza sanitaria. Il Gestore ha comunque monitorato l'indice di gradimento dei servizi erogati ai passeggeri e gli indicatori inseriti nel Cruscotto e organizzato i quattro incontri annuali del Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali. Tutti gli indicatori hanno registrato performance eccellenti nella qualità erogata, difficilmente raggiungibili in contesti di normale operatività. Ben 15 indicatori registrano infatti un indice di gradimento pari o superiore al 98%.

La "Carta dei Servizi, senza la sezione dei risultati consuntivati e degli obiettivi di qualità assicurati dall'Aeroporto, è pubblicata in formato digitale sul sito www.aeroporto digenova.it sia in italiano sia

in inglese, mentre nei luoghi accessibili al pubblico, all'interno di espositori e in numero adeguato al traffico passeggeri, è disponibile in formato cartaceo la cartolina per i suggerimenti e reclami al fine di ottenere un maggior contributo da parte dei passeggeri sui servizi offerti.

Handling

Il mese di marzo 2021 ha visto il rinnovo da parte di Enac del Certificato di Idoneità n. 160 di Aeroporto di Genova quale prestatore di servizi di assistenza a terra, al fine di consentire la prosecuzione dell'attività sullo scalo di Genova.

In aggiunta alle categorie già comprese nel certificato in scadenza, Aeroporto di Genova ha ottenuto anche la certificazione per le categorie:

- 5.7. trasporto e caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e il relativo scaricamento, *limitatamente agli aeromobili di Aviazione Generale (Autorizzazione ENAC Nov 2020)*
- 11.1 collegamento con i fornitori e la gestione amministrativa, *limitatamente agli aeromobili di Aviazione Generale (Autorizzazione ENAC Mar 2021)*

L'attività di assistenza aeroportuale Handling, anche nell'anno 2021, registra una forte contrazione dovuta alla crisi pandemica iniziata a marzo 2020.

L'altalenarsi dell'andamento della situazione dei contagi a livello nazionale e internazionale ha condizionato in misura significativa le percentuali di traffico passeggeri e aeromobili durante le diverse stagioni dell'anno.

A causa delle diverse ondate di contagi che hanno colpito il nostro Paese, i gravi effetti della crisi pandemica si sono manifestati almeno fino a maggio riducendo in misura drastica le attività di assistenza a terra.

Gennaio e febbraio 2021, rapportati agli stessi mesi dell'anno precedente, quelli ancora non toccati dalla pandemia, registrano rispettivamente -66% e - 59% per i movimenti sullo scalo e -87% e -91% per quanto riguarda i passeggeri in transito.

Questo dà la misura dell'importante impatto negativo, sia in termini di movimenti che di passeggeri, che ha caratterizzato anche l'anno 2021.

I mesi successivi, se rapportati ai dati di traffico sostanzialmente azzerati del 2020, vedono il ripristino di alcune rotte che, seppur con numeri ben distanti dal traffico registrato in epoca ante-Covid 2019, evidenziano una contenuta ripresa attività di Handling dello Scalo. I primi segnali di ripresa si registrano a giugno, per rafforzarsi poi nel corso dei mesi successivi e fino alla prima metà di ottobre 2021. In modo particolare riprende quota il traffico estivo direttamente derivante dall'abbassamento degli indici di contagio nazionali e internazionali del periodo. Oltre al traffico di Aviazione commerciale verso il sud Italia e le mete vacanziera nazionali, riprende vita il traffico internazionale, vista la riapertura delle rotte mediterranee delle navi da crociera MSC e il consolidamento di destinazioni europee come Francoforte, Amsterdam, Londra, Barcellona e Malta. Importante e non

trascurabile anche il traffico etnico albanese da e verso Tirana, che viene servito da due diverse compagnie aeree. Si registra, a partire da giugno 2021, l'importante ingresso di WIZZAIR tra i Vettori-clienti di Aeroporto di Genova S.p.A.

Come già accaduto per la stagione estiva del 2019, al fine di consentire una più agevole gestione dei flussi dei passeggeri e bagagli all'interno dell'aerostazione ed evitare situazioni di disagio e congestione nelle aree pubbliche interne, nel rispetto della normativa anti-Covid, si è ricorso all'utilizzo dell'area esterna "Tensostruttura", contenente due banchi check-in, per la gestione dei voli charter MSC, operati da Eurowings ed Hibernian.

La stagione estiva viene altresì particolarmente caratterizzata dal progressivo e crescente sviluppo del traffico di Aviazione Generale e privata che occupa buona parte delle attività di assistenza a terra nei mesi di picco della stagione Summer.

Aeroporto di Genova passa dalla quattordicesima alla settima posizione in Italia per traffico privato. Buona parte delle ragioni che portano al forte incremento di traffico di Aviazione Generale è da riferirsi alle restrizioni sanitarie che hanno determinato la cancellazione di linee aeree da e verso gli stati dell'Europa orientale e alla necessità, per i viaggiatori, di trovare canali alternativi all'Aviazione commerciale per raggiungere i nostri territori.

Anche il 2021 vede l'impiego delle risorse ridotto in misura considerevole e proporzionalmente alle percentuali di traffico, secondo la loro collocazione stagionale.

Lo strumento della Cassa Integrazione a rotazione per il personale dei comparti operativi trova la sua applicazione nel corso dell'intero anno produttivo, parametrato all'operatività mensile e stagionale.

La ripresa del traffico nel corso dei mesi estivi e il rientro in opera di vettori che avevano sospeso la loro attività aerea su GOA nel corso del 2020 e per buona parte del 2021, ha determinato la necessità di attivare importanti sessioni di formazione per lo Staff, in termini di utilizzo dei sistemi di gestione delle compagnie, di applicazione delle procedure e delle policy di processo e, soprattutto, di aggiornamento rispetto al quadro normativo-sanitario e agli scenari di regolamentazione per l'accesso ai paesi di destinazione delle diverse aree del mondo. Il 2021 è stato il vero banco di prova per la Società subappaltatrice per le attività di carico, scarico, movimentazione bagagli e pulizie di bordo A.T.I. FC Handling S.r.l. & Europea Servizi Ambientali S.r.l. che, nel corso del 2020 aveva potuto applicare le proprie risorse rivolte all'attività di carico-scarico e pulizie aeromobili in misura ridotta, nel corso della stagione estiva 2021 ha saputo dare prova di performance positiva nella gestione dei processi operativi a suo carico e nella sua responsabilità.

Manutenzioni

I programmi manutentivi, ordinari e straordinari, riferiti alle infrastrutture aeroportuali sono proseguiti con una certa regolarità anche nel corso del 2021, nonostante il perdurante stato di crisi.

In particolare sono stati completati interventi di ammodernamento e riqualifica del distaccamento aeroportuale VV.F., si sono ultimati importanti interventi presso una delle cabine di trasformazione elettrica e si è dato particolare impulso alle attività di ripristino delle coperture del terminal passeggeri, che presentavano numerose infiltrazioni a causa dell'età e delle caratteristiche dell'edificio. Allo stesso modo, si sono ultimati significativi interventi manutentivi in area di movimento (piazzale di sosta, raccordi) con particolare riferimento alla pavimentazione e ai sistemi di raccolta dell'acqua meteorica.

Considerate le criticità del periodo, si è prestata particolare attenzione ai sistemi di ventilazione a servizio dei fabbricati aperti al pubblico, che sono stati oggetto di interventi di sanificazione e bonifica.

Anche nel corso del 2021 le funzioni manutentive della Società sono state sottoposte a differenti processi di audit da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile, i quali non si sono interrotti anche durante il periodo di emergenza sanitaria.

Tutela Ambientale

Come negli anni precedenti, nel 2021 la Società ha dato seguito alle previste obbligazioni procedurali derivanti essenzialmente dall'Autorizzazione Unica Ambientale in vigore e dalle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale, così come dagli altri obblighi normativi. Le procedure in atto consistono essenzialmente in una serie di monitoraggi di vari parametri fisico/chimici, tra cui rumore, qualità dell'aria, emissioni in atmosfera, scarichi superficiali, ecc.

Rispetto agli anni precedenti è stata ridotta la frequenza delle rilevazioni rumore (da 3 sessioni a 2) in ragione della quasi totale assenza di traffico nel primo quadrimestre dell'anno.

Anche nel 2021, nonostante una parziale ripresa del traffico rispetto all'anno precedente e all'installazione dei nuovi macchinari presso l'area dell'impianto di smistamento bagagli, si sono registrati dati di consumo in diminuzione rispetto all'anno precedente. Questo è stato dovuto essenzialmente alle nuove tecnologie introdotte negli apparati che sono stati installati (corpi illuminanti, gruppi frigo, motori BHS). In particolare sono stati registrati consumi elettrici (che sono i prevalenti) pari a circa 5 milioni di kWh, a fronte dei 5,2 milioni del 2020 e dei 6,4 milioni del 2019.

Relativamente al sito ex Deposito ENI, dopo la conclusione del processo di aggiornamento dell'analisi di rischio il Sub Concessionario ha predisposto un aggiornamento del Piano Operativo di Bonifica, caratterizzato dalla rimozione di parte del terreno maggiormente contaminato e della predisposizione di un sistema c.d. "Pump&Treat" che rimarrà operativo per 48 mesi per poi essere dismesso al raggiungimento di parametri soddisfacenti. Sarà inoltre realizzata una barriera superficiale impermeabile (pavimentazione) che consentirà un utilizzo temporaneo dell'area per altri usi (es. stazionamento veicoli) anche nel periodo di trattamento.

PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

Organizzazione

Con la finalità salvaguardare gli asset e il perimetro aziendale sono state introdotte alcune modifiche all'assetto organizzativo della società, orientate:

- al miglioramento dei servizi di Aviazione di Affari e Privata, Business & Private Aviation, settore di mercato nel quale l'Aeroporto di Genova è storicamente presente e nel quale occupa una posizione di rilievo in ambito nazionale;
- al miglioramento della governance dei processi operativi.

È stato ridefinito l'assetto organizzativo della funzione di presidio e coordinamento delle attività operative con istituzione di tre ambiti:

- uno **airside**, con responsabilità di coordinamento delle attività operative (gestore e handling) dell'Aviazione Commerciale, in turno 24 ore al giorno e 7 giorni la settimana, in dipendenza dell'ente Handling, **con la creazione della figura del coordinatore airside**;
 - o Sono state **accorpate le funzioni degli enti Rampa e Coordinamento Voli** nell'ente di nuova istituzione Airside la cui responsabilità viene assunta dalla Sig.ra Miluse Merinska
- uno **landside**, con responsabilità di coordinamento delle attività operative (gestore e handling) dell'Aviazione Commerciale, in turno a copertura del programma voli, in dipendenza dell'ente Handling, **con la creazione della figura del coordinatore landside**;
- uno con responsabilità di coordinamento delle attività operative di handling dell'**Aviazione di Affari e Privata**, in turno a copertura del programma voli, **con la creazione delle figure del responsabile e del coordinatore Aviazione di Affari e Privata** alle dipendenze del Security Manager;
- è stata istituita la **nuova posizione organizzativa di Supervisore APRON/HBS-BHS** alle dipendenze dell'Airside Manager.
- È stato individuato un **nuovo Accountable manager** nella persona dell'Ing. Marco Bresciani.

Inoltre nel 2021 la Forza Lavoro a tempo indeterminato è diminuita di 5 unità che non sono state reintegrate.

Covid-19

Nel corso del 2021, come previsto dal "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", è continuata l'attività del comitato Covid 19 costituito per implementare le regole del suddetto protocollo di regolamentazione con la partecipazione della Società, delle rappresentanze sindacali aziendali e del RLS, dell'RSPP, del Medico Competente. Non vi sono stati focolai d'infezione in azienda. I dipendenti che hanno sviluppato la positività al Covid-19, non hanno contagiato altri dipendenti,

grazie alle misure anti-contagio e, tra queste, il ricorso al lavoro agile (SmartWorking) che ha ridotto in misura drastica le presenze in azienda e gli spostamenti casa-lavoro.

Cassa Integrazione Straordinaria

Il blocco dei voli adottato anche da molti governi stranieri e la sospensione dei voli di molti vettori ha portato già dal mese di marzo 2020, ad una riduzione dei voli e della capacità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e ad una contrazione del traffico passeggeri prossima al 100%.

Al fine di limitare il danno e ridurre il costo del lavoro si è provveduto da subito a collocare il personale in ferie forzate e considerata l'evidente riconducibilità dell'epidemia in corso da Coronavirus alla fattispecie dell'evento improvviso ed imprevisto di cui all'art. 2, comma 3, del DM 94033/2016, richiedere la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria. La richiesta di Cassa Integrazione è stata avanzata considerando la gravità della situazione di crisi aziendale in termini di azzeramento dell'attività volativa e dei ricavi direttamente ed indirettamente ad essa correlati, la velocità e imprevedibilità della crisi, la natura comunque reversibile nel medio periodo dello stato di crisi, l'evidenza che strumenti quali l'utilizzo di ferie e la trasformazione su base volontaria di rapporti di lavoro da full time a part time non sarebbero stati sufficienti per fronteggiare la situazione e, da ultimo, la circostanza per la quale il contratto di solidarietà non avrebbe consentito una adeguata riduzione dell'orario di lavoro, anche in termini di flessibilità rispetto ad un fabbisogno di risorse lavorative fortemente variabile.

La sospensione in CIGS ha interessato la totalità del personale in forza, ovvero 210 lavoratori (68 operai, 130 impiegati e 12 quadri), fermo restando il ricorso alla CIGS entro il limite massimo previsto dall'art. 22, comma 4 del D. lgs 148/2015 (programma annuale).

Il ricorso alla CIGS è avvenuto con entità e articolazioni differenziate per figura professionale, considerata la specificità delle attività lavorative dei diversi reparti (funzioni di presidio, funzioni correlate al traffico, funzioni di staff). Inoltre è stato applicato il meccanismo di rotazione all'interno di ciascun reparto tra personale avente la medesima professionalità e pertanto totalmente fungibile anche in termini di certificazioni e abilitazioni.

La CIGS ha avuto decorrenza dal 19 marzo 2020 al 18 marzo 2021 per la durata di 12 mesi, senza soluzione di continuità. Si è fatto quindi ricorso ad ulteriori 12 settimane di cassa Covid dal 19 marzo al 12 giugno, ad ulteriori 28 settimane dal 13 giugno al 22 dicembre e ad ulteriori 12 mesi di CIGS con decorrenza 23 dicembre 2021.

Considerato il basso volume di traffico e la grande variabilità sono stati sottoscritti, durante il periodo di Cassa Integrazione, accordi sindacali che prevedevano la prestazione anche di 4 ore per il personale full time e di 3 ore per il personale part time, la possibilità di variare il turno assegnato e effettuare chiamate in servizio (per sopraggiunte esigenze operative) entro le ore 18 del giorno precedente la necessità.

L'Aeroporto di Genova è rimasto operativo sempre 24 ore al giorno anche in assenza di voli, è stato quindi assicurato un presidio operativo minimo per far fronte ad eventuali necessità operative.

Relazioni industriali

Nel corso del 2021 le relazioni industriali hanno riguardato il rinnovo del contratto integrativo aziendale e l'attivazione e gestione della cassa integrazione.

Formazione e addestramento

La Società ha proseguito nel 2021 l'attività di formazione del proprio personale in ossequio alle disposizioni ENAC, EASA e delle compagnie aeree. L'impegno in ore-aula delle risorse rappresenta un onere costante in termini organizzativi e gestionali. Nell'esercizio sono state erogate al personale diretto circa 4300 ore di formazione, di cui circa 2400 con formatore interno e sono state erogate alle ditte esterne ed Enti di Stato un totale di circa 1.600 ore relative a Airside Driving Permit, Airside Safety e Security. La formazione erogata a terzi ha prodotto complessivamente ricavi per circa 28.000 euro.

La Società ha attinto nel corso del 2021 dal conto formazione di Fondimpresa oltre 20.000 euro.

Tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro

Nel corso del 2021 sono proseguite le attività svolte in attuazione del D.lgs 81/2008.

Alla luce delle verifiche e delle ispezioni effettuate nel corso dell'esercizio non sono emerse in azienda situazioni di particolare criticità dovute a carenze infrastrutturali e organizzative.

Sono stati effettuati come di consueto i controlli sanitari dei dipendenti sottoposti a sorveglianza sanitaria.

CONTENZIOSI

Fondo Antincendio

Come noto la Società aveva presentato ricorso alla competente Commissione Tributaria contestando la legittimità dei provvedimenti relativi alla richiesta da parte di ENAC alla contribuzione del Fondo Antincendio.

Nel corso degli anni sono stati instaurati numerosi contenziosi avanti diverse giurisdizioni.

Si riporta qui di seguito l'aggiornamento dei contenziosi più rilevanti.

1. Corte di Cassazione - R.G. n. 7833/2020 – ricorso delle amministrazioni avverso la sentenza della CTR Lazio n. 7164/19 (annualità Fondo 2007, 2008, 2009 e 2010 già annullate sia in primo che secondo grado)

In data 19 febbraio 2020 il Ministero dell'Interno e il Ministero dell'Economia hanno proposto ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019, che aveva confermato in secondo grado le due sentenze rese dai giudici di prime cure (CTP Roma n. 440/63/2010 e CTP Roma n. 4874/8/19) ed aveva annullato le annualità 2007, 2008, 2009 e 2010 del Fondo Antincendio.

Si ricorda che la sentenza della CTR Lazio n. 7164/2019 aveva accolto tutte le domande della Società e delle altre società di gestione aeroportuale, annullando tutti gli atti impugnati.

In data 12 aprile 2021 il ricorso proposto dalle Amministrazioni ha superato il vaglio della sezione filtro ed è stato assegnato alla sezione V tributaria. Il ricorso proposto dalle Amministrazioni è strutturato in ben sei distinti motivi di diritto ed è finalizzato principalmente ad evitare il passaggio in giudicato della rilevante e decisiva sentenza della CTR Lazio n. 7164/19 e propone ai giudici di legittimità anche la rilevante questione di diritto della sostenuta violazione di legge in quanto, secondo le Amministrazioni, "la diversa destinazione delle risorse del fondo è frutto di una discrezionalità propria del legislatore" e non sarebbe opinabile dai giudici e dalle società di gestione aeroportuale. Il presente contenzioso è particolarmente rilevante in quanto la Cassazione si pronuncerà sull'ultimo profilo su cui non si è ancora ottenuto un accertamento di diritto da parte di tutti i precedenti giudici aditi e cioè sulla sostenuta violazione di legge.

In considerazione del tempo trascorso, è in fase di predisposizione un'apposita istanza di trattazione del ricorso in seduta pubblica innanzi le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per far valere il principio di diritto già statuito dalle stesse Sezioni Unite con la sentenza del 1° febbraio 2019 n. 3162/19 e il relativo valore vincolante in una tematica di siffatta complessità e valore.

2. *Tribunale di Roma, II Sez – Giudizi di Accertamento Fondo Antincendio – RG n. 43796/2012*

Nel corso del 2021 dopo il deposito della comparsa conclusionale, in data 13 marzo 2021, e delle memorie di replica, in data 16 aprile 2021, si è proceduto, in data 27 dicembre 2021, anche al deposito di una motivata istanza di prelievo per sollecitare il pronunciamento del Tribunale di Roma. In considerazione del tempo trascorso si è formulata, in data 2 febbraio 2022, anche un'apposita richiesta al Presidente di sezione del Tribunale di Roma che ha prontamente assicurato, in data 4 febbraio 2022, una definizione della controversia. E così, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha finalmente emesso la sentenza n. 2017/2022 che, come appositamente richiesto sin dal pronunciamento della Corte Costituzionale (sentenza n. 167/2018) e poi della Corte di Cassazione a sezioni unite (sentenza n. 3162/19) ha affermato che la controversia appartiene alla giurisdizione del giudice tributario, ha condannato le Amministrazioni alla metà delle spese di lite e quindi ad un importo di € 15.250,00, oltre oneri di legge. Si segnala che il Giudice, sebbene si sia dichiarato privo di giurisdizione e quindi privo di competenza sulla tematica in oggetto, ha al tempo stesso formulato valutazioni sulla natura

giuridica del Fondo Antincendio, peraltro in parziale contrasto con quanto affermato anche dalla Corte di Cassazione a Sezioni Unite, affermando che "che il comma 1328 dell'art. 1 della l. n. 296/06, che ha istituito il Fondo alimentato dai contributi richiesti alle società ricorrenti, valorizza l'ammontare annuo del fondo, dovendo quindi riconoscersi l'autonomia del rapporto rispetto a ciascuna annualità, oltre che, deve aggiungersi, rispetto a ciascun soggetto chiamato a concorrervi". Si ritiene, in ogni caso, tale affermazione priva di reali effetti negativi nei confronti della Società che vanta numerose sentenze positive, anche passate in giudicato, sulla non debenza del Fondo Antincendio. A fronte dell'ormai accertata - in via definitiva - natura di tributo di scopo del Fondo Antincendio e dell'esclusiva giurisdizione del giudice tributario, la presente fase del contenzioso si è quindi conclusa con una sentenza di incompetenza del giudice civile a favore del Giudice Tributario, presso cui bisognerà proseguire/riassumere il giudizio entro un termine massimo di tre mesi dal passaggio in giudicato della sentenza. Sarà quindi necessario riassumere il presente giudizio innanzi il Giudice Tributario per far valere l'effettuata impugnazione, con il procedimento RG n. 65429/13, della nota di accertamento ENAC del 13.06.13, relativa all'annualità 2012 (valore di € 267.762,00). Bisognerà a tal proposito, tenere distinte le sei annualità (2007, 2008, 2009, 2010, 2012 e 2014) per cui vi sono appositi atti di accertamento del tributo di scopo richiesto alla Società rispetto alle ulteriori nove annualità che non sono mai state determinate da ENAC e dal Ministero dell'Interno (anni 2011, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021). Tutte e sei le annualità determinate dalle amministrazioni sono già state validamente impugunate dalla Società che ha conseguito due sentenze definitive di annullamento delle annualità 2009 e 2014 e una sentenza di secondo grado di annullamento delle annualità 2007, 2008 e 2010, in relazione alla quale pende il ricorso di legittimità instaurato dalle Amministrazioni innanzi la Corte di Cassazione. Per quanto attiene le ulteriori nove annualità rispetto alle quali la Società ha potuto instaurare solo un'apposita azione di accertamento negativo innanzi al Giudice civile, si segnalano i limiti, da un punto di vista tecnico e processuale, a poterle validamente riassumere innanzi il giudice tributario. Si ritiene comunque utile in relazione alle nove annualità non determinate/accertate dalle Amministrazioni proseguire ugualmente e strumentalmente la relativa azione pendenti innanzi il Tribunale di Roma innanzi la CTP Roma al fine di evitare una situazione temporanea di mancata contestazione della debenza delle somme del Fondo Antincendio e, quindi, di possibile contestazione da parte sia di ART (ai fini tariffari) che delle Amministrazioni della immediata debenza delle stesse.

