



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 31.12.2022

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.	5
Relazione sulla gestione	pag.	7
Bilancio al 31 dicembre 2022	pag.	61
Nota integrativa	pag.	67
Relazione della Società di Revisione	pag.	108
Relazione del Collegio Sindacale	pag.	112

La sera dell'11 aprile 2023, soltanto una settimana dopo aver presieduto la riunione del Consiglio di Amministrazione che ha approvato il progetto del presente bilancio, si è spento Paolo Odone, Presidente della Aeroporto di Genova S.p.A.

Nato a Genova il 17 agosto del 1942, Paolo Odone era diventato Presidente della Società dall'estate del 2017, dopo avere ricoperto per diversi anni la carica di Consigliere di amministrazione in rappresentanza della Camera di Commercio di Genova ed essere già stato vice Presidente dal luglio del 2004 al maggio del 2007.

La sua attività a servizio dell'Aeroporto di Genova si è sempre contraddistinta per la passione, l'entusiasmo e l'orgoglio con il quale ha sostenuto quello che ha sempre chiamato "l'aeroporto dei genovesi". Il 2018, anno successivo alla sua nomina come Presidente, è stato anche quello nel quale lo scalo genovese è stato il primo per crescita in Italia. Nel 2019 il "Cristoforo Colombo" ha superato per la prima volta nella sua storia la soglia del milione e mezzo di passeggeri.

Il suo impegno e la sua dedizione alla causa dello sviluppo della connettività aerea di Genova e della Liguria non sono mancati nemmeno nelle ultime settimane, nonostante la fatica dovuta alle sue condizioni di salute. Ancora nella riunione di pochi giorni fa, aveva condiviso con i Consiglieri idee e progetti per lo sviluppo dello scalo, dei collegamenti aerei e dei servizi per gli utenti, redigendo altresì la lettera agli Azionisti che anticipa la relazione sulla gestione.

Uomo di grande cultura, appassionato di storia e cucina genovese, radioamatore, poliglotta ed esperto di arte, Paolo Odone ha saputo costruire nel tempo un solido clima di collaborazione, fiducia ed entusiasmo che ha animato l'attività di tutta l'azienda. Mai banali e sempre innovative, le sue idee sono state un apporto costante di spunti costruttivi e di stimoli per lo sviluppo dell'aeroporto. La sua generosità, la sua inesauribile e contagiosa passione per la difesa della nostra città e di tutta la comunità ligure sono un lascito che Paolo Odone ha consegnato a tutti coloro i quali hanno avuto l'onore e il piacere di collaborare con lui e che non ci abbandonerà.

Il Consiglio di Amministrazione

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signori Azionisti,

l'anno 2022 ha visto transitare per il nostro aeroporto 1,2 milioni di passeggeri, il doppio di quanti hanno scelto il nostro scalo nel 2021 e il 20% in meno rispetto al 2019, anno record del Cristoforo Colombo. Deve dunque registrarsi con soddisfazione la fine dalla fase emergenziale conseguente al diffondersi della pandemia che ha afflitto la nostra Società nei due anni precedenti. Le previsioni più accreditate indicano il pieno recupero dei livelli di traffico pre-COVID a cavallo tra il 2023 e il 2024, a conferma di un "market sentiment" favorevole e diffuso. Nel caso di Genova, emerge anche la capacità della struttura di adattarsi alle nuove dinamiche economiche, peraltro proprio nel momento in cui sono partiti gli investimenti infrastrutturali che nel giro di pochi mesi porteranno la Liguria ad avere di fatto un nuovo aeroporto. Il Bilancio 2022 evidenzia inoltre un significativo miglioramento del risultato operativo, grazie alle azioni di efficientamento messe in atto dalla Società tanto sul versante dei costi quanto dei ricavi, in particolare quelli non correlati al traffico. Vanno però parimenti tenute in debito conto le dinamiche di crescita dei costi energetici, a causa del cosiddetto "caro bollette", per il personale, per effetto del rinnovo del CCNL, e per le incentivazioni commerciali. In virtù delle dinamiche sopra riassunte, il Bilancio 2022 che qui vi presento si chiude in pareggio.

Guardando in prospettiva, i risultati del 2022 ci confortano circa la bontà dei fondamentali del mercato in cui opera la Vostra Società e, innanzitutto, sulle potenzialità della domanda di trasporto aereo cui Aeroporto di Genova S.p.A. è chiamata a rispondere. I liguri non viaggiano meno degli altri italiani, anzi. L'attrattività turistica, le crociere e il tessuto economico-produttivo del nostro territorio alimentano la domanda di mobilità aerea da e per l'Italia, l'Europa e il mondo. La realizzazione della nuova fermata ferroviaria Aeroporto-Erzelli, i cui lavori sono già stati avviati, e di un people mover tra stazione ferroviaria e aerostazione, allo studio da parte del Comune di Genova, consentiranno di superare i limiti di connettività del nostro scalo nei confronti degli estremi di Ponente e di Levante del nostro bacino d'utenza, migliorando la competitività e l'attrattività del Cristoforo Colombo. D'altro canto, la competizione delle Società di gestione e degli Enti locali per incrementare le rotte dimostra come la connettività aerea sia considerata universalmente un punto di forza per supportare l'economia del territorio. In quest'ottica è da leggere con estrema soddisfazione e fiducia l'investimento di Regione Liguria per sostenere i lavori di ampliamento e ammodernamento dell'aeroporto, in quanto dimostra l'attenzione nei confronti della nostra attività e un impegno a garantire un servizio di qualità ai passeggeri in partenza e in arrivo sul nostro scalo. Possiamo affermare che il 2022 sia stato un anno fondamentale per porre le basi del futuro di Aeroporto di Genova S.p.A. e dello scalo che gestisce, preparandolo a cavalcare la ripartenza del traffico. Ricordo anche che nel 2022 la Società ha completato il rifacimento preventivo della pista, la sala d'imbarco Nord, la Fase 1 del sistema di controllo e smistamento bagagli da stiva, mentre a inizio 2023 è stato