3. *Ipotesi transattiva*

Proseguono i contatti, avviati dalla fine dell'esercizio 2018, con il Ministero per vagliare la sussistenza dei presupposti per un'eventuale soluzione transattiva della vicenda.

Nel corso del mese di gennaio 2021 si è registrata la resistenza e il passo indietro del Comando Centrale che, su specifica richiesta del dipartimento legale interno, è tornato a richiedere alle società di gestione aeroportuale l'accettazione negoziale della differente e non pertinente tematica economica/fiscale del c.d. Fondo Antincendio. In data 19 marzo 2021 è stata inviata una nuova nota formale ad ENAC ed al Ministero precisando come la riproposizione della pretesa economica sia del tutto immotivata e in palese contrasto con tutte le sentenze ormai intervenute e gli stessi principi di diritto sanciti dalla Corte Costituzionale e dalla Corte di Cassazione a Sezioni unite

Azione revocatoria Fallimento Minerva Airlines S.p.A.

Come noto il Tribunale di Catanzaro aveva accolto la domanda formulata dalla Curatela al Fallimento Minerva Airlines Spa e condannato Aeroporto di Genova Spa a retrocedere alla stessa l'importo di 984.316 euro oltre interessi, spese legali (quantificate in 21.387 euro oltre accessori) e il maggior danno ex art. 1224 c.c.

È stato quindi proposto appello avverso la citata sentenza.

Con sentenza n. 446/2018, pubblicata in data 9 marzo 2018, la Corte d'Appello di Catanzaro ha respinto il motivo di appello. La Società aveva proposto ricorso per Cassazione che, con sentenza dell'11 marzo 2020 è stato rigettato. La Procedura ha richiesto alla Società il pagamento di euro 1.177.827,19 di euro, comprensiva di interessi e spese legali: tenuto conto dell'emergenza pandemica in atto e degli effetti subiti dalla Società è stata richiesta una dilazione dei termini di pagamento che, allo stato, non ha avuto riscontro. Nelle more la Società non ha proceduto ad alcun pagamento.

Alitalia Linee Aeree Italiane SPA (procedura in A.S. 2008)

Aeroporto di Genova spa era stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria apertasi nel 2008.

Il credito insinuato dalla Società per complessivi € 3.043.718 di cui € 1.194.632 in privilegio, è stato ammesso soltanto parzialmente (€ 2.972.893) e totalmente in chirografo.

Era stata proposta tempestiva opposizione allo stato passivo al precipuo fine di ottenere il riconoscimento della natura privilegiata di crediti limitatamente all'importo complessivo di € 764.111. Con decreto del 28.07.2016 il Tribunale di Roma aveva solo parzialmente accolto l'opposizione ammettendo al passivo il maggior credito di € 279.580 a titolo di addizionale comunale sui diritti d'imbarco, respingendo il motivo di opposizione concernente la mancata collocazione in privilegio del credito di € 484.531.

Avverso tale capo è stata proposto ricorso per Cassazione e si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Azione revocatoria Alitalia Linee Aeree Italiane in A.S. (2014)

Con riferimento all'azione revocatoria promossa dalla procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia per l'importo di € 1.634.994, la Società aveva ottenuto nel corso del 2014 una sentenza positiva che respingeva le domande proposte nei confronti della Società.

In data 20 gennaio 2015 è stato notificato alla Società l'atto di appello proposto da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in A.S.

Con sentenza in data 26 gennaio 2021, la Corte d'Appello ha respinto l'avversario appello e condannato l'Amministrazione Straordinaria alla rifusione delle spese di lite.

Il termine per il ricorso in Cassazione è scaduto.

Alitalia Società Aerea Italiana SPA in A.S. (procedura 2017)

Tra Aeroporto di Genova S.p.A. ed Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. sono intercorse convenzioni aventi ad oggetto le condizioni generali di fornitura in via continuativa dei servizi di assistenza a terra a far data dal 1.1.2009. Con decreto 2.5.2017, il Ministero dello Sviluppo Economico ha dichiarato l'apertura della procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia Società Aerea Italiana Spa.

In data 11.05.2017 il Tribunale di Civitavecchia ha dichiarato lo stato di insolvenza di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. con nomina a Giudice Delegato del Dott. Giuseppe Bianchi. Nel mese di dicembre 2017 la Società ha provveduto a depositare domanda di ammissione allo stato passivo per l'importo di 1.843.470,11 euro.

All'esito dell'udienza tenutasi in data 27.11.2020, il Giudice Delegato ha disposto CTU volta all'esatta quantificazione dei crediti privilegiati gravanti i singoli aeromobili. Si attende la fissazione della data della prossima udienza di verifica dello stato passivo.

Azione revocatoria Alitalia 2020

L'Amministrazione Straordinaria della Alitalia SAI Spa ha promosso azione revocatoria ex art. 67 L. fall. onde ottenere la condanna di Aeroporto di Genova spa alla retrocessione al Fallimento dell'importo di € 3.239.631,37, pari all'importo dei pagamenti pervenuti dalla società fallita e dell'importo di € 146.515,46 pari alle compensazioni operate nel semestre antecedente alla dichiarazione di fallimento.

La Società ha provveduto a costituirsi alla prima udienza del 5.4.2021. Depositare le memorie di cui all'art. 183 c.p.c. la prossima udienza è fissata per il giorno 15 marzo 2022 per l'ammissione dei mezzi istruttori. Il Giudice ha ritenuto la causa matura per la decisione e ha rinviato per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 17 marzo 2023.

Alitalia Line Aeree/Air BP Italia S.p.A./Aeroporto di Genova S.p.A. – Alitalia Line Aeree/Esso Italiana S.p.A./Aeroporto di Genova S.p.A.- Alitalia Line Aeree/ENI S.p.A./ Aeroporto di Genova S.p.A.

Come noto le cause sono state promosse da Alitalia Linee Aeree in A.S. contro Air BP Italia S.p.A., contro Esso Italiana S.p.A. ed altre Società del Gruppo Esso e contro ENI S.p.A. Aeroporto di Genova S.p.A., altri gestori aeroportuali, nonché ENAC e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati chiamati in causa da Air BP Italia S.p.A., da Esso Italiana S.p.A. e da ENI. Le vertenze, tutte simili, riguardano la nota vicenda delle royalties carburante.

Considerato che risultava pendente il regolamento di giurisdizione nella causa RG 61874/13, controversia che presenta le stesse problematiche in ordine alla statuizione della giurisdizione, il Giudice, nell'ambito del procedimento contro Air BP, aveva rinviato la causa in attesa della definizione del predetto giudizio. La Corte di Cassazione a sezioni unite ha confermato, nell'ambito del diverso procedimento nel quale era stata sollevata la questione, la giurisdizione del Giudice Ordinario. Il contenzioso è proseguito con l'ammissione della CTU.

Con sentenza 5015/2020 il Tribunale di Roma ha rigettato la domanda proposta da Alitalia, ritenendo che quest'ultima non avesse fornito idonea prova dell'avvenuto pagamento delle somme relative alle airport fees delle quali reclamava la restituzione. In data 26 giugno 2020, Air BP ha provveduto alla notifica della sentenza n. 5015/2020, ai fini della decorrenza del termine breve, di 30 giorni, per la proposizione dell'eventuale appello. La sentenza è stata appellata. La Società ha provveduto a costituirsi. La prossima udienza è fissata per il giorno 15.3.2022 per l'ammissione dei mezzi istruttori. Nel contenzioso contro ENI, la Corte di Appello di Roma, in accoglimento della impugnazione fatta da Alitalia, ha riconosciuto la sussistenza di giurisdizione del Tribunale ordinario (in contrasto con quanto deciso dal Tribunale in primo grado) e ha pertanto rimesso la causa nuovamente avanti al Tribunale di Roma per la prosecuzione del giudizio. La Società ha provveduto a costituirsi nel giudizio di riassunzione. Il giudice ha avviato le operazioni peritali connesse alla disposta CTU. A causa dell'emergenza Covid il giudizio ha subito rallentamenti. All'udienza del 15 dicembre 2021 il giudice ha rinviato all'udienza del 19 ottobre 2022 per esame della CTU.

Nel contenzioso avverso ESSO, già radicato presso il Tribunale di Roma il Tribunale di Roma, Sezione XVII Civile, Sezione Specializzata in materia di impresa, con sentenza n. 19319/2021, depositata il 14 dicembre u.s., ha rigettato la domanda proposta da parte convenuta nei confronti della terza chiamata Aeroporto di Genova S.p.A. compensando, tuttavia, interamente le spese di lite.

In particolare, il Tribunale ha ritenuto che, in esito alla CTU, nei confronti di Aeroporto di Genova non sono emerse violazioni nella determinazione delle airport fees che sono risultate in linea o inferiori a quelle ritenute congrue da ENAC. Alitalia ha provveduto ad impugnare la sentenza e la Società sta provvedendo alla costituzione.

Decreto di retrocessione impianti AVL ed aree/beni ENAV

Si ricorda che la Società aveva proposto ricorso contro il D.M. 14/11/00, che aveva individuato i beni mobili e immobili costituenti il patrimonio dell'ENAV. In discussione, in particolare, vi era l'area di pertinenza del "blocco tecnico".

Il TAR Liguria, dopo un lungo procedimento, con sentenza del 9/1/2014 n. 27, aveva dichiarato il difetto di giurisdizione del giudice amministrativo. A fronte di tale decisione, si sarebbe reso necessario procedere alla riassunzione della causa avanti il giudice ordinario.

Si era quindi ritenuto opportuno procedere a un accordo transattivo con ENAV per risolvere la vicenda che si protraeva ormai da svariati anni. Con l'occasione è stato richiesto anche il trasferimento di alcuni locali oggi inutilizzati da ENAV e d'interesse per la Società. Nell'attesa della formalizzazione degli atti da parte di tutti i soggetti coinvolti è stato elaborato il decreto di retrocessione di alcuni beni da ENAV alla Società che dovrebbe risolvere l'annosa questione disponendo il trasferimento, tra l'altro, anche dei beni oggetto del citato contenzioso.

A seguito della pubblicazione del suddetto decreto la Società ha proceduto. Con Decreto del 3 aprile 2020, pubblicato in G.U.R.I. in data 30 novembre 2020, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha disposto la retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva assegnazione ad ENAC, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale.

Tale decreto, adottato in totale assenza di contraddittorio con i gestori aeroportuali:

- ha disposto la retrocessione al demanio aeronautico dello Stato dei "sistemi di aiuto visivo luminosi" (c.d. "sistemi AVL"), nonché di altri "beni" e "aree" finora appartenenti alla titolarità di ENAV S.p.A., per la successiva assegnazione ad E.N.A.C. e conseguente affidamento in concessione al gestore aeroportuale;
- ha previsto un obbligo in capo ai Gestori aeroportuali di prendere in consegna, rispettivamente, nel termine di 18 mesi e di 60 giorni, i medesimi "sistemi AVL" e gli altri "beni" ed "aree" oggetto di retrocessione, nonché di "provvedere a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali".

Per quanto riguarda la Società il decreto prevede la retrocessione e il successivo affidamento in concessione alla ricorrente non solo dei sistemi AVL, ma anche dei beni ed aree trasferiti con il D.M. 2000 e già oggetto di un ricorso (conclusosi con la dichiarazione di incompetenza da parte del giudice amministrativo) e per i quali, essendo d'interesse per Aeroporto di Genova, si cercava da tempo una definizione stragiudiziale.

Il decreto, oltre ad essere impreciso in alcuni casi nell'individuazione dei beni, non contiene una precisa previsione circa le modalità di consegna e relative garanzie per il Gestore. La mancata previsione di un contraddittorio "a valle", dunque, aggrava la situazione di incertezza già in essere,

ponendo il Gestore di fronte alla concreta possibilità di vedersi assegnati i beni in questione (peraltro in tempi assai stringenti) e di doverne assumere la relativa responsabilità, senza aver previamente accertato l'esatta consistenza ed il regolare funzionamento degli stessi.

Per tale ragione si è proceduto, come quasi tutti gli altri aeroporti coinvolti dal decreto, ad impugnare il decreto avanti il TAR al fine di contestare non tanto l'"an" del trasferimento, ma piuttosto le modalità, evidenziando la totale assenza di garanzie, e la necessità di sostenere costi non indifferenti, in relazione alla manutenzione degli stessi, non potendo usufruire dei vantaggi delle economie di scala attuato da ENAV attraverso una "centralizzazione" di tutte le gare di appalto. Ciò determina un aggravio dei costi gestionali in capo al Gestore che non potranno essere recuperati in tempi brevi. Ed infatti, sebbene il Decreto 3 aprile 2020 riconosca astrattamente la possibilità di "recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali", è evidente che, nell'attuale situazione, tale recupero sarà difficilmente realizzabile: il crollo dei passeggeri legato all'emergenza Covid 19 sembra destinato a perdurare, con la conseguenza che il recupero in tariffa potrà avvenire solo a distanza di molto tempo (laddove, al contrario, alcuni interventi andranno verosimilmente realizzati tempestivamente con fondi propri del Gestore). L'aumento dei costi di cui sopra determinerà un inevitabile incremento tariffario, a danno degli utenti/passeggeri.

Questi aspetti sono stati evidenziati nel ricorso presentato per conto della Società e di alcuni altri aeroporti.

Nel corso del 2021 si è proceduto insieme ad ENAC, all'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e Aeroporto di Genova, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna in esito a tali attività. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di Aeroporto di Genova, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità.

E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

Fidente S.p.A./Aeroporto di Genova S.p.A.

La Società ha ricevuto un ricorso ex art. 702 bis c.p.c. avanti il Tribunale di Genova con il quale Fidente S.p.A., appaltatore al quale è stato affidato il servizio di carico/scarico e pulizie aeromobili con contratto di giugno 2017, richiede di accertare l'illegittimità della procedura, contrattualmente prevista, di applicazione delle penali.

Il contenzioso è nato a seguito dell'applicazione delle penali contrattualmente previste, essendo risultate infruttuose le costanti sollecitazioni operative all'adozione di misure correttive per evitare i frequenti inadempimenti, aumentati in misura considerevole nella scorsa stagione estiva.

Il legale di Fidente S.p.A. ha successivamente diffidato la Società dal compensare le somme dovute a titolo di penale sui corrispettivi maturati dall'appaltatore, in attesa dell'esito del giudizio. La Società non ha sospeso l'esecuzione del provvedimento di applicazione delle penali, pur provvedendo alla compensazione in rate bimestrali.

In data 19 novembre 2020 è stata emessa la sentenza del Giudice con la quale il ricorso avversario è stato dichiarato inammissibile con compensazione delle spese.

A seguito di tale rigetto Fidente ha nuovamente instaurato il medesimo giudizio con atto di citazione avanti il Tribunale di Genova, proponendo le medesime domande, ivi inclusa la restituzione delle somme trattenute da Aeroporto di Genova a titolo di penale pari ad euro 85.553. Le parti hanno presentato le memorie ex art. 183 c.p.c. ed il Giudice si è riservato sulle domande delle parti

Contenzioso giuslavoristico

Verso la fine dell'esercizio 2020 sono stati notificati 8 contenziosi da lavoratori dipendenti dell'attuale appaltatore F.C. Handling (già dipendenti di Fidente, il precedente prestatore di alcuni servizi di assistenza a terra). Tutti i dipendenti, tutelati da USB, hanno richiesto di essere assunti dalla Società. La richiesta appare singolare tenuto conto che la Società, nonostante l'alternativa all'internalizzazione del servizio, aveva optato per l'avvio dell'appalto con la tutela dei lavoratori che erano stati assunti da F.C. Handling in virtù della clausola sociale prevista dalla procedura di gara. Si ricorda che, sin dall'avvio del primo appalto, nel 2013, l'esternalizzazione parziale dei servizi era stata oggetto di specifico accordo sindacale, così come l'ultimo cambio di appalto in parola. Successivamente un secondo sindacato (UIL) ha supportato l'avvio di un ulteriore contenzioso per altri 6 ex dipendenti Fidente (anch'essi attualmente assunti da F.C. Handling) con analoga richiesta di supposte differenze retributive e, in subordine, di assunzione.

Nel corso del 2021 si è già addivenuti ad una soluzione transattiva con i 6 ex dipendenti Fidente tutelati dalla UIL. Risultano ancora pendenti 8 giudizi per i lavoratori tutelati da USB. Attualmente sono in corso trattative conciliative alle quali dovrebbero aderire 6 degli 8 dipendenti.

LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

Come noto, l'esercizio è stato ancora fortemente caratterizzato dalle ripercussioni della pandemia da Covid-19, che ha avuto effetti dirompenti sul settore del trasporto aereo. Pertanto, anche quest'anno, la gestione si è dipanata, da un lato, verso il rafforzamento delle relazioni commerciali al fine di gettare le basi di una pronta ripartenza al verificarsi delle condizioni propizie, e, dall'altro, attraverso misure di mitigazione dell'impatto pandemico significativamente rappresentate da interventi di contenimento dei costi.

Il parziale recupero di attività porta i ricavi aviation a crescere di quasi il 50%, mentre i proventi commerciali registrano un recupero decisamente più contenuto (+4,9%). Occorre però considerare che il secondo comparto, grazie anche alla presenza di attività non strettamente legate al traffico, aveva risentito in misura minore della crisi nel 2020; inoltre, ancora forte è stata la necessità di ricontrattazione dei rapporti in essere per la salvaguardia delle attività stesse.

Per quanto riguarda i costi, pur restando complessivamente molto distanti dai valori pre-pandemia, come preventivabile si assiste ad un significativo e generalizzato aumento rispetto al 2020, ad eccezione della voce relativa ai materiali (-15,8%), che nell'esercizio precedente pur in forte contrazione aveva risentito pesantemente di costi incrementali connessi alla gestione dell'emergenza pandemica. Tra gli scostamenti più meritevoli di attenzione bisogna annoverare i costi relativi alle utenze (+52,5%) che risentono significativamente anche dei noti aumenti tariffari, ai servizi di facchinaggio e pulizia aeromobili (+36,0%), all'attività di promozione (+82,7%), ai canoni per godimento beni di terzi (+29,8%) per buona parte correlati ai volumi di traffico. Altrettanto degni di nota, in questo caso per la sostanziale invarianza, gli scostamenti registrati in relazione ai servizi di security (+1,9%) e per il personale (+1,9%).

Per effetto di quanto sopra, l'EBITDA resta negativo, passando dai -3,5 milioni dell'esercizio precedente ai -2,7 milioni, mentre l'EBIT chiude con un sostanziale pareggio per l'iscrizione dell'importo (3,8 milioni) relativo al fondo di compensazione dei danni covid deliberato dal governo a favore del settore aeroportuale, che assorbe altresì insieme ad altre partite non ordinarie di minore entità ammortamenti e svalutazioni per 1,7 milioni. La gestione finanziaria mostra ancora un saldo positivo, che tuttavia si assottiglia da un lato per le minori somme investite e per contro per l'accensione di un mutuo chirografario a supporto del piano di investimenti. L'iscrizione delle imposte anticipate su fondi tassati e sulle perdite fiscali, i cui dettagli sono forniti in nota integrativa, fissa il risultato d'esercizio a 0,9 milioni di euro.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO					importi in euro
	2021	%	2020	%	Differenza
• Proventi aviation	9.747.678	60,96	6.549.951	52,40	3.197.727
• Proventi non aviation	6.241.995	39,04	5.949.650	47,60	292.345
Ricavi vendite e prestazioni	15.989.673	100,00	12.499.601	100,00	3.490.072
Valore produzione	15.989.673	100,00	12.499.601	100,00	3.490.072
Acquisti e prestazioni di servizi	9.829.564	61,47	7.426.567	59,41	2.402.997
Godimento di beni di terzi	744.798	4,66	573.633	4,59	171.165
Oneri diversi di gestione	450.492	2,82	471.897	3,78	-21.405
Valore aggiunto	4.964.819	31,05	4.027.504	32,22	937.315
Costo del personale	7.676.073	48,01	7.536.188	60,29	139.885
EBITDA	-2.711.254	-16,96	-3.508.684	-28,07	797.430
Amm. e svalutazione cespiti	1.650.243	10,32	1.552.569	12,42	97.674
Acc. e altre svalutazioni	0	0,00	260.633	2,09	-260.633
Saldo ricavi/oneri diversi	4.371.467	27,34	1.913.617	15,31	2.457.850
EBIT	9.970	0,06	-3.408.269	-27,27	3.418.239
Risultato gestione finanziaria	14.009	0,09	156.355	1,25	-142.346
Risultato lordo	23.979	0,15	-3.251.914	-26,02	3.275.893
Imposte sul reddito	-848.453	-5,31	-791.592	-6,33	-56.861
Risultato netto	872.432	5,46	-2.460.322	-19,68	3.332.754

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO				importi in euro
	2021	2020		Differenza
Magazzino	215.753	216.643		-890
Crediti commerciali	6.389.615	2.760.604		3.629.011
Debiti Commerciali	-8.037.221	-4.325.177		-3.712.044
Altre attività correnti	4.091.348	491.118		3.600.230
Altre passività correnti	-9.908.778	-7.449.722		-2.459.056
Capitale circolante netto operativo	-7.249.283	-8.306.534		1.057.251
Immobilizzazioni materiali	6.855.876	4.233.945		2.621.931
Immobilizzazioni immateriali	4.613.296	5.032.027		-418.731
Immobilizzazioni finanziarie	2.012.746	5.845.094		-3.832.348
Crediti per imposte anticipate	1.640.045	791.592		848.453
Capitale immobilizzato	15.121.963	15.902.658		-780.695
Fondi per rischi e oneri	-1.876.962	-2.041.662		164.700
Fondo TFR	-2.446.602	-2.417.638		-28.964
Totale fondi	-4.323.564	-4.459.300		135.736
TOTALE IMPIEGHI	3.549.116	3.136.824		412.292
Debiti verso banche	1.485.215	0		1.485.215
Disponibilità liquide	-4.393.282	-2.447.927		-1.945.355
Posizione finanziaria netta	-2.908.067	-2.447.927		-460.140
Capitale sociale	7.746.900	7.746.900		0
Riserva legale	0	19.143		-19.143
Utili (perdite) portati a nuovo	-2.162.149	279.030		-2.441.179
Utile (perdita) di esercizio	872.432	-2.460.322		3.332.754
Patrimonio Netto	6.457.183	5.584.751		872.432
TOTALE FONTI	3.549.116	3.136.824		412.292

Si riporta di seguito una serie di indicatori economici e finanziari al fine di agevolare la migliore comprensione della situazione della Società e sui risultati della gestione.

INDICI DI BILANCIO		importi in migliaia di euro		
		2021	2020	2019
Quoziente primario di struttura	mezzi propri / attivo fisso	0,43	0,35	0,55
Quoziente secondario di struttura	mezzi propri + pass. cons. / attivo fisso	0,71	0,63	0,97
Quoziente di disponibilità	attivo circolante / passività correnti	0,84	0,50	0,97
Indipendenza finanziaria	mezzi propri / capitale investito	0,21	0,26	0,28
ROI (return on investment)	ris. operativo / cap. medio inv. area caratt.	0,06%	-23,99%	21,28%
ROE (return on equity)	ris. netto / valore medio dei mezzi propri	14,49%	-36,10%	4,87%
ROS (return on sales)	ris. operativo / val. produzione operativa	0,06%	-27,27%	5,09%

GESTIONE DEI RISCHI

La Società pone particolare attenzione ai rischi cui è potenzialmente esposta, siano essi intrinseci con qualsiasi attività aziendale che specificatamente connessi con l'attività del trasporto aereo. Di seguito vengono descritti i principali fattori di rischio e le azioni poste in essere per la loro mitigazione.

Rischi strategici

IL RISCHIO TRAFFICO E IL RISCHIO VETTORE

Il traffico costituisce indubbiamente l'elemento di maggior rilievo nella determinazione dei risultati economici della Società, avendo riflesso su tutte le aree di business: ricavi aeronautici, handling e servizi commerciali. Il traffico è condizionato da svariati fattori quali, ad esempio, la situazione economica, la situazione sanitaria, le scelte strategiche delle compagnie aeree, la sovrapposizione del bacino di traffico con altri scali, l'incremento della concorrenza da parte di sistemi di trasporto alternativi (treno, pullman), crisi internazionali, l'influenza derivante da minacce terroristiche. Si tratta nella maggior parte dei casi di elementi esterni, poco o per nulla influenzabili, che possono però comportare effetti significativi sulla performance nel tempo e quindi comportare cambiamenti nelle politiche di sviluppo aziendali.

La Società monitora attentamente l'evolversi delle varie situazioni per anticipare le criticità, mitigandone quanto più possibile gli effetti, e cogliere le opportunità, cercando in linea generale di fidelizzare gli utenti, vettori e passeggeri, attraverso l'offerta di un servizio di qualità e ponendo in essere gli opportuni interventi per rendere il terminal quanto più possibile rispondente alle esigenze di security, safety e sanitarie. Inoltre, da sempre, particolare attenzione è stata posta al mantenimento di una presenza diversificata di vettori sullo scalo in modo da evitare una eccessiva dipendenza rispetto un soggetto largamente prevalente e quindi anche contrattualmente

dominante, dalle cui scelte strategiche dipenderebbe il destino dello scalo (cosiddetto rischio vettore).

Rischi operativi

I fattori di rischio operativo sono correlati alle modalità di svolgimento dell'attività aeroportuale e possono avere impatto anche significativo sulle performance, senza tuttavia comportare una revisione delle scelte strategiche.

SAFETY

La sicurezza, in tutti i suoi aspetti, è come detto uno degli aspetti fondamentali del trasporto aereo. Eventuali incidenti possono avere conseguenze dirette sulle persone (utenti, dipendenti, clienti/fornitori, altri soggetti) e impatto negativo sulle attività del gestore.

A tale proposito la Società ha implementato un Safety Management System (SMS) al fine di assicurare lo svolgimento delle operazioni aeroportuali in condizioni di sicurezza ed efficacia, garantendo altresì la rispondenza di infrastrutture e processi agli standard nazionali e internazionali. Inoltre, vengono attuati in via continuativa il monitoraggio degli standard di sicurezza applicabili, l'aggiornamento formativo del personale, le simulazioni periodiche di emergenza.

Con lo scopo di garantire uno sviluppo migliorativo continuo dei livelli di sicurezza, la Società analizza le prestazioni di Safety attraverso indicatori denominati Safety Performance Indicator (SPI). Particolare attenzione viene riservata al pericolo "Presenza di volatili" ed al Rischio "Bird Strike", sia nella sua totalità attraverso il Bird Risk Index (BRI2) che focalizzato alla specie "Gabbiano Reale". Nonostante la ridotta attività operativa del 2021 rispetto al 2019, anno di riferimento pre pandemia, l'incremento della presenza dei volatili ed il conseguente maggiore stazionamento degli stessi, la Società, attraverso l'attività del personale dedicato (Bird Control Unit) ed ai sistemi di dissuasione ed allontanamento, è riuscita a mantenere l'indice di rischio denominato BRI2 entro limiti accettabili e sostanzialmente stabili rispetto agli anni precedenti.

Il Certificato di aeroporto attesta la conformità e il buon funzionamento dell'organizzazione, delle infrastrutture e delle procedure.

SECURITY

Il codice della Navigazione indica come la società di Gestione debba 'garantire' la gestione del sito e della infrastruttura in nome e per conto di ENAC in materia di safety e security ai fini della protezione del sito stesso (inteso come complesso di passeggeri, operatori, infrastrutture).

Nella security come nella safety, entrambe ricomprese nel termine della lingua italiana 'sicurezza', il 100% di garanzia non è prevedibile; anzi le normative di riferimento indicano in modo chiaro la necessità di individuare precise misure di mitigazione ai fini del continuo miglioramento.

Ciò avviene in linea generale con la previsione di possibili casistiche definite in procedure e/o testi introdotti all'interno del PSA, programma di sicurezza aeroportuale, in applicazione di quanto previsto dalle normative di riferimento, con continue valutazioni, in questo caso a cura del Security Manager, sulle situazioni che si presentano in ogni giornata operativa relative agli accessi, alla movimentazione nelle aree sterili, ai cantieri, alle forniture e a tutte le attività operative e tecniche che vanno ad impattare sulla sicurezza.

In particolare la normativa di riferimento prevede precisi parametri da applicare in tutti gli ambiti operativi e infrastrutturali e di progetto; per rispondere a quanto necessario, all'interno del PSA, sono descritti i parametri discendenti dai punti norma e come AGS, in questo caso, rende compliance le proprie attività.

In relazione ai 'rischi' il Security Manager ha inserito e redatto un documento, allegato al PSA, che analizza la 'frequenza di eventi sul sito e i sistemi di protezione fisica e operativa, attiva e passiva, per la loro gestione e prevenzione; in base a questo documento e al piano di rischio security che redige il Dirigente di Polizia di Stato, nasce continuo confronto tra le parti, supervisionate da ENAC, per l'attivazione dei servizi nelle varie aree (soprattutto riguardo il pattugliamento).

La normativa viene continuamente implementata analizzando le possibili situazioni che possano diventare minacce per l'aviazione civile e conseguentemente per il sito aeroportuale.

Tra queste, è compresa la costante tendenza, generale, del sistema di security, tutto, ad abbassare l'attenzione necessaria e la scarsa sensibilizzazione delle risorse operanti sul ed intorno al sito. Non ultima la pandemia COVID che ha visto cambiare alcune tipologie di controllo a favore della salute della persona; tale situazione e la mancanza di traffico ha portato, ovunque, l'abbassamento del livello di attenzione anche degli addetti alla sicurezza, con aeroporti vuoti e senza personale e/o passeggeri.

Se come rischio massimo si può considerare 'l'attentato' alla struttura, all'aeromobile, ai passeggeri, tra le minacce che è stato necessario considerare è stata inclusa anche la situazione sopra esposta. Nel 2021, inoltre, è stato ribadito da ENAC la necessità di lavorare su due minacce indicate rispettivamente dai Regolamenti UE 2019/103 e 2019/1583 relativamente alla figura del 'insider' (persona che lavora all'interno dell'organizzazione con obiettivo di danneggiarla), al fenomeno della radicalizzazione e alla gestione della 'cyber security' intesa nel suo termine più esteso anche in operativo come 'protezione dei dati', non solo societari ma dati sensibili o protetti che potrebbero favorire atti illeciti. Queste tematiche sono stati e saranno trattate sia all'interno del PSA, Programma di sicurezza aeroportuale, sia nei corsi di formazione programmati per il 2022.

INTERRUZIONE DELL'ATTIVITA' E DEI SERVIZI

La crisi pandemica mondiale protrattasi anche nel corso del 2021, ha perfettamente rappresentato gli elementi di rischio derivanti dal forte decremento, fino alla sostanziale interruzione delle attività e dei servizi di assistenza a terra.

Tali periodi di lunga inattività o di impiego intermittente verso servizi di assistenza Handling, può determinare la perdita di conoscenza nell'utilizzo dei sistemi operativi, dei mezzi GSE, delle procedure e dei processi di assistenza ai passeggeri e agli aeromobili.

Al fine di contenere possibili conseguenze negative in tal senso, lo staff è stato periodicamente sottoposto a sessioni di aggiornamento formativo. Sono stati altresì rafforzati i canali di comunicazione verso il personale, per la ricezione ed il raggiungimento delle informazioni utili e necessarie alle funzioni da ricoprire dopo eventuali e lunghi periodi di assenza.

Diversamente ed a prescindere dal contesto di crisi pandemica, le attività o i segmenti dei processi operativi, possono essere sospesi o subire interruzioni dovute a ragioni di carattere esogeno o endogeno.

Se di carattere endogeno, le sospensioni ed interruzioni delle attività, possono derivare da blocchi di impianti ed infrastrutture aeroportuali che, solitamente, hanno un tempo relativamente breve e a cui consegue un prolungamento dei tempi dei processi operativi, con effetti impattanti sui tempi di transito degli aeromobili e sui servizi di assistenza ai passeggeri (es. blocco infrastruttura nastro smistamento bagagli, mancato funzionamento di jet-way o mezzi GSE, malfunzione di sistemi informatici di accettazione e/o gestione aeromobili, non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi fornitori).

Diversamente, in caso di inagibilità della pista di volo in conseguenza di lavori di riqualificazione programmati o, ancora, a causa di scioperi del proprio personale, i tempi di interruzione delle attività hanno una misura più lunga e maggiormente impattante sui dati di traffico e sul servizio proprio dell'Aeroporto.

Quando di carattere esogeno, invece, le cause possono trovare maggior riferimento in cattive condizioni meteo che determinano l'impossibilità di atterraggio e decollo dallo Scalo, possibile inagibilità della pista di volo in conseguenza di eventi causati da aeromobili in fase di atterraggio o decollo, scioperi di personale di compagnie aeree operanti sullo scalo ed enti/soggetti deputati ai servizi di controllo del traffico aereo o ai servizi pubblici di emergenza

Per tutta la casistica sopra elencata, Aeroporto fa fronte e provvede alla gestione ed al contenimento degli effetti che possono impattare sulla sicurezza dei passeggeri e degli aeromobili pubblicando e mettendo a disposizione del personale, specifiche procedure all'interno della manualistica aeroportuale.

Per quanto concerne attività da porre in essere al fine di superare le irregolarità derivanti da eventi contingenti come cancellazioni/dirottamenti di voli, il personale conosce ed applica le disposizioni

del Regolamento (CE) 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Per qualunque evento che determini l'interruzione delle attività e dei servizi, gli uffici operativi di Aeroporto di Genova, mantengono costante contatto con i referenti delle compagnie aeree i cui voli vengono impattati dagli effetti dell'occorrenza.

RISORSE UMANE

Il raggiungimento degli obiettivi aziendali dipende dalla condotta dei propri dipendenti. Comportamenti illegali, non etici, o non appropriati possono avere conseguenze legali e/o finanziarie sulle attività aziendali. Con la costante formazione del personale e il dialogo continuo con le organizzazioni sindacali, la Società minimizza i rischi connessi con una gestione conflittuale delle risorse umane, favorendo un clima positivo.

INFORMATION TECHNOLOGY

La crescente diffusione ed aggressività degli attacchi cyber a livello globale e il costante sviluppo delle tecnologie di Digital Transformation introdotte nel settore aeroportuale innalzano il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi aziendali. A fronte del rischio di accessi non autorizzati e di attacchi cyber, che potrebbero comportare la sospensione dei servizi operativi o il degrado delle loro funzionalità, con ripercussioni importanti sulla funzionalità ordinaria dello scalo, la Società effettua periodicamente attività di vulnerability assesment e penetration test con la finalità di verificare la bontà delle misure messe in atto sulla tematica sicurezza informatica e testare la situazione applicativa/sistemistica dell'infrastruttura.

Al fine di migliorare i riscontri di tali assesment, ma anche per rispondere al quadro normativo sull'argomento Cyber Security in continuo sviluppo, l'azienda predispone programmi di mitigazione/intervento su processi aziendali (come l'inserimento della multi factor authentication o la creazione/miglioria di procedure aziendali) e piani di riqualificazione sistemistica/applicativa atti a eliminare sistemi non più sviluppati e quindi maggiormente esposti a rischi cibernetici. Sono stati implementati diversi sistemi di protezione sia fisica che logica della rete aziendale, che unitamente a quanto completato negli anni precedenti, hanno consentito anche nel 2021 di non subire danni o penalizzazione sulla propria infrastruttura informatica, nonostante una rapida crescita dell'articolazione e dell'entità della rete stessa e l'uso più significativo di dispositivi personali (laptop), in ragione dell'adozione di metodologia di lavoro "smart".

Occorre anche considerare che Il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583, modificando il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, ha introdotto misure volte a proteggere i dati ed i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione da eventuali attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'aviazione civile.

ENAC, con nota del 19/10/2021-0119412-P "Implementazione delle misure di prevenzione in materia di cybersecurity" ha ribadito i contenuti essenziali della normativa citata ed ha richiesto specifici adempimenti ai Gestori Aeroportuali.

Nella sostanza è previsto che i Programmi di Sicurezza Aeroportuali contengano dettagli circa la prevenzione dei rischi informatici, così come è stato richiesto che la formazione da erogare ai detentori di Tesserino Identificativo Aeroportuale (TIA) per le categorie interessate contenga argomenti correlati ai rischi informatici ed alla loro prevenzione. La Società ha pertanto integrato la propria documentazione (PSA) tramite uno specifico allegato del programma ed ha previsto la formazione del proprio istruttore certificato ENAC su queste tematiche informatiche così da poter procedere come previsto in funzione dei regolamenti citati.

Rischi finanziari

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito è il rischio che un cliente, o una delle controparti di uno strumento finanziario, causi una perdita finanziaria non adempiendo a un'obbligazione.

L'esposizione della Società al rischio di credito dipende principalmente dai crediti commerciali. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti, la Società ha applicato condizioni di pagamento diversificate, richiedendo pagamenti cash per le operazioni effettuate con consumatori finali, con controparti occasionali e/o sprovviste di adeguate garanzie. Dilazioni di pagamento sono state concesse a favore dei clienti fidelizzati o attraverso il rilascio di idonea garanzia. In bilancio è stato iscritto un apposito fondo svalutazione, aggiornato attraverso un'analisi delle singole posizioni, tenendo conto dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del cliente, della sua collocazione geografica. La Società gestisce direttamente il rischio commerciale verso i clienti e non procede ad operazioni di cessione di credito con modalità pro-soluto o pro-solvendo.

RISCHIO DI LIQUIDITA'

È il rischio che la Società abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie. L'approccio della Società nella gestione della liquidità prevede che vi siano sempre, per quanto possibile, fondi sufficienti per adempiere alle proprie obbligazioni alla scadenza, sia in condizioni normali sia in condizioni di tensione finanziaria, senza dover sostenere oneri eccessivi o rischiare di danneggiare la propria reputazione.

Nell'ottica dell'attenuazione del rischio di liquidità, la Società effettua una pianificazione finanziaria di breve-medio periodo, monitorando costantemente il fabbisogno di liquidità e ottimizzando il rendimento degli investimenti. Inoltre, la Società dispone di una linea di credito presso Banca Carige S.p.A. pari a 516.456 euro, e nel corso del 2020 ha sottoscritto, con lo stesso istituto, un contratto di

finanziamento per un importo pari a 5.500.000 euro, ammesso all'intervento del Fondo di garanzia costituito ex art. 2, comma 100, lettera a) della legge 662/96.

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della Società a tale rischio entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il rischio di mercato è rappresentato dai rischi di cambio e di tasso di interesse. La Società è soggetta a un rischio di cambio trascurabile in quanto le transazioni in valuta estera sono riconducibili soltanto ad alcuni rapporti di fornitura di beni e servizi di entità non significativa. La Società non è soggetta al rischio di tasso di interesse in quanto ha in essere soltanto un mutuo a tasso fisso.

DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETÀ

La Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 bis, V comma, del Codice Civile si conferma che la Società non detiene alcun rapporto con altre Società soggette all'attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il presente bilancio non è influenzato da alcun effetto derivante dall'attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

In rapporto alle caratteristiche di attività svolta, la Società non svolge attività di ricerca e sviluppo.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI, IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E ALTRE PARTI CORRELATE

La Società non detiene partecipazioni in imprese controllate o collegate. Nel corso dell'esercizio, in continuità con quanto accaduto nei precedenti anni, i rapporti con l'Ente controllante, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – (Ente che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 C.C.) hanno riguardato essenzialmente l'affidamento di un'area del demanio aeronautico destinata provvisoriamente alla sosta e al parcheggio di automezzi impegnati nelle operazioni portuali, in conformità con il protocollo d'intesa siglato tra Società, ENAC e Autorità Portuale.

In data 4 luglio 2019 è stata sottoscritta la Convenzione con l'Autorità di Sistema Portuale, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ed il Commissario Straordinario per la ricostruzione, che disciplina i

rapporti tra i soggetti pubblici e privati per la realizzazione dell'intervento inserito nel Programma straordinario di interventi urgenti ai sensi dell'art. 9-bis D.L. 109/2018 convertito in legge 16/11/2018 n. 130, denominato "Realizzazione del primo lotto funzionale dell'ampliamento della aerostazione aeroportuale".

Si ricorda peraltro che nel mese di gennaio 2020 è avvenuta l'erogazione, da parte di AdSPMLO, del contributo di 15.000 euro in relazione alle iniziative messe in atto nell'estate 2019 per la promozione di un sistema integrato di mobilità e accoglienza aereo/treno/nave a beneficio del traffico crocieristico e dei residenti liguri. Il contributo, su istanza della Società, era stato assegnato da AdSPMLO ai sensi del proprio regolamento approvato con deliberazione del Comitato Portuale n. 2/2 in data 22 febbraio 2016 e reso esecutivo con decreto n. 281 dell'11 marzo 2016.

In data 7 luglio 2021 è stata sottoscritta la Convenzione che disciplina termini e condizioni per l'erogazione della quota del Fondo strategico regionale (fino ad un massimo di euro 5.000.000) per interventi di investimento sull'Aeroporto di Genova S.p.A., come previsto dalla la Legge Regionale del 29 dicembre 2020 n. 32 "Disposizioni collegate alla Legge di Stabilità per l'anno finanziario 2021. I progetti interessati sono stati già descritti nel precedente paragrafo EVENTI SOCIETARI.

I saldi generati dai rapporti con la controllante vengono evidenziati in nota integrativa. Inoltre, sempre in nota integrativa, viene riportato un prospetto con i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2020 della controllante.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il graduale superamento dell'emergenza sanitaria, e la contestuale riduzione delle limitazioni ai viaggi internazionali, consente una cauta fiducia nella ripresa del traffico a seguito dalla quarta ondata di Covid-19, e in particolare del diffondersi della variante "Omicron" a fine 2021.

Le tensioni internazionali, con l'invasione dell'Ucraina da parte della Federazione Russa, comportano preoccupazioni sui possibili scenari di sviluppo. Le sanzioni economiche comminate alla Russia anche sul fronte del trasporto aereo rendono al momento impensabile una rapida ripresa dei collegamenti con Mosca, come invece auspicato a inizio 2022. Tale situazione avrà prevedibilmente un pesante impatto anche sul settore dell'Aviazione Generale, che nel 2021 aveva beneficiato dell'offerta limitata di voli di linea. Le tensioni internazionali hanno comportato un incremento del costo dell'energia, con particolare riferimento al petrolio, che avranno certamente un impatto negativo sui già provati bilanci delle compagnie aeree, comportando un prevedibile incremento del prezzo del biglietto e/o un freno all'incremento dell'offerta. La sospensione dei voli da e per Federazione Russa e Ucraina, d'altro canto, libererà capacità aerea che potrebbe essere intercettata dal mercato di Genova con azioni di stimolo nei confronti dei vettori.

È in fase di discussione in Senato un emendamento finalizzato a una nuova sospensione dell'Addizionale Comunale a partire dall'approvazione della misura (eventualmente aprile) fino alla

fine del 2022. Tale iniziativa avrebbe un effetto positivo sulla propensione dei vettori, soprattutto dei low cost carrier, a incrementare la propria offerta sul mercato italiano.

La possibilità di accedere all'istituto della Cassa Integrazione in Deroga è stata prorogata fino a fine 2022.

RINVIO DEL TERMINE PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO

Nei primi mesi del 2022, già connotati da una situazione di generale criticità per il trascinarsi dell'emergenza epidemiologica, la struttura amministrativa della Società, peraltro fino al 31 marzo con presenze effettive intorno al 50% della forza teorica per il protrarsi della CIG, è stata eccezionalmente impegnata oltre che sulle attività correnti anche su attività straordinarie. Tra queste ultime, il cambiamento dei sistemi informatici di fatturazione e contabilità e l'iter amministrativo per l'ottenimento del ristoro dei danni causati dall'emergenza COVID 19, il cui esito ha peraltro un risvolto significativo nel presente bilancio. A tale proposito si ricorda che il MIMS in data 10 maggio ha formalmente comunicato il provvedimento di accoglimento della domanda come presentata dalla Società.

Alla luce della situazione descritta, il ricorso al maggior termine statutariamente previsto per la convocazione dell'assemblea chiamata a deliberare in merito all'approvazione del bilancio si è, all'evidenza, reso assolutamente necessario.

ALTRE INFORMAZIONI

In ottemperanza al disposto dell'art. 2427, comma 1, punto 22-ter) del Codice Civile, si informa che non esistono accordi non risultanti dallo stato patrimoniale di cui dare informativa in nota integrativa.

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile si attesta quanto segue:

la Società non detiene e neppure sono state alienate e/o acquistate nel corso dell'esercizio né azioni proprie né azioni dell'Ente controllante, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona; la Società non possiede sedi secondarie.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Paolo Cesare Odone



GENOVA CITY AIRPORT

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2021

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		importi in Euro	
		Bilancio al 31.12.2021	Bilancio al 31.12.2020
A	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B	Immobilizzazioni		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3	Diritti di utilizz. di opere dell'ingegno	38.372	95.626
6	Immobilizzazioni in corso e acconti	191.085	265.074
7	Altre	4.383.839	4.671.327
	Totale	4.613.296	5.032.027
II	Immobilizzazioni materiali		
1	Terreni e fabbricati	1.364.143	1.403.016
2	Impianti e macchinari	3.198.542	909.041
3	Attrezzature industriali e commerciali	23.876	41.962
4	Altri beni	675.887	899.487
5	Immobilizzazioni in corso e acconti	1.593.428	980.439
	Totale	6.855.876	4.233.945
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1	Partecipazioni in altre imprese	350.975	350.975
2	Crediti verso altri	48.393	58.121
3	Altri titoli	1.613.378	5.435.998
	Totale	2.012.746	5.845.094
	Totale immobilizzazioni (B)	13.481.918	15.111.066
C	Attivo circolante		
I	Rimanenze		
1	Materiale di consumo	215.753	216.643
	Totale	215.753	216.643
II	Crediti		
1	Verso clienti *	6.322.160	2.746.280
4	Verso controllanti *	67.455	14.324
4 bis	Crediti tributari *	103.439	7.260
4 ter	Imposte anticipate **	1.640.045	791.592
5	Verso altri *	3.859.898	292.971
	Totale	11.992.997	3.852.427
III	Attività finanz. che non costituiscono immob.		
	Totale	0	0
IV	Disponibilità liquide		
1	Depositi bancari e postali	4.360.119	2.441.863
3	Denaro e valori in cassa	33.163	6.064
	Totale	4.393.282	2.447.927
	Totale attivo circolante (C)	16.602.032	6.516.997
D	Ratei e risconti		
	Ratei e risconti attivi	128.011	190.887
	Totale ratei e risconti (D)	128.011	190.887
	TOTALE ATTIVO	30.211.961	21.818.950

* esigibili entro l'esercizio successivo

** esigibili oltre l'esercizio successivo

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		importi in Euro	
		Bilancio al 31.12.2021	Bilancio al 31.12.2020
A Patrimonio netto			
I Capitale		7.746.900	7.746.900
II Riserva da sovrapprezzo azioni		0	0
III Riserva di rivalutazione		0	0
IV Riserva legale		0	19.143
V Riserve statutarie		0	0
VI Altre riserve		0	0
VII Riserva per operazioni di copertura di flussi finanziari attesi		0	0
VIII Utili (perdite) portati a nuovo		-2.162.149	279.030
IX Utile (perdita) di esercizio		872.432	-2.460.322
X Riserve negativa per azioni proprie in portafoglio		0	0
Totale patrimonio netto (A)		6.457.183	5.584.751
B Fondi per rischi e oneri			
2 Fondo per imposte, anche differite		711.395	826.581
3 Altri fondi		1.165.567	1.215.081
Totale fondi per rischi e oneri (B)		1.876.962	2.041.662
C Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		2.446.602	2.417.638
D Debiti			
4 Verso banche **		1.485.215	0
7 Verso fornitori *		8.037.221	4.325.177
11 Verso Controllante *		0	0
12 Tributari *		227.159	637.706
13 Verso istituti previdenziali *		351.673	438.222
14 Altri debiti *		5.937.867	5.568.557
Totale debiti (D)		16.039.135	10.969.662
E Ratei e risconti			
Ratei e risconti passivi		3.392.079	805.237
Totale ratei e risconti (E)		3.392.079	805.237
TOTALE PASSIVO E NETTO		30.211.961	21.818.950

* esigibili entro l'esercizio successivo

** esigibili oltre l'esercizio successivo

CONTO ECONOMICO		importi in Euro	
		Bilancio al 31.12.2021	Bilancio al 31.12.2020
A	Valore della produzione		
1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	15.989.673	12.499.601
5	Altri ricavi e proventi	4.461.975	1.998.804
	Totale valore della produzione (A)	20.451.648	14.498.405
B	Costi della produzione		
6	Per materie prime, suss., di cons. e di merci	346.735	386.660
7	Per servizi	9.481.939	7.042.710
8	Per godimento di beni di terzi	744.798	573.633
9	Per il personale		
a.	<i>salari e stipendi</i>	5.209.944	5.034.182
b.	<i>oneri sociali</i>	1.628.056	1.713.054
c.	<i>trattamento di fine rapporto</i>	595.201	545.342
e.	<i>altri costi</i>	242.872	243.610
	Totale	7.676.073	7.536.188
10	Ammortamenti e svalutazioni		
a.	<i>amm.to delle immob.ni immateriali</i>	587.050	583.474
b.	<i>amm.to delle immob.ni materiali</i>	1.063.193	969.095
d.	<i>svalutaz. crediti dell'attivo circolante</i>	0	260.633
	Totale	1.650.243	1.813.202
11	Variazione delle rimanenze mat. di consumo	890	-2.803
12	Accantonamenti per rischi ed altri oneri	0	0
14	Oneri diversi di gestione	541.000	557.084
	Totale costi della produzione (B)	20.441.678	17.906.674
	Diff. tra valore e costi della produzione (A-B)	9.970	-3.408.269
C	Proventi e oneri finanziari		
16	Altri proventi finanziari	69.289	126.479
17	Interessi ed altri oneri finanziari	54.235	16.536
17bis	Utile e perdite su cambi	-1.045	-118
	Totale proventi e oneri finanziari (C)	14.009	109.825
D	Rettifiche di valore di attività finanziarie		
	Totale rettifiche di valore (D)	0	46.530
	Risultato prima delle imposte (A-B+C+D)	23.979	-3.251.914
20	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, diff. e anticip.		
a.	Imposte correnti	0	0
b.	Imposte differite (anticipate)	-848.453	-791.592
	Totale	-848.453	-791.592
21	Utile (Perdita) dell'esercizio	872.432	-2.460.322

RENDICONTO FINANZIARIO

	2021	2020
A. Flusso finanziario derivante dalla gestione reddituale (m. indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	872.432	-2.460.322
Imposte sul reddito	-848.453	-791.592
Interessi passivi (attivi)	-49.493	-122.332
(Dividendi)	0	0
(Plusv.) Minusv. derivanti dalla cessione di attività	-30.500	0
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	-56.014	-3.374.246
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti al fondo TFR	595.201	545.342
Accantonamenti ad altri fondi	0	5.000
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.650.243	1.552.569
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Altre rettifiche per elementi non monetari	0	-41.389
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	<i>2.245.444</i>	<i>2.061.522</i>
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	2.189.430	-1.312.724
<i>Variazioni di capitale circolante netto</i>		
Decremento (incremento) dei crediti verso clienti	-3.575.880	2.842.501
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori	3.712.044	-2.961.631
Decremento (incremento) dei ratei e risconti attivi	62.876	491.808
Incremento (decremento) dei ratei e risconti passivi	2.586.842	-51.602
Altre variazioni del capitale circolante netto	-3.768.948	-519.035
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	<i>-983.066</i>	<i>-197.959</i>
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	1.206.364	-1.510.683
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati (pagati)	-19.961	-3.024
(Imposte sul reddito pagate)	-4.731	-429.957
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo del fondo TFR)	-566.237	-649.412
(Utilizzo degli altri fondi)	-164.700	-450.896
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>-755.629</i>	<i>-1.533.289</i>
4. Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	450.735	-3.043.972
B. Flusso finanziario derivante dall'attività di investimento		
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)	-3.685.124	-1.021.644
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. materiali	30.500	0
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)	-168.319	-845.765
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. immateriali	0	0
(Investimenti in immobilizzazioni finanziarie)	-14.542	-9.673
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. finanziarie	3.846.890	0
(Investimenti in attività finanziarie non immobilizzate)	0	0
Prezzo di realizzo disinv. attività finanziarie non immob.	0	0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	9.405	-1.877.082

►►►

C. Flusso finanziario derivante dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	0	0
Accensione finanziamenti	1.485.215	0
(Rimborso finanziamenti)	0	0
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Cessione (acquisto) azioni proprie	0	0
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	1.485.215	0
<i>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)</i>	1.945.355	-4.921.054
Disponibilità liquide al 1 gennaio	2.447.927	7.368.981
Disponibilità liquide al 31 dicembre	4.393.282	2.447.927



GENOVA CITY AIRPORT

NOTA INTEGRATIVA

Signori Azionisti,

il presente documento è stato redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i 'principi contabili OIC').

Il presente bilancio d'esercizio si compone dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario.

Per ogni voce dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Rendiconto Finanziario sono indicati i corrispondenti valori al 31 dicembre 2020. Qualora le voci non siano comparabili, quelle relative all'esercizio precedente sono state adattate, fornendo nella Nota Integrativa, per le circostanze significative, i relativi commenti.

Il Rendiconto Finanziario è stato presentato secondo il metodo indiretto utilizzando lo schema previsto dal principio contabile OIC 10.

Lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e il Rendiconto Finanziario sono stati redatti in unità di Euro, senza cifre decimali. Anche i valori riportati nella Nota Integrativa sono espressi in unità di Euro, se non diversamente specificato.

Per quanto riguarda l'attività della Società, i rapporti con le imprese controllate, collegate, controllanti, consociate e altre parti correlate si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo del presente bilancio.

Si precisa che, ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Pertanto, nella Nota Integrativa, è presentato un prospetto che riepiloga i dati essenziali dell'ultimo bilancio disponibile dell'Ente.

PRINCIPI GENERALI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile ed in base ai principi e criteri contabili dei Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e dell'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).

Ai sensi dell'art. 2423 del c.c. il Bilancio di esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale (predisposto secondo lo schema previsto dagli artt. 2424 e 2424 bis c.c.), dal Conto Economico (elaborato in base allo schema di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) dalla presente Nota al bilancio di esercizio e dal Rendiconto Finanziario previsto dall'art. 2425 ter c.c. e disciplinato dall'OIC 10.

La Nota contiene, inoltre, tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico dell'esercizio, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

Al fine di illustrare in modo più efficace la situazione patrimoniale e finanziaria della Società e il risultato economico dell'esercizio sono stati elaborati, inoltre, i prospetti riclassificati di Stato Patrimoniale e Conto Economico esposti nella relazione sulla gestione.

Si precisa che non si sono verificati casi eccezionali che abbiano richiesto deroghe alle norme di legge relative al bilancio ai sensi del 4° comma dell'art. 2423 c.c.

La valutazione delle voci di bilancio è basata sul principio della competenza economica, della prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività aziendale, tenendo conto della funzione economica di ogni elemento dell'attivo e del passivo.

Le voci non espressamente riportate nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico, previste dagli art. 2424 e 2425 del Codice Civile e nel Rendiconto Finanziario, si intendono a saldo zero.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo d'acquisto o di produzione e sono esposte al netto degli ammortamenti. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale l'immobilizzazione può essere utilizzata.

Gli oneri pluriennali, che includono i costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi, sono iscritti quando le migliorie e le spese incrementative non sono separabili dai beni stessi non avendo una loro autonoma funzionalità; in caso contrario i costi sono iscritti tra le "immobilizzazioni materiali" nella specifica voce di appartenenza.

I beni immateriali, costituiti da diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, sono iscritti nell'attivo patrimoniale solo se individualmente identificabili e il loro costo è stimabile con sufficiente attendibilità.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente e la quota di ammortamento imputata a ciascun esercizio si riferisce alla ripartizione del costo sostenuto sull'intera durata di utilizzazione. L'ammortamento decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso. La sistematicità dell'ammortamento è funzionale alla correlazione dei benefici attesi.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate, a quote costanti, come segue:

- I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno sono ammortizzati sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione in un periodo di 5 anni.
- I costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi sono ammortizzati nel periodo minore tra quello di utilità futura delle spese sostenute e quello residuo della concessione.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile all'immobilizzazione, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato.

I costi sostenuti per ampliare, ammodernare o migliorare gli elementi strutturali di una immobilizzazione materiale, incluse le modifiche apportate per aumentarne la rispondenza agli scopi per cui essa è stata acquisita, sono capitalizzati se producono un aumento significativo e misurabile della sua capacità produttiva, sicurezza o vita utile. Se tali costi non producono tali effetti, sono trattati come manutenzione ordinaria e addebitati al conto economico dell'esercizio.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante, sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Tali aliquote sono ridotte della metà nel primo esercizio in cui il bene è disponibile per l'uso, approssimando in tal modo il minor periodo di utilizzo dell'immobilizzazione. L'ammortamento è calcolato anche sui cespiti non utilizzati. Le immobilizzazioni materiali che la società decide di destinare alla vendita sono classificate separatamente dalle immobilizzazioni materiali in un'apposita voce dell'attivo circolante e valutate al minore tra il valore netto contabile e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato, senza essere più oggetto di ammortamento. Tale riclassifica viene effettuata se sussistono i seguenti requisiti: (i) le immobilizzazioni sono vendibili alle loro condizioni attuali o non richiedono modifiche tali da differirne l'alienazione, (ii) la vendita appare altamente probabile alla luce delle iniziative intraprese, del prezzo previsto e delle condizioni di mercato, (iii) l'operazione dovrebbe concludersi nel breve termine.

L'ammortamento inizia dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto per l'uso. Le aliquote di ammortamento applicate sono dettagliate in Nota Integrativa in sede di commento alla voce.

Le immobilizzazioni materiali condotte in locazione finanziaria vengono iscritte nell'attivo patrimoniale al momento dell'eventuale esercizio del diritto di riscatto. Nel periodo di locazione i canoni vengono rilevati a conto economico nei periodi di competenza e l'impegno finanziario ad effettuare i relativi pagamenti residui viene riportato in apposito paragrafo della Nota Integrativa, quando non esposto nei debiti. Nella Nota Integrativa vengono indicati gli effetti sul patrimonio netto e sul risultato d'esercizio che sarebbero derivati dall'applicazione del cosiddetto "metodo finanziario" (IAS 17).

Le immobilizzazioni materiali vengono rivalutate, nei limiti del loro valore recuperabile, solo nei casi in cui leggi speciali lo richiedano o lo permettano. Negli esercizi precedenti la Società non ha effettuato rivalutazioni monetarie dei cespiti patrimoniali.

Perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

In presenza, alla data del bilancio, di indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni immateriali e materiali si procede alla stima del loro valore recuperabile.

Qualora il loro valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il valore d'uso e il valore equo (fair value), al netto dei costi di vendita, è inferiore al corrispondente valore netto contabile si effettua la svalutazione delle immobilizzazioni.

Quando non è possibile stimare il valore recuperabile di una singola immobilizzazione tale analisi è effettuata con riferimento alla cosiddetta "unità generatrice di flussi di cassa" (nel seguito "UGC"), ossia il più piccolo gruppo identificabile di attività che include l'immobilizzazione oggetto di valutazione e genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata generati da altre attività o gruppi di attività.

La capacità di ammortamento è determinata sottraendo dal risultato economico previsto, non comprensivo degli elementi straordinari e delle relative imposte, gli ammortamenti delle immobilizzazioni.

Gli ammortamenti da contrapporre alla capacità di ammortamento sono determinati sulla base della struttura produttiva esistente. Non si computano nel calcolo gli ammortamenti che deriveranno da futuri investimenti capaci di incrementare il potenziale della struttura produttiva. Si tiene conto, invece, degli ammortamenti relativi a quegli investimenti che, nel periodo di riferimento, concorrono a mantenere invariata la potenzialità produttiva esistente.

Qualora, al termine del periodo di previsione esplicita della capacità di ammortamento, per alcune immobilizzazioni residui un valore economico significativo, tale valore, determinato sulla base dei flussi di benefici che si ritiene l'immobilizzazione possa produrre negli anni successivi all'ultimo anno di previsione esplicita, concorre alla determinazione della capacità di ammortamento.

Il valore equo (fair value) è determinato prendendo a riferimento prioritariamente l'eventuale prezzo pattuito in un accordo vincolante di vendita stabilito in una libera transazione o il prezzo di mercato

in un mercato attivo. Se non esiste un accordo vincolante di vendita né alcun mercato attivo, il valore equo è determinato in base alle migliori informazioni disponibili per riflettere l'ammontare che la Società potrebbe ottenere, alla data di riferimento del bilancio, dalla vendita dell'attività in una libera transazione tra parti consapevoli e disponibili. Nel determinare tale ammontare, si considera il risultato di recenti transazioni per attività simili effettuate all'interno dello stesso settore in cui opera la Società.

Ai fini della determinazione del valore recuperabile, dal valore equo sono sottratti i costi di vendita. La svalutazione operata non è mantenuta negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della rettifica effettuata. Il ripristino di valore si effettua nei limiti del valore che l'attività avrebbe avuto ove la rettifica di valore non avesse mai avuto luogo, cioè tenendo conto degli ammortamenti che sarebbero stati effettuati in assenza di svalutazione. Non è possibile ripristinare la svalutazione rilevata sull'avviamento e sugli oneri pluriennali.

Immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni e i titoli di debito destinati a permanere durevolmente nel patrimonio dell'impresa per effetto della volontà della direzione aziendale e dell'effettiva capacità della Società di detenerle per un periodo prolungato di tempo vengono classificate nelle immobilizzazioni finanziarie. Diversamente, vengono iscritte nell'attivo circolante.

Il cambiamento di destinazione tra attivo immobilizzato e attivo circolante, o viceversa, è rilevato secondo i criteri valutativi specifici del portafoglio di provenienza.

La classificazione dei crediti tra le immobilizzazioni finanziarie e l'attivo circolante è effettuata in base al criterio della destinazione degli stessi rispetto all'attività ordinaria e pertanto, indipendentemente dalla scadenza, i crediti di origine finanziaria sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie mentre quelli di origine commerciale sono classificati nell'attivo circolante. Il criterio di valutazione dei crediti è esposto nel prosieguo.

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni sono inizialmente iscritte al costo di acquisto o di costituzione, comprensivo dei costi accessori. I costi accessori sono costituiti da costi direttamente imputabili all'operazione, quali, ad esempio, i costi di intermediazione bancaria e finanziaria, le commissioni, le spese e le imposte. Il valore di iscrizione delle partecipazioni si incrementa per effetto degli aumenti di capitale a pagamento o di rinuncia al credito da parte del socio. Gli aumenti di capitale a titolo gratuito non incrementano il valore delle partecipazioni.

Nel caso in cui le partecipazioni abbiano subito alla data di bilancio perdite di valore ritenute durevoli, il loro valore di carico viene ridotto al minor valore recuperabile, che è determinato in base ai benefici futuri che si prevede affluiranno alla Società, fino all'azzeramento del valore di carico.

Nei casi in cui la Società sia obbligata a farsi carico della copertura delle perdite conseguite dalle partecipate può rendersi necessario un accantonamento al passivo per poter far fronte, per la quota di competenza, alla copertura del deficit patrimoniale delle stesse.

Qualora negli esercizi successivi vengano meno i motivi della svalutazione effettuata, il valore della partecipazione viene ripristinato fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

TITOLI DI DEBITO

I titoli di debito sono inizialmente iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori. I costi accessori sono costituiti da costi di intermediazione bancaria e finanziaria, spese di consulenza di diretta imputazione ovvero commissioni, spese e imposte di bollo.

Il costo di iscrizione dei titoli immobilizzati viene rettificato se il titolo alla data di chiusura dell'esercizio risulta durevolmente di valore inferiore al valore di costo.

Qualora vengano meno le ragioni che avevano indotto a rettificare il valore originario di iscrizione, si procede al ripristino di valore del titolo fino a concorrenza, al massimo, del valore originario, tenendo conto di eventuali scarti o premi di sottoscrizione/negoziazione maturati.

Le immobilizzazioni rappresentate da titoli sono rilevate in bilancio con il criterio del costo ammortizzato, ove applicabile. Il criterio del costo ammortizzato non si applica ai titoli i cui flussi non siano determinabili e può non essere applicato se gli effetti sono irrilevanti.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, relative a materiale di consumo, sono inizialmente iscritte al costo di acquisto e successivamente valutate al minore tra il costo ed il corrispondente valore di realizzazione desumibile dal mercato.

Per costo di acquisto si intende il prezzo effettivo di acquisto più gli oneri accessori, con esclusione degli oneri finanziari.

Il costo di acquisto dei materiali include, oltre al prezzo del materiale, anche i costi di trasporto, dogana, altri tributi e gli altri costi direttamente imputabili a quel materiale. I resi, gli sconti commerciali, gli abbuoni e premi sono portati in diminuzione dei costi.

Crediti

I crediti iscritti in bilancio rappresentano diritti ad esigere, ad una scadenza individuata o individuabile, ammontari di disponibilità liquide da clienti o da altri soggetti e sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo. Il valore dei crediti è pertanto rettificato per tenere conto di perdite previste per inesigibilità, rettifiche di fatturazione, sconti e abbuoni e altre cause di minor realizzo.

In sede di rilevazione iniziale, per tenere conto del fattore temporale, il tasso di interesse desumibile

dalle condizioni contrattuali deve essere confrontato con i tassi di interesse di mercato. Qualora il tasso di interesse dell'operazione non risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale corrisponde al valore nominale al netto di tutti i premi, gli sconti, gli abbuoni e inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. Tali costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono distribuiti lungo la durata attesa del credito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Quando invece il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale è pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri più gli eventuali costi di transazione. In questo caso, per attualizzare i flussi finanziari futuri derivanti dal credito viene utilizzato il tasso di interesse di mercato.

Per i crediti commerciali, l'eventuale differenza tra il valore di rilevazione iniziale e il valore a termine viene rilevata a conto economico come provento finanziario lungo la durata del credito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso dei crediti finanziari, la differenza tra le disponibilità liquide erogate e il valore attuale dei flussi finanziari futuri viene rilevata tra gli oneri finanziari o tra i proventi finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione non sono applicati se i relativi effetti sono irrilevanti. Si presume che gli effetti siano irrilevanti quando i crediti hanno una scadenza inferiore ai dodici mesi.

Con riferimento alle perdite previste per inesigibilità, il valore dei crediti è rettificato tramite un fondo di svalutazione per tenere conto della possibilità che il debitore non adempia integralmente ai propri impegni contrattuali. La stima del fondo svalutazione crediti avviene tramite l'analisi dei singoli crediti, con determinazione delle perdite presunte per ciascuna situazione di anomalia già manifesta o ragionevolmente prevedibile, e la stima, in base all'esperienza e ad ogni altro elemento utile, delle ulteriori perdite che si presume si dovranno subire sui crediti in essere alla data di bilancio. L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti assistiti da garanzie tiene conto degli effetti relativi all'escussione di tali garanzie.

Le rettifiche di fatturazione sono tenute in considerazione nel rispetto del principio della competenza e della prudenza mediante lo stanziamento di note credito da emettere rettificando i crediti e i corrispondenti ricavi, ovvero mediante lo stanziamento di un apposito fondo rischi per i resi di merci o prodotti da parte dei clienti senza rettificare l'ammontare dei crediti.

Gli sconti e abbuoni commerciali che si stima saranno concessi al momento dell'incasso e le altre cause di minor realizzo sono oggetto anch'essi di apposito stanziamento. Gli sconti e abbuoni di natura finanziaria sono rilevati al momento dell'incasso.

I crediti vengono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal

credito sono estinti oppure quando la titolarità dei diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito è trasferita e con essa sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. Ai fini della valutazione del trasferimento dei rischi si tengono in considerazione tutte le clausole contrattuali.

Quando il credito è cancellato dal bilancio in presenza delle condizioni sopra esposte, la differenza fra il corrispettivo e il valore di rilevazione del credito (valore del credito al netto delle eventuali perdite accantonate al fondo svalutazione crediti) al momento della cessione è rilevata a conto economico come perdita, salvo che il contratto di cessione non consenta di individuare altre componenti economiche di diversa natura.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni sono inizialmente iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori e successivamente valutate singolarmente in base al minor valore fra il costo d'acquisto e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica per effetto della ripresa del valore di mercato, il valore delle partecipazioni viene ripristinato fino a concorrenza del costo.

TITOLI DI DEBITO

I titoli di debito sono inizialmente iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e successivamente valutati in base al minor valore fra il costo d'acquisto e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

L'eventuale svalutazione a tale minor valore è effettuata singolarmente per ogni specie di titolo.

Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica per effetto della ripresa del valore di mercato, il valore dei titoli di debito viene ripristinato fino a concorrenza del costo.

Disponibilità liquide

Rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari, postali e gli assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio.

I depositi bancari e postali e gli assegni sono valutati al presumibile valore di realizzo, il denaro e i valori bollati in cassa al valore nominale mentre le disponibilità in valuta estera sono valutate al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi e passivi

I ratei attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di proventi e di costi di competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi.

I risconti attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di costi e di proventi che hanno avuto manifestazione finanziaria nel corso dell'esercizio o in precedenti esercizi, ma che sono di competenza di uno o più esercizi successivi.

Sono pertanto iscritti in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo fisico o economico.

Alla fine di ciascun esercizio sono verificate le condizioni che ne hanno determinato la rilevazione iniziale e, se necessario, sono apportate le necessarie rettifiche di valore. In particolare, oltre al trascorrere del tempo, per i ratei attivi è considerato il valore presumibile di realizzazione mentre per i risconti attivi è considerata la sussistenza del futuro beneficio economico correlato ai costi differiti.

Patrimonio netto

All'interno di tale voce vengono rilevate tutte le operazioni di natura patrimoniale effettuate tra la Società e i soggetti che esercitano i loro diritti e doveri in qualità di Soci. Sono escluse tutte le altre operazioni in cui i medesimi soggetti intervengono con qualificazioni diverse (ad esempio come clienti, fornitori o finanziatori).

Le operazioni tra Società e Soci (operanti in qualità di Soci) possono far sorgere dei crediti o dei debiti verso Soci. La Società iscrive un credito verso Soci quando i Soci assumono un'obbligazione nei confronti della Società (ad esempio, quando il Socio sottoscrive un aumento di capitale sociale). La società iscrive un debito verso Soci quando assume un'obbligazione nei confronti dei Soci (ad esempio, quando l'assemblea dei Soci delibera una riduzione del capitale sociale).

Le azioni proprie sono iscritte in bilancio per un valore corrispondente al loro di costo d'acquisto tramite l'iscrizione di una riserva negativa "Riserva negativa azioni proprie in portafoglio" che ai sensi dell'art 2424 del codice civile è ricompresa tra le voci del patrimonio netto. La formazione di detta riserva è concomitante all'acquisto delle azioni stesse. Nel caso in cui l'assemblea decida di annullare le azioni proprie in portafoglio, la Società provvede a stornare la "Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio" riducendo contestualmente il capitale sociale per il valore nominale delle azioni annullate. L'eventuale differenza tra il valore contabile della riserva e il valore nominale delle azioni annullate è imputata ad incremento o decremento del patrimonio netto. Nel caso in cui l'assemblea decida di alienare le azioni proprie, l'eventuale differenza tra il valore contabile della "Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio" e il valore di realizzo delle azioni alienate è imputata ad incremento o decremento di un'altra voce del patrimonio netto.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi ed oneri rappresentano passività di natura determinata, certe o probabili, con data di sopravvenienza od ammontare indeterminati. In particolare, i fondi per rischi rappresentano passività di natura determinata ed esistenza probabile, i cui valori sono stimati, mentre i fondi per

oneri rappresentano passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza, connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti nel conto economico prioritariamente fra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione, prevalendo il criterio della classificazione per natura dei costi.

L'entità degli accantonamenti ai fondi è misurata facendo riferimento alla miglior stima dei costi, ivi incluse le spese legali, ad ogni data di bilancio e non è oggetto di attualizzazione. Qualora nella misurazione degli accantonamenti si pervenga alla determinazione di un campo di variabilità di valori, l'accantonamento rappresenta la miglior stima fattibile tra i limiti massimi e minimi del campo di variabilità dei valori.

Il successivo utilizzo dei fondi è effettuato in modo diretto e solo per quelle spese e passività per le quali i fondi erano stati originariamente costituiti. Le eventuali differenze negative o le eccedenze rispetto agli oneri effettivamente sostenuti sono rilevate a conto economico in coerenza con l'accantonamento originario.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto (TFR) rappresenta la prestazione cui il lavoratore subordinato ha diritto in ogni caso di cessazione del rapporto di lavoro, ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile e tenuto conto delle modifiche normative apportate dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296. Esso corrisponde al totale delle indennità maturate, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo, al netto degli acconti erogati e delle anticipazioni parziali erogate in forza di contratti collettivi o individuali o di accordi aziendali per le quali non ne è richiesto il rimborso. La passività per TFR è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi in cui alla data di bilancio fosse cessato il rapporto di lavoro. Gli ammontari di TFR relativi a rapporti di lavoro già cessati alla data di bilancio e il cui pagamento viene effettuato nell'esercizio successivo sono classificati tra i debiti.

Debiti

I debiti originati da acquisti di beni sono rilevati in base al principio della competenza quando si verificano entrambe le seguenti condizioni: (i) il processo produttivo dei beni è stato completato e (ii) si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e benefici.

I debiti originati da acquisti di servizi sono rilevati in base al principio della competenza quando il servizio è stato ricevuto, cioè la prestazione è stata effettuata.

I debiti di finanziamento e quelli che si originano per ragioni diverse dallo scambio di beni e servizi

sono iscrivibili in bilancio quando sorge l'obbligazione della società al pagamento verso la controparte, da individuarsi sulla base delle norme legali e contrattuali.

L'iscrizione di un debito di finanziamento avviene all'erogazione del finanziamento. I prestiti obbligazionari sono iscritti al momento della sottoscrizione. I debiti per gli acconti da clienti vengono iscritti quando sorge il diritto all'incasso dell'acconto.

Nel caso dei debiti tributari, dei debiti verso istituti di previdenza e assistenza e degli altri debiti, l'iscrizione del debito avviene quando è sorta l'obbligazione al pagamento, da individuarsi sulla base delle norme legali e contrattuali.

I debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale. Il criterio del costo ammortizzato può non essere applicato ai debiti se gli effetti sono irrilevanti. Si presume che gli effetti siano irrilevanti quando i crediti hanno una scadenza inferiore ai dodici mesi.

In sede di rilevazione iniziale, per tenere conto del fattore temporale, il tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali deve essere confrontato con i tassi di interesse di mercato. Qualora il tasso di interesse dell'operazione non risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale corrisponde al valore nominale al netto di tutti i costi di transazione e di tutti i premi, gli sconti, gli abbuoni direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il debito. Tali costi di transazione, quali le spese accessorie per ottenere finanziamenti, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono ripartiti lungo la durata del debito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Quando invece il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale è pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri più gli eventuali costi di transazione. In questo caso, per attualizzare i flussi finanziari futuri derivanti dal credito viene utilizzato il tasso di interesse di mercato.

Per i crediti commerciali, l'eventuale differenza tra il valore di rilevazione iniziale e il valore a termine viene rilevata a conto economico come onere finanziario lungo la durata del debito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso dei debiti finanziari, la differenza tra le disponibilità liquide ricevute e il valore attuale dei flussi finanziari futuri viene rilevata tra i proventi finanziari o tra gli oneri finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione non sono applicati se i relativi effetti sono irrilevanti. Si presume che gli effetti siano irrilevanti quando i crediti hanno una scadenza inferiore ai dodici mesi.

In presenza di estinzione anticipata, la differenza fra l'ammontare residuo del debito e l'esborso complessivo relativo all'estinzione è rilevata nel conto economico fra i proventi/oneri finanziari.

Operazioni, attività e passività in valuta estera

Le attività e passività derivanti da un'operazione in valuta estera sono rilevate inizialmente in Euro, applicando all'importo in valuta estera il tasso di cambio a pronti tra l'Euro e la valuta estera in vigore alla data dell'operazione.

Le poste monetarie in valuta sono convertite in bilancio al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. I relativi utili e perdite su cambi sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Le attività e le passività in valuta aventi natura non monetaria rimangono iscritte nello stato patrimoniale al tasso di cambio al momento del loro acquisto e pertanto le differenze cambio positive o negative non danno luogo ad una autonoma e separata rilevazione.

L'eventuale utile netto derivante dall'adeguamento cambi delle poste monetarie in valuta concorre alla formazione del risultato d'esercizio e, in sede di approvazione del bilancio e conseguente destinazione del risultato, è iscritto, per la parte non assorbita dall'eventuale perdita d'esercizio, in un'apposita riserva.

Impegni e garanzie

Le garanzie e gli impegni sono indicati in Nota Integrativa al loro valore contrattuale.

Le garanzie sono iscritte per un valore pari a quello della garanzia prestata o, se non determinata, alla miglior stima del rischio assunto alla luce della situazione esistente. Gli impegni sono rilevati per un valore pari al valore nominale mentre eventuali impegni non quantificabili sono commentati in nota integrativa. I beni di terzi presso la Società sono rilevati al valore nominale, al valore corrente di mercato ovvero al valore desunto dalla documentazione esistente a seconda della tipologia dei beni.

La congruità degli ammontari iscritti viene rivalutata alla fine di ciascun esercizio.

Ricavi e costi

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto dei resi, degli abbuoni, degli sconti e dei premi nel rispetto dei principi di competenza e di prudenza.

I ricavi per operazioni di vendita di beni o prestazioni di servizi sono rilevati quando il processo produttivo dei beni o dei servizi è stato completato e lo scambio è già avvenuto, ovvero si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio a pronti alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

I proventi e gli oneri relativi ad operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione a termine, ivi compresa la differenza tra prezzo a termine e prezzo a pronti, sono iscritti per le quote di competenza dell'esercizio.

Gli oneri finanziari sono addebitati per competenza e includono il differenziale relativo ai contratti stipulati al fine di ridurre i rischi derivanti dall'oscillazione dei tassi di interesse (interest rate swap).

Dividendi

I dividendi vengono rilevati in bilancio secondo il principio della competenza economica nell'esercizio nel quale, in conseguenza della delibera assunta dall'assemblea dei soci della società partecipata di distribuire l'utile o eventualmente le riserve, sorge il diritto alla riscossione da parte della Società.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono calcolate sulla base di una realistica previsione del reddito imponibile dell'esercizio, determinato secondo quanto previsto dalla legislazione fiscale, e applicando le aliquote d'imposta in vigore alla data di bilancio.

Il relativo debito tributario è rilevato nello stato patrimoniale al valore nominale, al netto degli acconti versati, delle ritenute subite e dei crediti d'imposta compensabili e non richiesti a rimborso; nel caso in cui gli acconti versati, le ritenute ed i crediti eccedano le imposte dovute viene rilevato il relativo credito tributario.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate sull'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee esistenti tra i valori delle attività e delle passività determinati con i criteri di valutazione civilistici ed il loro valore riconosciuto ai fini fiscali.

Le imposte differite relative a differenze temporanee imponibili correlate a partecipazioni in società controllate e a operazioni che hanno determinato la formazione di riserve in sospensione d'imposta non sono rilevate solo qualora siano soddisfatte le specifiche condizioni previste dal principio di riferimento.

Le imposte differite relative ad operazioni che hanno interessato direttamente il patrimonio netto non sono rilevate inizialmente a conto economico ma contabilizzate tra i fondi per rischi e oneri tramite riduzione della corrispondente posta di patrimonio netto.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono rilevate nell'esercizio in cui emergono le differenze temporanee e sono calcolate applicando le aliquote fiscali in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno, qualora tali aliquote siano già definite alla data di riferimento del bilancio diversamente sono calcolate in base alle aliquote in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le imposte anticipate sulle differenze temporanee deducibili e sul beneficio connesso al riporto a nuovo di perdite fiscali sono rilevate e mantenute in bilancio solo se sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero, attraverso la previsione di redditi imponibili o la disponibilità di sufficienti differenze temporanee imponibili negli esercizi in cui le imposte anticipate si riverseranno.

Un'attività per imposte anticipate non contabilizzata o ridotta in esercizi precedenti, in quanto non sussistevano i requisiti per il suo riconoscimento o mantenimento in bilancio, è iscritta o ripristinata nell'esercizio in cui sono soddisfatti tali requisiti.

Nello stato patrimoniale le imposte differite e anticipate sono compensate quando ne ricorrono i presupposti (possibilità e intenzione di compensare), il saldo della compensazione è iscritto nelle specifiche voci dell'attivo circolante, se attivo, e dei fondi per rischi e oneri, se passivo.

In nota integrativa è presentato un prospetto delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate, specificando l'aliquota applicata e le variazioni rispetto all'esercizio precedente, gli importi addebitati o accreditati a conto economico o a patrimonio netto e le voci escluse dal calcolo nonché l'ammontare delle imposte anticipate contabilizzate in bilancio attinenti a perdite dell'esercizio o di esercizi precedenti e l'ammontare delle imposte non ancora contabilizzato.

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che modificano condizioni già esistenti alla data di riferimento del bilancio e che richiedono modifiche ai valori delle attività e passività, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, sono rilevati in bilancio, in conformità al postulato della competenza, per riflettere l'effetto che tali eventi comportano sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sul risultato economico alla data di chiusura dell'esercizio.

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che modificano situazioni esistenti alla data di bilancio, ma che non richiedono variazione dei valori di bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, in quanto di competenza dell'esercizio successivo, non sono rilevati in bilancio ma sono illustrati in nota integrativa quando necessari per una più completa comprensione della situazione societaria.

Il termine entro cui il fatto si deve verificare perché se ne tenga conto è la data di redazione del progetto di bilancio da parte degli Amministratori, salvo i casi in cui tra tale data e quella prevista per l'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea si verifichino fatti tali da rendere necessaria la modifica del progetto di bilancio.

Natura ed effetto patrimoniale, finanziario ed economico derivanti dalla pandemia da Sars-Cov-2

Nel corso degli esercizi 2020 e 2021, l'intero comparto aereo è stato colpito pesantemente dagli effetti negativi correlati al diffondersi della pandemia Covid-19 e dalle conseguenti misure contenitive introdotte dai governi di tutta Europa.

In tale scenario, nel corso del 2020, l'aeroporto di Genova ha registrato un traffico pari a 397mila passeggeri, in contrazione di oltre il 74% rispetto all'anno precedente, e una riduzione dei ricavi delle prestazioni di oltre € 20,2 mln (-62%), mentre per il 2021 ha registrato un traffico pari a 615 mila

passaggeri, in calo del 60% sempre rispetto al 2019, e una riduzione dei ricavi di 16,8 mln (-51% vs 2019).

In risposta a tale drastica situazione, il management di Aeroporto di Genova S.p.A. ha messo in atto tutte le possibili politiche di riduzione dei costi per cercare di contenere al minimo le perdite e garantire la continuità aziendale. In particolare, sono stati utilizzati tutti gli aiuti e gli strumenti messi a disposizione delle imprese dal governo italiano e si è fatto ricorso all'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ("CIGS") a partire dal mese di marzo 2020 e fino alla fine del mese di aprile 2022, con la previsione di tornare ad accedere all'istituto della Cassa Integrazione al termine della stagione lata summer 2022.

Sul fronte della liquidità la Società è riuscita a far fronte agli esborsi derivanti dalla gestione operativa facendo ricorso fino al termine del 2020 esclusivamente alle disponibilità liquide accumulate negli anni precedenti. Nel 2021 si è richiesta una prima erogazione del finanziamento contrattualizzato con Banca Carige per 1,5 mln (peraltro necessaria per non far decadere le misure agevolative), sono state smobilizzate attività finanziarie per 3,8 mln e sono stati ricevuti fondi di cui alla L.R. 32/2020 per 3,0 mln di euro. La Società alla data del bilancio presenta disponibilità liquide per 4,4 mln di euro, oltre ad attività finanziarie smobilizzabili residue per 1,6 mln di euro.

Sul fronte patrimoniale la Società presenta al 31 dicembre 2021 un patrimonio netto pari ad Euro 6,6 milioni, comprensivo dell'utile pari a 0,9 mln di euro, che sulla base delle più recenti previsioni non verrebbe interamente eroso dalle probabili nuove perdite 2022.

La dotazione patrimoniale e finanziaria della Società, unitamente alle azioni di mitigazione intraprese da parte del management e alle attuali prospettive, appaiono sufficienti a garantire il rispetto degli impegni contrattuali e finanziari che la Società sarà chiamata ad assolvere almeno fino ad un ritorno delle attività a livelli pre-Covid, condizione al momento stimata nel 2024.

Sulla base delle considerazioni sopra descritte gli Amministratori hanno ritenuto di redigere il bilancio nella prospettiva della continuità aziendale.

Di seguito vengono esposti i "Prospetti di dettaglio" che consentono di analizzare, in maniera organica e con l'ausilio di commenti, tutte le informazioni necessarie per una corretta comprensione delle variazioni intervenute nelle poste dello stato patrimoniale.

Le voci e le sotto voci che non sono state riportate nei prospetti presentano un saldo uguale a zero sia al 31.12.2021 sia per l'anno a confronto.

VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

Immobilizzazioni

I prospetti di dettaglio che seguono forniscono le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile in merito alle immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Accolgono le categorie dei Diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno e dei Costi pluriennali per opere su beni di terzi.

	Diritti utilizzo opere dell'ingegno	Opere su beni di terzi	Immobilizz. in corso e acconti	Totali
2020				
Costo	1.004.659	16.644.181	265.074	17.913.914
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	909.033	11.972.854	0	12.881.887
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2020	95.626	4.671.327	265.074	5.032.027
Variazioni				
Incrementi		242.308	41.010	283.318
Riclassifiche				0
Decrementi			114.999	114.999
Rivalutazioni				0
Ammortamenti	57.254	529.796		587.050
Decrementi f. amm.				0
Svalutazioni				0
Altre variazioni				0
Totale variazioni	-57.254	-287.488	-73.989	-418.731
2021				
Costo	1.004.659	16.886.489	191.085	18.082.233
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	966.287	12.502.650	0	13.468.937
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2021	38.372	4.383.839	191.085	4.613.296

Nel corso dell'esercizio sono proseguite e terminate le attività di bonifica e di adeguamento dei sottoservizi, propedeutiche all'intervento di ampliamento del terminal passeggeri.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Tra i principali investimenti dell'esercizio, particolare rilevanza assume la modifica del sistema di smistamento bagagli: il progetto prevedeva l'ampliamento dell'impianto e il relativo potenziamento finalizzato ad una maggiore produttività ed efficienza, così come una differente modalità di controllo dei bagagli da stiva, per la quale sono state inserite nel flusso n. 2 macchine radiogene di ultima generazione (c.d. "Standard 3"). Si segnala inoltre che nel mese di dicembre sono stati avviati i lavori di ampliamento del terminal passeggeri. Il progetto definitivo prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell'edificio esistente concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il completamento dei lavori è previsto nell'arco di due anni.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. ind. e comm.	Altri beni	Immob. in corso e acc.	Totali
2020						
Costo	5.585.954	12.571.635	2.358.632	4.347.299	980.439	25.843.959
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	4.182.938	11.662.594	2.316.670	3.447.812	0	21.610.014
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2020	1.403.016	909.041	41.962	899.487	980.439	4.233.945
Variazioni						
Incrementi	118.379	2.873.079	15.443	65.234	1.355.506	4.427.641
Riclassifiche						0
Decrementi		868.728	371.433		742.517	1.982.678
Rivalutazioni						0
Ammortamenti	157.252	583.578	33.529	288.834		1.063.193
Decrementi f. amm.		868.728	371.433			1.240.161
Svalutazioni						0
Altre variazioni						0
Totale variazioni	-38.873	2.289.501	-18.086	-223.600	612.989	2.621.931
2021						
Costo	5.704.333	14.575.986	2.002.642	4.412.533	1.593.428	28.288.922
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	4.340.190	11.377.444	1.978.766	3.736.646	0	21.433.046
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2021	1.364.143	3.198.542	23.876	675.887	1.593.428	6.855.876

A seguito dell'emanazione della legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Legge di Bilancio 2018), il cui articolo 1 comma 575 ha novellato l'articolo 703 del Codice della Navigazione in materia di valore di subentro (terminal value) nel settore aeroportuale, l'ammortamento finanziario è stato sostituito da aliquote rappresentative della vita utile dei beni.

Le principali aliquote di ammortamento economico – tecniche utilizzate sono elencate nella tabella che segue.

Attrezzatura	25%	Impianti e macchinari diversi	20%
Attrezzature pista	30%	Macchine elettroniche	20%
Autoveicoli	25%	Mobili, arredi e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Costruzioni leggere	10%		

Nel corso dell'attività, non sono mai stati effettuate rivalutazioni dei cespiti patrimoniali, sia di natura economica sia di natura monetaria.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Al 31 dicembre 2021 la Società detiene l'1,25% della CIV – Collegamenti Integrati Veloci S.p.A., che partecipa al programma dell'alta velocità sulla tratta Genova-Milano, e il 4% della Sviluppo Genova S.p.A., che opera nel settore delle riconversioni industriali. Le partecipazioni sono state valutate al costo, procedendo altresì a confrontarlo con il corrispondente valore di patrimonio netto risultante dagli ultimi bilanci approvati (ovvero riferiti al 2020). Il prospetto che segue mostra il dettaglio delle partecipazioni come richiesto dall'art. 2427 del Codice Civile, con riferimento alla CIV S.p.A. in precedenti esercizi è stato ripristinato il valore dopo precedenti svalutazioni.

	C.I.V. S.p.A.	Sviluppo Genova S.p.A.	Totale
2020			
Costo	183.228	206.580	389.808
Rivalutazioni	108.757	0	108.757
Svalutazioni	108.757	38.833	147.590
Saldo al 31.12.2020	183.228	167.747	350.975
Variazioni			
Acquisizioni			0
Alienazioni / Rimborsi			0
Svalutazioni			0
Rivalutazioni			0
Riclassifiche			0
Altre variazioni			0
Totale variazioni	0	0	0
2021			
Costo	183.228	206.580	389.808
Rivalutazioni	108.757	0	108.757
Svalutazioni	108.757	38.833	147.590
Saldo al 31.12.2021	183.228	167.747	350.975

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: CREDITI VERSO ALTRI

Trattasi principalmente di depositi cauzionali costituiti a fronte di contratti di fornitura utenze, che non producono interessi.

	Depositi cauzionali	Totale Crediti v/altri
2020		
Valore	58.121	58.121
Saldo al 31.12.2020	58.121	58.121
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni	2.850	2.850
Rimborsi / estinzioni	12.578	12.578
Totale variazioni	-9.728	-9.728
2021		
Valore	48.393	48.393
Saldo al 31.12.2021	48.393	48.393

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: ALTRI TITOLI

Nel corso dell'esercizio è stata riscattata una polizza assicurativa di ramo I, mentre è stato mantenuto un secondo contratto di capitalizzazione a premio unico sottoscritto nel 2016 come forma di impiego della liquidità.

Il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato in quanto gli effetti sono irrilevanti.

	Altri titoli	Totale
2020		
Valore	5.435.998	5.435.998
Saldo al 31.12.2020	5.435.998	5.435.998
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni	11.692	11.692
Rimborsi / svalutazioni	3.834.312	3.834.312
Totale variazioni	-3.822.620	-3.822.620
2021		
Valore	1.613.378	1.613.378
Saldo al 31.12.2021	1.613.378	1.613.378

Attivo Circolante

RIMANENZE

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo sono costituite da materiale d'uso, da vestiario per i dipendenti, da parti di ricambio per le infrastrutture e i mezzi operativi al servizio dell'attività aeroportuale; sono valutate al costo ultimo di acquisto.

Rimanenze	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Materie prime, suss. e di consumo	216.643	-890	215.753
Totale	216.643	-890	215.753

CREDITI

La composizione dei crediti dell'attivo circolante è rappresentata nel prospetto che segue. Tutti gli importi sono interamente esigibili entro l'esercizio successivo.

Crediti	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Verso Clienti	2.746.280	3.575.880	6.322.160
Verso Controllanti	14.324	53.131	67.455
Crediti tributari	7.260	96.179	103.439
Attività per imposte anticipate	791.592	848.453	1.640.045
Verso altri	292.971	3.566.927	3.859.898
Totale	3.852.427	8.140.570	11.992.997

I crediti verso clienti sono rappresentativi dei rapporti commerciali afferenti le attività *aviation* (diritti aeroportuali, tasse di imbarco e servizi di handling) e *non-aviation* (subconcessioni). Il saldo viene esposto al netto dei fondi rettificativi, complessivamente euro 2.294.525. Sulla base di un'attenta e prudente analisi delle singole posizioni creditizie, le svalutazioni sono state operate su specifici crediti la cui recuperabilità presenta margini di incertezza. Il fondo dedotto è interamente riferibile ai crediti maturati nei confronti di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. prima dell'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. A tale proposito si ricorda che Alitalia SAI è stata ammessa alla procedura di Amministrazione Straordinaria delle grandi imprese in crisi ai sensi del decreto legge 23 dicembre 2003 n. 347 con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, conseguentemente si è provveduto a depositare domanda di ammissione allo stato passivo già nel mese di dicembre 2017. All'esito dell'udienza tenutasi in data 27.11.2020, il Giudice Delegato ha disposto CTU volta all'esatta quantificazione dei crediti privilegiati gravanti i singoli aeromobili. Si attende la fissazione della data della prossima udienza di verifica dello stato passivo.

Crediti verso clienti	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Crediti commerciali	5.327.487	3.289.198	8.616.685
- f.do sval. cred. ex art. 106 TUIR	-1.466.369	19.475	-1.446.894
- f.do sval. cred. (tassato)	-1.114.838	267.207	-847.631
Totale	2.746.280	3.575.880	6.322.160

Nel prospetto che segue si dà evidenza delle movimentazioni intervenute nei fondi svalutazione dei crediti commerciali.

Fondi svalutaz. crediti commerciali	31.12.2020	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2021
Fondo sval. cred. ex art. 106 TUIR	1.466.369	0	-19.475	-19.475	1.446.894
Fondo sval. cred. (tassato)	1.114.838	0	-267.207	-267.207	847.631
Totale	2.581.207	0	-286.682	-286.682	2.294.525

Inoltre, come richiesto dalle modifiche introdotte dal decreto legislativo 17 gennaio 2003 n. 6, si

riporta la ripartizione per area geografica dei crediti verso clienti.

	Crediti in euro	Crediti in valuta	Totale
Crediti verso clienti nazionali	8.211.148	0	8.211.148
Crediti verso clienti unione europea	197.372	0	197.372
Crediti verso clienti extra ue	208.165	0	208.165
Totale	8.616.685	0	8.616.685

Al 31 dicembre 2021, la Società vanta un credito verso la controllante pari a 67.455 in relazione al contratto di subconcessione in essere per l'area adibita ad autoparco.

Crediti verso controllanti	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Crediti commerciali	14.324	53.131	67.455
Totale	14.324	53.131	67.455

I crediti verso l'erario riguardano sostanzialmente la liquidazione IVA di fine anno, le ritenute di acconto subite ai fini IRES e il credito d'imposta per la sanificazione e l'acquisto dei dispositivi di protezione.

Crediti tributari	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
IRES	2.789	4.731	7.520
IVA	1.464	68.923	70.387
Diversi	3.007	22.525	25.532
Totale	7.260	96.179	103.439

Per quanto riguarda le imposte anticipate, si rinvia al capitolo dedicato alla fiscalità differita, nel quale se ne analizzano composizione e variazioni.

Attività per imposte anticipate	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Crediti	791.592	848.453	1.640.045
Totale	791.592	848.453	1.640.045

Nell'ambito della voce "crediti verso altri" assume carattere assorbente l'importo della domanda di accesso al fondo per la compensazione dei danni del settore aree presentata ai sensi dell'art. 3 del D.l. di attuazione dell'art. 1, commi da 715 a 719 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e dell'art. 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n.106.

Crediti verso altri	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Crediti	292.971	3.566.927	3.859.898
Totale	292.971	3.566.927	3.859.898

DISPONIBILITA' LIQUIDE

La voce depositi bancari si riferisce al saldo dei conti correnti intrattenuti con i diversi istituti di credito, non vincolati. Il saldo è in linea con le attività registrate nel corso dell'esercizio.

Per un'analisi di dettaglio si rimanda al rendiconto finanziario.

Disponibilità liquide	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Depositi bancari	2.441.863	1.918.256	4.360.119
Denaro e valori in cassa	6.064	27.099	33.163
Totale	2.447.927	1.945.355	4.393.282

Ratei e risconti attivi

I risconti attivi, analiticamente dettagliati nel prospetto che segue, sono rappresentativi di costi di competenza futura la cui manifestazione numeraria e/o documentale è già avvenuta. I servizi diversi si riferiscono principalmente alla locazione di macchine fotocopiatrici, a canoni di manutenzione software e hardware, a incentivazioni erogate "una tantum" e nel rispetto della policy aziendale a fronte di contratti pluriennali.

Non vi sono importi che si riversano oltre i cinque anni.

Ratei e risconti attivi	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Ratei	0	0	0
• risconti su premi assicurativi	14.027	-2.587	11.440
• risconti diversi	176.860	-60.289	116.571
Risconti	190.887	-62.876	128.011
Totale	190.887	-62.876	128.011

VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto

Il prospetto che segue consente l'analisi delle singole voci che compongono il patrimonio netto e delle relative variazioni.

Patrimonio netto	Capitale sociale	Riserva legale	Utile (perd.) a nuovo	Utile (perd.) d'esercizio	Totale
Al 31.12.2018	7.746.900	0	-1.131.051	1.046.361	7.662.210
Destinazione del risultato dell'esercizio:					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni			1.046.361	-1.046.361	0
Risultato dell'esercizio corrente				382.863	382.863
Al 31.12.2019	7.746.900	0	-84.690	382.863	8.045.073
Destinazione del risultato dell'esercizio:					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni		19.143	363.720	-382.863	0
Risultato dell'esercizio corrente				-2.460.322	-2.460.322
Al 31.12.2020	7.746.900	19.143	279.030	-2.460.322	5.584.751
Destinazione del risultato dell'esercizio:					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni		-19.143	-2.441.179	2.460.322	0
Risultato dell'esercizio corrente				872.432	872.432
Al 31.12.2021	7.746.900	0	-2.162.149	872.432	6.457.183

Con il seguente prospetto si fornisce inoltre il dettaglio della voce "altre riserve" al 31 dicembre 2021.

Patrimonio netto - Riserve	Importo	Possibilità di utilizz.	Quota disponibile	Utilizz. nei tre prec. eser.	
				per cop. perdite	per altre ragioni
Capitale	7.746.900				
Riserve di utili:					
• Riserva legale	0	B	0	19.143	0
• Altre riserve	0	A B C	0	0	0
Totale	7.746.900		0	19.143	0
Legenda A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci					

Il capitale sociale è composto da n. 15.000 azioni ordinarie del valore nominale di 516,46 euro cadauna. La composizione societaria al 31 dicembre 2021 è la seguente:

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale	n. azioni	9.000	60%
Camera di Commercio di Genova	n. azioni	3.750	25%
A.D.R. Aeroporti di Roma S.p.A.	n. azioni	2.250	15%
Totale	n. azioni	15.000	100%

Fondi per rischi e oneri

Il prospetto fornisce il dettaglio dei fondi iscritti in bilancio, che vengono di seguito distintamente commentati con tutte le necessarie informazioni su composizione e variazioni.

Fondi per rischi e oneri	31.12.2020	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2021
Fondo per imposte, anche differite	826.581	0	-115.186	-115.186	711.395
• fondo vertenze	280.000	0	0	0	280.000
• fondo ex lege 537/93	845.081	0	-49.514	-49.514	795.567
• fondo per il personale	90.000	0	0	0	90.000
Altri fondi	1.215.081	0	-49.514	-49.514	1.165.567
Totale	2.041.662	0	-164.700	-164.700	1.876.962

FONDO PER IMPOSTE, ANCHE DIFFERITE

Il fondo per imposte è costituito interamente per fronteggiare potenziali passività derivanti da contenziosi in essere. L'attuale consistenza prende vita originariamente nel 2005, a seguito della verifica della Guardia di Finanza riguardante gli anni dal 2000 al 2004 e conclusasi in data 22 giugno 2005 con la notifica, a carico della Società, di apposito processo verbale di constatazione. I rilievi IVA contestati alla Società con riferimento all'ampliamento del magazzino merci sono stati definiti in via transattiva con l'Agenzia delle Entrate nell'anno 2007. La quota residua di quell'iniziale stanziamento, corrispondente a 150.000 euro, rappresenta il valore stimato alla data di redazione del bilancio della passività potenziale connessa al rischio di rivalsa da parte delle imprese esecutrici dei lavori, che ancora permane.

Il fondo è stato successivamente incrementato per fronteggiare le potenziali passività derivanti dalla verifica fiscale ai fini dell'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) effettuata presso la sede della Società nel 2013 dalla Guardia di Finanza, Nucleo di Polizia Tributaria Genova, Gruppo Tutela Entrate, Sezione Dogane/IVA Intracomunitaria, e conclusasi con la redazione di due processi verbali di constatazione nei quali sono state formalizzate le presunte violazioni, rispettivamente formali e sostanziali, che, a detta dei militari verbalizzanti, sarebbero state poste in essere dalla Società negli anni oggetto di verifica.

Sono quindi stati notificati gli atti di accertamento conseguenti. Le presunte violazioni formali sono state immediatamente definite in via agevolata, mentre, con riferimento alle presunte violazioni sostanziali, la Società ha di volta in volta presentato ricorso dinanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Genova avverso tutti gli atti ricevuti.

Con due successive sentenze, la prima riferita agli anni 2008-2012 e la seconda riferita al 2013, la Commissione Tributaria Provinciale di Genova ha integralmente annullato un primo recupero operato ai fini Iva relativo alle prestazioni di servizi rese in sala Vip, e ha invece confermato un secondo rilievo relativo a presunte indebite detrazioni operate in riferimento a un'ampia casistica di fatture passive.

Le sentenze non sono state appellate e pertanto sono passate in giudicato. L'importo residuo della specifica quota del fondo, pari a inizio esercizio a euro 115.186, che rappresentava la copertura del rischio di perdite in sede di rivalsa verso alcuni fornitori, è stato integralmente utilizzato con

un'eccedenza di euro 52.186.

Il fondo accoglie infine un congruo importo per una eventuale ridefinizione delle aree assoggettabili alla TARI secondo una interpretazione sfavorevole e minimamente condivisibile.

Si fa, inoltre presente, che il Nucleo di Polizia Economico – Finanziaria della Guardia di Finanza di Catanzaro, in esecuzione di un'attività di verifica fiscale nei confronti del vettore RYANAIR DAC già nel corso del 2020 ha richiesto alla Società, con riferimento al periodo di imposta 2015, dati e documenti (sia contabili che extracontabili) relativi ai rapporti commerciali intrattenuti con il predetto vettore. A seguito della documentazione tempestivamente trasmessa, il Nucleo di Polizia Economico – Finanziaria della Guardia di Finanza di Catanzaro ha richiesto al corrispondente Nucleo di Polizia Economico – Finanziaria della Guardia di Finanza di Genova di effettuare un controllo ai fini Iva a carico della Società.

Tale controllo si è concluso nel mese di ottobre 2020 con la redazione di apposito processo verbale di constatazione mediante il quale i militari verbalizzanti provvedevano a contestare una violazione formale in materia di Imposta sul Valore Aggiunto per il periodo di imposta 2015 di omessa regolarizzazione di fatture (asseritamente) irregolari prevista e punita dall'articolo 6, comma 8 del D.lgs. n. 471/1997. Peraltro, nel frattempo, la Direzione Provinciale di Genova dell'Agenzia delle Entrate aveva già autonomamente emesso, in costanza del predetto controllo avviato dalla Guardia di Finanza di Genova, un atto di contestazione, pertanto lo stesso PVC non avrebbe avuto seguito.

In data 9 luglio 2021 la Direzione Provinciale di Genova dell'Agenzia delle Entrate ha notificato il succitato atto di contestazione con riferimento alla presunta violazione – nel corso del periodo d'imposta 2015 – degli obblighi di regolarizzazione delle sopra meglio descritte fatture.

Successivamente, in data 30 agosto 2021 la Direzione Provinciale di Genova dell'Agenzia delle Entrate ha notificato un secondo atto di contestazione emesso con riferimento alla identica presunta violazione commessa nel corso del successivo periodo d'imposta 2016 con riferimento alle ulteriori fatture emesse da Ryanair sempre nel corso del 2015, ma registrate dalla Società appunto nel corso del 2016.

Conseguentemente, nel mese di ottobre, la Società notificava all'Agenzia delle Entrate di Genova appositi e distinti atti di deduzioni difensive ai sensi del comma 4 dell'articolo 16 del D. Lgs. 18 dicembre 1997 n. 472.

Con essi, la Società contestava recisamente la sussistenza della pretesa violazione degli obblighi di regolarizzazione di cui all'articolo 6, comma 8 del D. Lgs. n. 471/1997 e, pertanto, formulava istanza affinché la Direzione Provinciale di Genova dell'Agenzia delle Entrate provvedesse, in accoglimento delle deduzioni difensive in oggetto, ad annullare integralmente i due atti di contestazione sopra meglio descritti.

Più in dettaglio, si eccepiva:

1. che le prestazioni di servizi in oggetto erano state sicuramente rese dalla casa madre irlandese e non dalla sua stabile organizzazione in Italia e che, pertanto, erano state del tutto correttamente fatturate dalla predetta casa madre irlandese, con la conseguenza che, nel caso di specie, non era in alcun modo configurabile in capo ad Aeroporto di Genova alcuna violazione di omessa regolarizzazione ai sensi dell'articolo 6, comma 8 del D. Lgs. n. 471/1997;
2. che, in ogni caso, nella fattispecie in oggetto nessuna responsabilità era imputabile (e, di conseguenza, nessuna sanzione era legittimamente irrogabile) ad Aeroporto di Genova S.p.A. ai sensi dell'articolo 6, comma 8 del D. Lgs. n. 471/1997 alla luce del costante e consolidato orientamento in termini della Suprema Corte di Cassazione;
3. che, in ogni caso, la sanzione ex comma 8 dell'articolo 6 del D. Lgs. n. 471/1997 non avrebbe mai potuto trovare applicazione, atteso che, anche muovendo dall'erroneo ed infondato presupposto che la condotta della Società fosse sanzionabile, l'unica sanzione applicabile - peraltro in linea di mero principio e certamente non nel caso concreto - sarebbe stata quella ben più lieve prevista dal comma 9-bis.2 dell'articolo 6 del D. Lgs. n. 471/1997, fermo restando che, nel caso di specie, anche tale sanzione sarebbe stata pursempre illegittima;
4. che, in ogni caso - qualora, del tutto erroneamente ed infondatamente, si fosse ritenuta punibile la condotta della Società, - l'eventuale sanzione applicabile non avrebbe potuto che essere la ben più lieve sanzione prevista dal succitato comma 9-bis.2 dell'articolo 6 del D. Lgs. n. 471/1997 anche alla luce della dirimente considerazione che l'applicazione di qualsivoglia altra e più gravosa sanzione sarebbe risultata sicuramente incompatibile con il principio di proporzionalità e con la consolidata giurisprudenza in materia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea;
5. che, infine, le sanzioni irrogate erano state comunque determinate erroneamente in quanto computate applicando erroneamente le regole in materia di cumulo giuridico dettate dall'articolo 12 del D. Lgs. n. 472/1997 come declinate dalla giurisprudenza della Suprema Corte di Cassazione.

Ricevute ed esaminate le predette deduzioni difensive, la Direzione Provinciale di Genova dell'Agenzia delle Entrate provvedeva, in data 22 dicembre 2021, a notificare ad Aeroporto di Genova S.p.A., due atti di irrogazione sanzioni per mezzo dei quali non venivano accolte – peraltro in virtù di argomentazioni assai opinabili sia in punto di fatto che di diritto - le eccezioni, in fatto ed in diritto, esposte nelle deduzioni difensive descritte nei precedenti punti 1-2-3-4, ma veniva accolta integralmente l'eccezione di cui al punto 5, ovvero l'errata determinazione delle sanzioni per violazione della normativa in materia di cumulo giuridico come declinata dalla Suprema Corte di Cassazione. Di conseguenza, le sanzioni irrogate risultano consistentemente ridotte.

La Società, pur ritenendo del tutto insussistente la violazione degli obblighi di cui all'articolo 6, comma 8 del Decreto Legislativo 18 dicembre 1997 n. 471 addebitatagli, al solo fine di evitare gli

oneri e i dispendi temporali ed economici connessi ad una contestazione in sede contenziosa delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate nei due citati atti di irrogazione sanzioni, atteso che tale contestazione giudiziale sarebbe risultata palesemente antieconomica, ha provveduto, nei termini di legge, alla definizione ai sensi dei commi 3 e 7 bis dell'articolo 16 del Decreto Legislativo 18 dicembre 1997 n. 472 dei due atti di irrogazione sanzioni con un esborso modestissimo.

Per quanto riguarda le annualità successive, è probabile che l'Amministrazione Finanziaria sollevi contestazioni (anche) in capo alla Società del tutto analoghe a quelle sollevate per il 2015 e per il 2016 (per le fatture emesse da Ryanair nel 2015), ma, al momento, non sussistono elementi oggettivi per valutare sia l'an, sia - in considerazione dei meccanismi che presiedono in concreto l'applicazione delle regole in materia di cumulo giuridico dettate dall'articolo 12 del D. Lgs. n. 472/1997 - l'esatto quantum di tali eventuali pretese.

ALTRI FONDI

Il fondo vertenze è adeguato ai pareri espressi dai legali della Società in merito alle cause in corso.

- Air BP Italia S.p.A. – Esso Italiana S.p.A. - ENI S.p.A. (azioni promosse da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.)

Come noto le cause sono state promosse da Alitalia Linee Aeree in A.S. contro Air BP Italia S.p.A., contro Esso Italiana S.p.A. e altre Società del Gruppo Esso e contro ENI S.p.A.

Aeroporto di Genova S.p.A., altri gestori aeroportuali, nonché ENAC e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati chiamati in causa dalle compagnie petrolifere. Le vertenze, tutte simili, riguardano la nota vicenda delle royalties carburante.

In accordo con il parere del legale, la Società non ha stanziato alcun fondo.

- Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.

Nel corso dell'anno 2011, l'Amministrazione Straordinaria della Alitalia L.A.I. S.p.A. ha promosso azione revocatoria ex art. 67 della Legge Fallimentare onde ottenere la condanna della Società alla retrocessione al Fallimento dell'importo di 1.634.994 di euro.

Con sentenza del 28 luglio 2014 n. 16404 il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande proposta dall'Amministrazione Straordinaria di Alitalia L.A.I. S.p.A. nei confronti della Società.

In data 20 gennaio 2015 è stato notificato alla Società l'atto di appello proposto da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in A.S. Con sentenza in data 26 gennaio 2021, la Corte d'Appello ha respinto l'atto avversario e condannato l'Amministrazione Straordinaria alla rifusione delle spese di lite.

Il termine per il ricorso in cassazione è trascorso invano.

- Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A.

L'Amministrazione Straordinaria della Alitalia SAI S.p.A. ha promosso azione revocatoria ex art. 67 della Legge Fallimentare onde ottenere la condanna di Aeroporto di Genova S.p.A. alla

retrocessione al Fallimento dell'importo di € 3.239.631 pari all'importo dei pagamenti pervenuti dalla società fallita e dell'importo di € 146.515 pari alle compensazioni operate nel semestre antecedente alla dichiarazione di fallimento.

La Società ha provveduto a costituirsi alla prima udienza del 5.4.2021. All'udienza del 15 marzo 2022 il Giudice ha ritenuto la causa matura per la decisione e ha rinviato per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 17 marzo 2023. Il rischio di soccombenza è ritenuto, al più, possibile e non è stato stanziato alcun fondo.

- Fidente S.p.A.

La Società ha ricevuto un ricorso ex art. 702 bis c.p.c. avanti il Tribunale di Genova con il quale Fidente S.p.A., appaltatore al quale è stato affidato il servizio di carico/scarico e pulizie aeromobili da giugno 2017 a maggio 2020, richiede di accertare l'illegittimità della procedura, contrattualmente prevista, di applicazione delle penali.

Il contenzioso è nato a seguito dell'applicazione delle penali previste a contratto, essendo risultati infruttuosi i costanti inviti all'adozione di misure correttive per evitare i frequenti inadempimenti, aumentati in misura considerevole nella stagione estiva 2019.

Il legale che rappresenta Fidente S.p.A. ha inoltre diffidato la Società dal compensare le somme dovute a titolo di penale sui corrispettivi maturati dall'appaltatore, in attesa dell'esito del giudizio. La Società, che peraltro ha autonomamente deciso di rateizzare gli importi delle penali, non ha sospeso l'esecuzione del provvedimento.

In data 19 novembre 2020 è stata emessa la sentenza del Giudice con la quale il ricorso avverso è stato dichiarato inammissibile con compensazione delle spese.

A seguito di tale rigetto, Fidente ha nuovamente instaurato il medesimo giudizio con atto di citazione avanti il Tribunale di Genova, proponendo le medesime domande, ivi inclusa la restituzione delle somme trattenute da Aeroporto di Genova a titolo di penali pari ad euro 85.553. Le parti hanno presentato le memorie ex art. 183 c.p.c. e il Giudice si è riservato sulle domande delle parti. Già nell'esercizio 2019 è stato prudenzialmente stanziato un fondo pari a euro 100.000.

- Sinistri vari

A fronte dei sinistri di vario genere verificatisi sullo scalo, sussiste un fondo pari a euro 180.000, per fronteggiare eventuali scoperti assicurativi.

Per quanto riguarda i restanti fondi, il fondo costituito ex lege 537/93 con i proventi aeroportuali destinati all'autofinanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale è stato utilizzato, come ogni anno, in misura pari agli ammortamenti delle opere a tal fine elette realizzate entro il 2014 e che hanno esaurito la capienza del fondo stesso.

Il fondo per il personale, costituito per fronteggiare risoluzioni contrattuali, fuoriuscite incentivate o altri oneri imprevisti, è stato mantenuto.

Treatment of end of employment relationship

The detail of the movements intervened on the end of employment relationship fund is analyzed in the prospect that follows.

Consistenza al 31.12.2020	2.417.638
Variazioni dell'esercizio	
+ accantonamento	490.969
+ rivalutazione	104.232
accantonamenti a c/economico	595.201
- cessazioni rapporto	57.153
- anticipazioni	64
- imposta sostitutiva	18.047
- agg. FPLD 0,50%	24.401
- fondo tesoreria	376.436
- Prevaer - Previndai - Poste	90.136
utilizzi	566.237
Variazione netta	28.964
Consistenza al 31.12.2021	2.446.602

Debts

The following prospect illustrates the composition of debts as of 31 December 2021.

Debts	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Verso Banche	0	1.485.215	1.485.215
Verso Fornitori	4.325.177	3.712.044	8.037.221
Verso Controllante	0	0	0
Tributari	637.706	-410.547	227.159
Verso istituti previdenziali	438.222	-86.549	351.673
Altri debiti	5.568.557	369.310	5.937.867
Totale	10.969.662	5.069.473	16.039.135

In November 2020, a financing contract was stipulated with Banca Carige for a total of 5.5 million euros, assisted by a guarantee issued in accordance with the Communication of the European Commission of 19 March 2020 containing a "Temporary framework for measures of aid to State to support the economy in the current emergency of COVID-19", finalized to support the investment plan. In March 2021, it was provided to request the disbursement of an amount equal to 1.5 million euros in order not to let the guarantee issued by Mediocredito.

The debt was recognized with the criterion of the amortized cost.

Debts to Banks	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Mutui	0	1.485.215	1.485.215
Totale	0	1.485.215	1.485.215

The balance due to suppliers increases in relation to the resumption of ordinary activities and of implementation of the

piano di investimenti.

Debiti verso fornitori	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Fornitori	2.147.092	1.433.699	3.580.791
Fornitori per fatt. da ricevere	2.178.085	2.278.345	4.456.430
Totale	4.325.177	3.712.044	8.037.221

Con riferimento ai debiti tributari, la sottovoce "per imposte" accoglie il saldo da versare a titolo di imposta sostitutiva sul TFR (euro 42.364) nonché le quote residue delle liquidazioni IVA 2020 (euro 66.573) il cui versamento è stato rateizzato per effetto delle disposizioni emanate in tale esercizio in materia di sospensione dei versamenti relativi alle ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilati, alle trattenute relative all'addizionale regionale e comunale, all'imposta sul valore aggiunto e ai contributi previdenziali e assistenziali, nonché ai premi per l'assicurazione obbligatoria.

Debiti tributari	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Erario per imposte	335.772	-226.835	108.937
Erario per rit. d'acc. pers. dipendente	286.580	-182.627	103.953
Erario per rit. d'acc. lav. autonomi	15.354	-1.085	14.269
Totale	637.706	-410.547	227.159

I debiti verso gli istituti previdenziali riflettono l'ordinaria gestione.

Debiti verso istituti previdenziali	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
INPS	418.473	-90.613	327.860
Fondo PREVINDAI	6.946	4.319	11.265
Fondo PREVAER	12.803	-255	12.548
Totale	438.222	-86.549	351.673

Nella voce altri debiti, viene rilevato nella corrispondente sottovoce il debito maturato al 31 dicembre 2021 nei confronti del personale per ferie non godute, premio di produttività, quattordicesima mensilità e competenze variabili del mese di dicembre dell'esercizio in esame. L'aumento è correlato con un progressivo minore ricorso alla CIG.

I debiti verso le compagnie aeree derivano dalla normale gestione della biglietteria, mentre nella sottovoce "diritti, anche in contestazione" trovano contropartita le somme incassate a titolo di addizionale comunale, da riversare secondo la tempistica di legge sugli appositi capitoli di entrata, (quest'anno di importo non significativo tenuto conto della sospensione in vigore nel secondo semestre), nonché le somme introitate ex lege 30.11.94 n. 656, art. 2 duodecies, conseguenti al raddoppio dei diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale.

In merito a tali somme, la Società ha sempre provveduto a iscriverle in questa voce dei debiti, senza peraltro procedere ad alcun versamento in assenza del necessario decreto che l'allora Ministero dei

Trasporti e della Navigazione avrebbe dovuto emanare per regolarne le modalità di rilevazione, versamento ed utilizzo. Dopo aver acquisito apposito parere al riguardo, la Società provvede a girare a sopravvenienza le somme di volta in volta prescritte.

Infine, nella sottovoce "altri diversi", trovano principalmente contropartita i canoni di gestione aeroportuale (euro 209.450), le somme riferite al cosiddetto servizio antincendi (euro 2.823.837), di cui si è ampiamente trattato nei contenziosi descritti nella relazione sulla gestione, e l'importo che si è reso dovuto, ma che ancora non è stato corrisposto, a seguito della sfavorevole sentenza di Cassazione sulla revocatoria intentata dal fallimento Minerva Airlines.

Altri debiti	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Verso il personale	192.974	294.075	487.049
Verso compagnie aeree	70.829	39.493	110.322
Diritti, anche in contestazione	901.378	-363.617	537.761
Altri diversi	4.403.376	399.359	4.802.735
Totale	5.568.557	369.310	5.937.867

Ratei e risconti passivi

Attraverso i risconti vengono rinviate al futuro quote di ricavi già fatturate, in particolare canoni di subconcessione e concessioni commerciali, ma di competenza futura. Per quanto riguarda i contributi per investimenti, vengono accreditati gradualmente al conto economico con un criterio sistematico in connessione alla vita utile del cespite di riferimento, rinviando al futuro attraverso i risconti le quote correlate ai futuri ammortamenti; l'incremento dell'esercizio è riconducibile al contributo di cui alla L.R. 32/2020.

Ratei e risconti passivi	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
• ratei su servizi diversi	15.175	12.084	27.259
Ratei	15.175	12.084	27.259
• risconti su subconcessioni e canoni	449.422	-257.066	192.356
• risconti su contributi	340.640	2.831.824	3.172.464
Risconti	790.062	2.574.758	3.364.820
Totale	805.237	2.586.842	3.392.079

CONTO ECONOMICO

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2021	2020	Δ
• diritti	5.795.013	3.960.369	1.834.644
• assistenza	3.952.665	2.589.582	1.363.083
Proventi <i>aviation</i>	9.747.678	6.549.951	3.197.727
• subconcessioni aree e attività	5.223.918	4.984.673	239.245
• attività svolte direttamente	306.945	312.708	-5.763
• recuperi diversi	711.132	652.269	58.863
Proventi <i>non aviation</i>	6.241.995	5.949.650	292.345
Totale	15.989.673	12.499.601	3.490.072

I proventi aviation (+48,8%) riflettono la parziale ripresa del traffico dopo la profonda crisi del 2020, che aveva fatto registrare una flessione del fatturato del 71,4%. Nel 2021 i passeggeri transitati sullo scalo sono risultati in crescita del 54,9% - in linea con la media nazionale (+52,4%) - un risultato però ancora lontano dai livelli pre-Covid.

Il 2021, in effetti, a causa della seconda e terza ondata di contagi, è stato caratterizzato ancora da restrizioni e da una conseguente forte incertezza che, soprattutto nei primi cinque mesi dell'anno, ha indotto i vettori aerei a ridurre considerevolmente la propria capacità.

I proventi non aviation registrano un aumento più contenuto (+4,9%), ma in questo caso, grazie alla diversificazione delle attività presenti sul sedime, la flessione nel 2020 era rimasta al di sotto del 40,0%.

I settori maggiormente in difficoltà si confermano ovviamente quelli legati ai flussi di traffico: parcheggi, car rental, food & beverage, retail per quanto riguarda le attività in subconcessione, biglietteria e sala vip per le attività gestite in via diretta.

Altri ricavi e proventi	2021	2020	Δ
utilizzo fondi	101.700	148.566	-46.866
plusv. da cessione immob. e sopravvenienze	4.192.099	1.774.827	2.417.272
contribuzioni	168.176	75.411	92.765
Totale	4.461.975	1.998.804	2.463.171

L'utilizzo fondi si riferisce, quanto a euro 49.514, alla quota di competenza del fondo costituito ex lege 537/93 con i proventi aeroportuali destinati all'autofinanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale, e quanto a euro 52.186, alle somme incassate dai fornitori a titolo di rivalsa Iva in merito agli accertamenti sugli esercizi 2010 e 2013.

Per quanto riguarda le sopravvenienze, mentre nello scorso esercizio si erano concentrati una serie di eventi in grado di incidere significativamente sul risultato stesso (tra i più rilevanti: risarcimento di danni per euro 418.012, prescrizione di debiti per euro 259.782, incasso di crediti in precedenza svalutati per euro 271.114, applicazione di penali per euro 231.648), quest'anno l'impatto è ancora maggiore, ma riconducibile essenzialmente al contributo spettante dal fondo per la compensazione

dei danni del settore aeroportuale istituito dall'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, pari a euro 3.806.734. Completano l'importo la riduzione del fondo svalutazione crediti per euro 206.091 e altri minori. Con riferimento al fondo ristoro danni Covid, la Società ha deciso di iscrivere il contributo alla stessa spettante nel presente bilancio in ragione dell'acquisita capienza dei fondi stanziati per il soddisfacimento integrale della totalità delle domande e dell'autorizzazione da parte della Commissione Europea; per i dettagli si rimanda all'apposito capitolo della relazione sulla gestione.

Tra le contribuzioni sono iscritte le quote di competenza delle risorse provenienti dal Fondo Strategico Regionale istituito dalla L.R. 27 dicembre 2016, n. 34 e quelle derivanti dalla L.R. 29 dicembre 2020, n. 32 (che mitigano gli ammortamenti degli investimenti a fronte dei quali i contributi sono stati erogati).

Costi per materie prime, suss., di consumo e di merci	2021	2020	Δ
materiali di consumo	123.175	147.252	-24.077
materiali per manutenzione	210.794	225.266	-14.472
cancelleria e stampati	12.766	14.142	-1.376
Totale	346.735	386.660	-39.925

A fronte di un fisiologico e generalizzato aumento dei costi, fanno eccezione gli acquisti di materiali, che lo scorso esercizio avevano risentito in maniera sensibile di una serie di azioni per la gestione dell'emergenza pandemica. La riduzione complessiva è del 10,3% pur in presenza di voci che comunque riflettono un andamento in linea con la ripresa delle attività (carburanti +46,3%).

Costi per servizi	2021	2020	Δ
utenze	1.487.675	975.246	512.429
manutenzioni	932.070	836.733	95.337
prestazioni di esercizio	2.432.025	2.314.172	117.853
compensi professionali	411.974	397.691	14.283
organi sociali	205.597	213.411	-7.814
assicurazioni	236.818	237.596	-778
promozionali	3.772.251	2.064.950	1.707.301
spese generali diverse	3.529	2.911	618
Totale	9.481.939	7.042.710	2.439.229

I costi per servizi, il cui valore complessivo si pone circa a metà strada tra i due precedenti esercizi, registrano singolarmente andamenti marcatamente differenti. Le utenze (+52,5%), anche per effetto degli aumenti tariffari, tornano sui valori del 2019. Restano invece distanti dagli importi pre pandemici le manutenzioni (+11,4% vs 2020, -26,6% vs 2019), i servizi di facchinaggio e pulizia aeromobili (+36,0% vs 2020, -62,6% vs 2019), i servizi di security (+1,9% vs 2020, -31,4% vs 2019), e ovviamente i costi di promozione (+82,7% vs 2020, -34,7% vs 2019), per citare le voci più significative. Completano il quadro alcuni costi anelastici come pulizie, compensi professionali e agli organi sociali, assicurazioni.

Costi per godimento di beni di terzi	2021	2020	Δ
canoni di gestione aeroportuale	525.957	399.567	126.390
altri canoni	218.841	174.066	44.775
Totale	744.798	573.633	171.165

Il canone di concessione aeroportuale è calcolato in modo conforme a quanto previsto dal Decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e successive modifiche. La riduzione riflette quindi l'andamento delle WLU. Resta poco significativa invece la variazione dell'importo relativo al cosiddetto fondo antincendi, il cui importo complessivo annuale è fisso (euro 30 milioni) con contribuzione calcolata in rapporto all'incidenza del traffico di ogni scalo sul totale nazionale.

L'incremento significativo delle locazioni passive è riconducibile all'utilizzo di apparati, anche radiogeni, per il controllo e la verifica dei bagagli.

Costi per il personale	2021	2020	Δ
salari e stipendi	5.209.944	5.034.182	175.762
oneri sociali	1.628.056	1.713.054	-84.998
trattamento di fine rapporto	595.201	545.342	49.859
altri costi	242.872	243.610	-738
Totale	7.676.073	7.536.188	139.885

Come per il passato esercizio, i costi per il personale sono fortemente influenzati dalla CIG, che nell'anno in esame, è stata mantenuta per tutti e dodici i mesi. Le variazioni sono +1,9% sul 2020 e -39,8% sul 2019.

Ammortamenti e svalutazioni	2021	2020	Δ
• costi pluriennali su beni di terzi	529.796	498.782	31.014
• altri costi pluriennali	57.254	84.692	-27.438
Ammortamento delle immob. immateriali	587.050	583.474	3.576
• terreni e fabbricati	157.252	137.635	19.617
• impianti e macchinari	583.578	491.345	92.233
• attrezzature industriali e commerciali	33.529	53.097	-19.568
• beni gratuitamente devolvibili	0	0	0
• altri beni	288.834	287.018	1.816
Ammortamento delle immob. materiali	1.063.193	969.095	94.098
• acc.to f. sval. cred. ex art. 106 TUIR	0	260.633	-260.633
• acc.to fondo sval. crediti (tassato)	0	0	0
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante	0	260.633	-260.633
Totale	1.650.243	1.813.202	-162.959

Con riferimento alle quote di ammortamento, l'unica variazione di una certa rilevanza riguarda la categoria degli impianti e macchinari ed è da mettere in relazione con il potenziamento e modifica dell'impianto di smistamento bagagli e la sua integrazione con macchine radiogene Standard 3. I crediti commerciali sono stati oggetto di una attenta analisi che ha portato ad una riduzione del

relativo fondo svalutazione.

Oneri diversi di gestione	2021	2020	Δ
oneri tributari	402.907	380.335	22.572
contributi e quote associative	42.116	86.224	-44.108
abbonamenti a libri, giornali e riviste	5.469	5.338	131
erogazioni liberali	2.119	1.536	583
sopravv. e minusv. passive	86.605	82.213	4.392
perdite varie	1.784	1.438	346
Totale	541.000	557.084	-16.084

Per quanto riguarda le voci degli oneri diversi di gestione, non ci sono fenomeni di particolare rilevanza da segnalare; le quote associative subiscono un sensibile decremento fondamentalmente per via delle modalità di determinazione, ovvero per essere nella quasi totalità calcolate sul fatturato o sul traffico dell'anno precedente.

Le sopravvenienze dell'anno sono essenzialmente riconducibili al sopravvenuto accordo con una Società che occupava una porzione del sedime al fine di regolarizzare la posizione.

Proventi e oneri finanziari	2021	2020	Δ
• proventi da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	66.160	117.320	-51.160
• proventi diversi dai precedenti	3.129	9.159	-6.030
Altri proventi finanziari	69.289	126.479	-57.190
• interessi passivi su finanziamenti	19.313	0	19.313
• interessi passivi diversi	406	3.583	-3.177
• spese e commissioni bancarie	34.516	12.953	21.563
Interessi ed altri oneri finanziari	54.235	16.536	37.699
• utile e perdite su cambi	-1.045	-118	-927
Utile e perdite su cambi	-1.045	-118	-927
Totale	14.009	109.825	-95.816

La gestione finanziaria registra ancora un saldo attivo, ma la dismissione di una polizza sottoscritta come investimento della liquidità e l'accensione di un mutuo a supporto del piano investimenti azzerano quasi l'impatto a conto economico.

Rettifiche di valore di attività finanziarie	2021	2020	Δ
• rivalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	0	46.530	-46.530
Rivalutazioni	0	46.530	-46.530
Svalutazioni	0	0	0
Totale	0	46.530	-46.530

Nel corso del presente esercizio non si è reso necessario od opportuno effettuare rivalutazioni o svalutazioni delle partecipazioni possedute.

Fiscalità corrente

Le basi imponibili IRES e IRAP sono negative, pertanto non vi sono imposte correnti.

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale.

IRES	imponibile	aliquota	imposta (+)
Risultato prima delle imposte	23.979		
Aliquota teorica		24,00%	
Onere fiscale teorico			6.594
Effetto delle variazioni in aumento (diminuzione) rispetto all'aliquota ordinaria			
- accantonamenti tassati	0		0
- costi indeducibili	125.212		34.433
- utilizzo fondi tassati	-368.907		-101.449
- altre differenze	-4.120.688		-1.133.189
Reddito lordo	-4.340.404		
Perdite riportate	0		
Imposta corrente			0
Aliquota effettiva		0,00%	

IRAP	imponibile	aliquota	imposta (+)
Differenza tra valore e costi della produzione	9.970		
Aliquota teorica		4,20%	
Onere fiscale teorico			419
Costi per il personale indeducibili	450.945		18.940
Accantonamenti tassati e sval. dei crediti	0		0
Altre variazioni in aumento	272.749		11.455
Altre variazioni in diminuzione	-4.235.943		-177.910
Imponibile fiscale e imposta corrente	-3.502.279	0,00%	0

Fiscalità differita

La Società ha provveduto ad aggiornare il proprio piano aziendale, formulando una proiezione attendibile dei risultati fiscali per i prossimi esercizi: su questa base, sono state iscritte imposte anticipate calcolate sui fondi tassati e sulle perdite fiscali commisurate ai risultati di piano fino al 2026, in misura pari a 848.453 euro, al netto delle imposte differite sui residui quinti di plusvalenze rateizzate da sottoporre a tassazione nei medesimi esercizi.

Si segnala peraltro che le perdite fiscalmente riportabili sono al momento state determinate senza includervi la variazione per il provento dal fondo per la compensazione dei danni Covid, ciò in

considerazione del fatto che al momento di redazione del presente documento non sussistono chiarimenti ufficiali che possano far escludere nella fattispecie l'applicazione di quanto previsto dall'art. 84, comma 1, terzo periodo, del TUIR, che dispone che: "La perdita (fiscalmente riportabile in avanti: n.d.r.) è diminuita dei proventi esenti dall'imposta diversi da quelli di cui all'art 87, per la parte del loro ammontare che eccede i componenti negativi non dedotti ai sensi dell'art. 109, comma 5".

	aliquota	31.12.2020	variazioni	31.12.2021
Imposte differite				
Differenze temporanee				
- plusvalenze		1.700	10.500	12.200
Totale differenze temporanee		1.700	10.500	12.200
Imposte differite				
- su plusvalenze	24,00%	408	2.520	2.928
Imposte differite		408	2.520	2.928
Imposte anticipate				
Differenze temporanee				
- svalutazione crediti		1.114.838	-267.207	847.631
- fondi per rischi e oneri		1.639.637	-120.405	1.519.232
- perdite fiscalmente riportabili		5.347.410	533.670	5.881.080
Totale differenze temporanee		8.101.885	146.058	8.247.943
Imposte anticipate iscrivibili (importo max)				
- su svalutazione crediti	24,00%	267.561	-64.130	203.431
- su fondi per rischi e oneri	24,00%	393.513	-28.897	364.616
- su perdite fiscalmente riportab.	24,00%	1.283.378	128.081	1.411.459
Imposte anticipate: importo max iscrivibile		1.944.452	35.054	1.979.506
Imposte anticipate iscritte		792.000	850.973	1.642.973
Imposte differite (anticipate) nette		-791.592	-848.453	-1.640.045

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Lo scenario internazionale è stato contraddistinto dal graduale superamento delle limitazioni di viaggio legate alla pandemia di Covid-19.

L'invasione dell'Ucraina da parte della Federazione Russa, a fine febbraio, ha generato una situazione di instabilità globale. Le sanzioni internazionali nei confronti di Mosca hanno penalizzato l'intera economia russa. In particolare la chiusura dei cieli alle compagnie aeree russe ha reso di fatto impossibile il precedentemente auspicato riavvio di collegamenti aerei tra Genova e Mosca. La chiusura della base Volotea, annunciata pubblicamente il 21 gennaio 2022 con una nota congiunta, è stata accolta negativamente da parte dell'opinione pubblica, seppure senza eccessivo clamore. Per contenere il ritorno negativo di questa notizia, comunque, particolare risalto

è stato dato al mantenimento dell'attività del vettore sul nostro scalo, pur con un numero di rotte notevolmente ridotto, e alla riprotezione da parte di altri vettori (Ryanair) di numerosi collegamenti non più operati da Volotea.

Prosegue il programma degli investimenti relativi alle infrastrutture aeroportuali, avviato con la decisione assunta nel corso del 2020 di non differire, in ragione della crisi innescata dalla pandemia, i lavori previsti nel Piano Quadriennale approvato da ENAC.

In particolare, nel mese di marzo sono stati ultimati i lavori di manutenzione straordinaria della pista di volo e opere accessorie ed è in corso di ultimazione l'edificio prefabbricato destinato ad ampliare l'area d'imbarchi non Schengen.

Relativamente all'ampliamento e alla ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri è in corso di approvazione da parte di ENAC il progetto esecutivo dei lavori.

Per tutte queste opere, per le quali la Società svolge la funzione di stazione appaltante, valgono le note criticità relative all'incremento dei prezzi dei materiali da costruzione. E' in corso di valutazione l'impatto sul quadro economico dei progetti e il reperimento delle risorse laddove necessarie.

A febbraio ha ripreso l'attività il punto ristorazione "Bricco Café" di Lagardère, situato al Gate 4.

Il 7 marzo 2022 è stato siglato dalle organizzazioni sindacali il nuovo il contratto integrativo aziendale scaduto nel 2019, sottoposto all'approvazione dell'assemblea dei lavoratori il 16 marzo 2022.

Questi i punti principali dell'accordo:

1. Rivisitazione dei meccanismi di erogazione dei compensi previsti dall'Accordo Integrativo con introduzione di un Premio di Risultato e congelamento degli importi previsti da tutti gli istituti con previsione di meccanismi che incentivino la presenza nei periodi di maggiore attività.
2. Introduzione di un regime di orario multi-periodale che consentirà di aumentare l'orario di lavoro nel periodo di alta stagione e di ridurlo corrispondentemente nel periodo di bassa stagione, a parità di ore lavorate su base annua. Tale flessibilità è utilizzabile dal termine del ricorso agli ammortizzatori sociali, ossia dal 30 aprile 2022.
3. Ottimizzazione del perimetro organizzativo con l'obiettivo di esternalizzare attività a marginalità economica bassa o negativa ed alta stagionalità ed internalizzare attività che prevedono un impiego costante di manodopera durante tutto l'anno.

In data 10 maggio 2022 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha formalmente comunicato alla Società il provvedimento di accoglimento della domanda di accesso al fondo per la compensazione dei danni del settore aereo, presentata ai sensi dell'art. 3 del D.L. di attuazione dell'art. 1, commi da 715 a 719 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e dell'art. 73, commi 2 e 3, del

decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n.106.

ALTRI PROSPETTI INFORMATIVI

Numero medio dei dipendenti F.T.E.	2021	2020	Variazione
Dirigenti	1,4	1,0	0,4
Quadri	11,5	11,5	0,0
Impiegati	110,1	113,8	-3,7
Operai	67,3	68,0	-0,7
Totali	190,3	194,3	-4,0

Compensi ad Amministratori e sindaci	Compensi	Ind. fine rapp.	Totali
Amministratori	140.000		140.000
Sindaci	66.000		66.000
Totali	206.000	0	206.000

Prospetto dei corrispettivi di revisione	Soggetto erogante	Compensi
Revisione contabile	EY S.p.A.	20.520
Altri servizi diversi da rev. contabile	EY S.p.A.	6.480
Totale		27.000

Informativa sulle erogazioni pubbliche ex L. 124/2017

Ai sensi dell'art. 1, comma 125-bis, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che nell'esercizio 2021 sono stati incassati dalla Società contributi pubblici per un totale di euro 3 milioni dettagliati nel prospetto che segue.

Causale	Soggetto erogante	Partita IVA / Codice fiscale	Contributo ricevuto
L.R. 32/2020, art. 1, c. 2: "A supporto del sistema di mobilità regionale una quota del Fondo strategico regionale di cui al comma 1 è destinata, fino ad un massimo di euro 5.000.000,00, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per interventi di investimento sull'aeroporto di Genova"	AdSP del Mar Ligure Occidentale	02443880998	3.000.000

IMPEGNI E GARANZIE

Si riportano di seguito le garanzie rilasciate in favore di terzi, tra le quali assume particolare rilevanza la fidejussione in favore di ENAC a fronte dell'esatto adempimento degli obblighi assunti con la convenzione per l'affidamento della concessione aeroportuale (a cui si riferisce la variazione dell'esercizio) e quella in favore della Dogana di Genova, necessaria per lo svolgimento della normale attività dello scalo merci.

Fra i beni di terzi sono state iscritte le opere, al valore di costruzione, realizzate a seguito di specifiche convenzioni sottoscritte con l'ENAC, collaudate in via definitiva. Tali opere sono tuttora in attesa del formale trasferimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ne assumerà la titolarità mediante l'iscrizione al demanio dello Stato per l'assegnazione in uso gratuito all'ENAC e la successiva consegna da parte di quest'ultimo al gestore aeroportuale.

Per quanto riguarda gli altri beni ricevuti in concessione, la Società, in attesa di procedere alla determinazione del loro valore in contraddittorio con ENAC, come previsto dalla Convenzione sottoscritta nel 2009, ha proceduto a una prima stima della consistenza patrimoniale insistente sul sedime aeroportuale, già oggetto di ulteriore aggiornamento e affinamento.

Impegni e garanzie	31.12.2020	Var. netta	31.12.2021
Fidejussioni prestate a terzi	418.978	0	418.978
Beni da trasf. al Ministero dei Trasporti	32.746.830	0	32.746.830
Totale	33.165.808	0	33.165.808

INFORMAZIONI COMPLEMENTARI

Ai fini di una completa informativa di bilancio, necessaria ai sensi dell'art. 2423, comma 3, del Codice Civile, si informa che la Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale esercita su Aeroporto di Genova S.p.A. attività di direzione e coordinamento.

Ai sensi dell'art. 2497 bis, comma 4, del Codice Civile, si riporta un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'Ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento, come risultante dall'ultimo bilancio dell'esercizio finanziario disponibile, chiuso al 31 dicembre 2020.

Denominazione: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Sede: Genova - Via della Mercanzia, 2

C.F. e P.I.: 02443880998

Azioni Aeroporto di Genova S.p.A. possedute: n. 5.400 pari a 2.788.884,00 di euro (60% C.S.)

AdSP del Mar Ligure Occidentale: prospetto riepilogativo stato patrimoniale

	2020	2019
A Crediti verso lo Stato ed altri enti pubblici per la partecipazione al patrimonio iniziale	0	0
B Immobilizzazioni	1.463.530.454	1.291.070.235
C Attivo circolante	633.053.241	477.134.725
D Ratei e risconti attivi	32.093.162	11.566.120
Totale attivo	2.128.676.857	1.779.771.080
• Capitale	0	0
• Riserve	8.127.518	8.127.518
• Utili (perdite) portati a nuovo	586.216.817	553.727.419
• Utile (perdita) dell'esercizio	33.075.505	32.489.397
A Patrimonio netto	627.419.840	594.344.335
B Contributi in conto capitale	871.388.415	677.476.429
C Fondi per rischi e oneri	16.911.621	11.618.033
D Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.155.461	3.482.145
E Debiti	608.711.530	489.351.192
F Ratei e risconti passivi	1.089.990	3.498.946
Totale passivo e netto	2.128.676.857	1.779.771.080

AdSP del Mar Ligure Occidentale: prospetto riepilogativo conto economico

	2020	2019
A Valore della produzione	110.337.418	109.596.029
B Costi della produzione	73.074.759	73.275.110
C Proventi e oneri finanziari	-1.608.612	-2.170.715
D Rettifiche di valore di attività finanziarie	-1.122.389	-289.947
E Proventi e oneri straordinari	0	0
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.456.153	1.370.860
Utile (perdita) dell'esercizio	33.075.505	32.489.397

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2021, redatto sulla base dei criteri indicati in nota integrativa. Proponiamo che l'utile di esercizio, pari a euro 872.432, sia destinato integralmente a copertura parziale delle perdite pregresse. Esprimiamo il nostro ringraziamento al Collegio Sindacale, al management e al personale tutto per la collaborazione.

Genova, 18 maggio 2022

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Paolo Cesare Odone

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DELLA AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.
SUL BILANCIO AL 31/12/2021
AI SENSI DELL'ARTICOLO 2429 DEL CODICE CIVILE**

All'Assemblea degli Azionisti della AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.:

Spettabili Azionisti,

la presente relazione è resa nel quadro delle disposizioni del Codice Civile ed offre una sintesi delle attività di competenza espletate dal Collegio Sindacale di AEROPORTO DI GENOVA S.p.A. durante l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

• ***Attività di vigilanza***

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, ispirandoci, nell'espletamento dell'incarico, alle "Norme di Comportamento del Collegio Sindacale, raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare:

- abbiamo vigilato sulla osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo regolarmente partecipato alle adunanze del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea, tutte svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo acquisito dall'organo amministrativo e/o dal Direttore generale, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, sull'andamento dei flussi cassa, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e mediante l'esame dei documenti aziendali e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;

- abbiamo acquisito dal soggetto incaricato della revisione legale durante gli incontri svolti informazioni, e, da quanto da esso riferito, non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- abbiamo avuto, nel corso dell'esercizio, un incontro con l'Organismo di Vigilanza costituito ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, all'esito del quale non sono emerse criticità da dover segnalare. Nel contempo, abbiamo preso anche visione della relazione annuale (periodo gennaio 2021 -dicembre 2021) predisposta dal predetto Organismo dalla quale emerge che dall'attività svolta e dalle verifiche effettuate da detto soggetto non sono emersi fatti censurabili o violazioni del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- non si è dovuto intervenire per omissioni del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;
- non abbiamo ricevuto denunce ex art.2408 c.c. né esposti e/o reclami da parte di terzi;
- nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio sindacale pareri e osservazioni previsti dalla legge;
- nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

● ***Bilancio d'esercizio***

In via preliminare, è doveroso precisare che il Consiglio di Amministrazione si è avvalso del maggior termine, concesso dall'art. 2364, comma 2 c.c., per la convocazione dell'assemblea ordinaria chiamata a deliberare in merito all'approvazione del bilancio d'esercizio 2021. Così come riportato nella Relazione sulla gestione, nell'apposito paragrafo "Rinvio del termine per l'approvazione del bilancio", tale rinvio si è reso necessario, in quanto, nei primi mesi del 2022, già connotati da una situazione di generale criticità per il trascinarsi dell'emergenza epidemiologica, la struttura amministrativa della Società - peraltro fino al 31 marzo con presenze effettive intorno al 50% della forza teorica per il protrarsi della CIG - è stata eccezionalmente impegnata, oltre che sulle attività correnti, anche su attività straordinarie, quali il cambiamento dei sistemi informatici di fatturazione e contabilità e l'iter amministrativo per l'ottenimento del ristoro dei danni causati dall'emergenza COVID 19, il cui esito ha avuto un risvolto significativo nel bilancio in discorso. A tale proposito, si fa presente che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS), in data 10 maggio u.s., ha formalmente comunicato il provvedimento di accoglimento della domanda presentata dalla Società. In accordo con la società di revisione, detto aiuto, pari ad euro 3.806.734, è stato iscritto tra i ricavi nel bilancio d'esercizio 2021, circostanza che, unitamente alla rilevazione delle imposte anticipate commisurate ai risultati di piano fino al 2026, ha consentito alla società di chiudere l'esercizio 2021 con un utile di euro 872.432.

Ciò premesso, abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 18 maggio 2022 e messo a nostra disposizione nei termini di cui all'art 2429 c.c., in merito al quale riferiamo quanto segue.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale

data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

La Relazione sulla gestione redatta ai sensi dall'art. 2428 del Codice civile è coerente con i dati e le risultanze del bilancio; essa fornisce un'ampia informativa sul mercato e sul quadro normativo di riferimento, sull'attività della Società, nelle diverse attività di business. In essa è stata fornita adeguata informazione sui fatti rilevanti avvenuti nel corso dell'esercizio.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

La Società di revisione, nella sua Relazione, emessa in data 31 maggio 2022, esprime il giudizio che *“... il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.”*

Riteniamo doveroso segnalare quanto riportato dagli amministratori nella Relazione sulla gestione, circa il fatto che l'esercizio 2021, pur contrassegnato da una lenta e timida ripresa del traffico aereo rispetto al 2020, ha risentito anch'esso degli effetti della pandemia, a seguito del diffondersi di varianti del virus che hanno condizionato la propensione al viaggio, generando una contrazione dei ricavi “aviation” di circa il 60% rispetto al periodo pre-pandemia, pressoché in linea con la media nazionale che si è attestata al 58,2%.

Si ritiene, inoltre, opportuno richiamare l'attenzione sui paragrafi “Evoluzione prevedibile della gestione” della Relazione sulla gestione e “Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio” della Nota integrativa, nell'ambito dei quali, da un lato, si segnala un cauto ottimismo sulla ripresa del traffico aereo a seguito del graduale superamento dell'emergenza sanitaria e della contestuale riduzione delle limitazioni ai viaggi internazionali, e, dall'altro, si evidenzia che la situazione di instabilità globale generata dal conflitto in Ucraina, oltre ad avere, quasi certamente, un impatto negativo sul settore dell'Aviazione civile, potrebbe comportare, a seguito dell'aumento del costo del carburante per aviazione, un aumento dei prezzi dei biglietti aerei e/o un freno all'incremento dell'offerta di voli da parte delle compagnie aeree.

• **Conclusioni**

Tutto ciò premesso, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dalla Società di Revisione incaricata del controllo contabile EY S.p.A., sintetizzate nell'apposita relazione datata 31 maggio 2022, il Collegio propone all'Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, così come redatto dagli Amministratori, e concorda, altresì, con la proposta del Consiglio di Amministrazione di destinare integralmente l'utile d'esercizio a parziale copertura delle perdite pregresse.

Roma, 1 giugno 2022

Per il Collegio Sindacale
Il Presidente: Giulio Torlonia

Aeroporto di Genova S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli azionisti della
Aeroporto di Genova S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2021, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri Aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nella nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Aeroporto di Genova S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Aeroporto di Genova S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2021, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Genova, 31 maggio 2022

EY S.p.A.



Riccardo Riva
(Revisore Legale)

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 21 GIUGNO 2022

L'anno 2022 il giorno 21 del mese di giugno, alle ore 11:30 presso gli uffici di Aeroporto di Genova S.p.A., si è tenuta l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci della Società per azioni "Aeroporto di Genova", in prima convocazione.

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto Sociale Paolo Odone, Presidente del Consiglio di Amministrazione, ne assume la Presidenza chiamando a fungere da segretario Anna Calcagno, Responsabile Legale e Affari generali della Società.

Il Presidente, constatato che sono presenti n. 3 azionisti titolari di n. 15.000 azioni da nominali € 516,46 cadauna, pari all'intero capitale sociale versato di € 7.746.900,00 [...]

DICHIARA

che l'Assemblea è validamente costituita ed atta a deliberare [...]

~ ~ ~

L'Assemblea all'unanimità e per alzata di mano,

DELIBERA

di approvare il Bilancio chiuso al 31.12.2021 così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione e di destinare l'utile di esercizio, pari ad € 872.432, integralmente a copertura parziale delle perdite riportate a nuovo.

[...]