completato il viadotto di accesso all'area aeroportuale. Nel frattempo proseguono i lavori di ampliamento e ammodernamento del terminal, che consentiranno al "Cristoforo Colombo" di affrontare la sfida della ripartenza con un aeroporto più bello e accogliente nelle aree interne, a rimarcare la vocazione di City Airport, e integrarsi progressivamente nel tessuto cittadino e portuale nell'ottica di un piano di sviluppo coerente e coordinato.

Vorrei cogliere questa occasione per ribadire la mia convinzione circa le buone prospettive del contesto in cui opera la vostra Società, pienamente inserita nel panorama produttivo e strumentale allo sviluppo dell'economia di un territorio che ha dato e continua a dare forti segnali di ripresa e dinamicità, anche in relazione ai massicci investimenti infrastrutturali attivati nel corso degli ultimi anni.

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

Nel 2022 l'Italia ha registrato una crescita del Pil del 3,9% rispetto all'anno precedente, a seguito del +6,5% del 2021 e del crollo del -8,9% del 2020. Si conferma quindi il percorso di recupero dell'economia nazionale, sulla scia di quanto avvenuto su scala continentale e mondiale. Nel 2022 l'aumento del prodotto interno lordo globale è stimato nel +3% rispetto al 2021. A titolo di confronto, quello degli Stati Uniti è aumentato del +1,8%, quello europeo del +3,3% e quello della Cina del +3%. Il miglioramento dell'economia è stato rallentato nell'ultima parte dell'anno a causa del forte incremento dell'inflazione, causato dalla guerra in Ucraina e dalle crisi che ne sono seguite (energetica in primis, per quanto riguarda l'Europa). Il rallentamento della ripresa economica nell'ultima parte dell'anno evidenzia tuttavia fenomeni di incertezza ed è, secondo l'Istat, da attribuirsi alla contrazione di industria e agricoltura, mentre il settore dei servizi ha mantenuto il suo percorso di crescita. Da notare come la spirale inflazionistica, slegata dall'aumento dei consumi ma derivante dai contraccolpi della guerra, degli strascichi della pandemia e da fenomeni speculativi, abbia eroso il potere di acquisto in maniera sensibile, con ricadute più forti su lavoratori dipendenti e pensionati. Da evidenziare il monito di Commissione, Parlamento e Banca centrale europea, secondi i quali i salari devono essere compensati per fare fronte all'inflazione. Un monito particolarmente forte per l'Italia, unico paese dell'eurozona nel quale il salario medio annuo reale è diminuito negli ultimi 30 anni (-2,9%) a fronte di crescite di oltre il 30% in Francia e Germania. Nel 2022 questa dinamica si è ulteriormente accentuata a seguito della fiammata dell'inflazione, portando nel nostro paese a un calo delle retribuzioni reali del 7,6% nel solo 2022. A questo fenomeno si affianca l'intervento di rialzo del costo del denaro da parte delle banche centrali di Stati Uniti ed Europa, finalizzato al contenimento dell'inflazione, con prevedibili e annunciati effetti negativi su investimenti, consumi e occupazione. Per il 2023 il Fondo Monetario Internazionale prevede un incremento del Pil dello 0,6%, mentre altre economie rallenteranno (+1,4% per gli Stati Uniti, mentre per la Germania si attende una crescita appena sopra lo zero) o addirittura entreranno in recessione (per il Regno Unito è atteso un calo del Pil dello 0,6%). Sempre secondo le previsioni, nel 2023 l'Unione Europea crescerà dello 0,2%. Con l'abbandono da parte del governo della politica anti-Covid alla fine del 2022 e l'allentamento delle politiche monetarie e fiscali, per la Cina è previsto che la crescita economica acceleri al 4,8% nel 2023 (dal +3% l'anno scorso). Il carovita continuerà a pesare sull'economia reale, con tassi intorno al 6,6% rispetto all'8,8% del 2022, nonostante le principali banche centrali abbiano intrapreso politiche di incremento del costo del denaro. Una scelta che, unita al calo dei consumi derivante dall'inflazione, rischia di compromettere le dinamiche di crescita dell'economia. Resta al momento la totale incertezza sulla durata della guerra in Ucraina, che come

detto ha fortemente condizionato l'economia europea privandola di un partner commerciale e innescando un incremento dei costi dell'energia. Secondo il Fondo Monetario Internazionale l'economia russa ha registrato un calo del 2,2% nel 2022, più contenuto di quanto si prevedesse a seguito dell'embargo dei prodotti petroliferi; questo perché le esportazioni sono state dirottate verso altri paesi, tanto che l'Fmi prevede per il 2023 un ritorno alla crescita con un +0,3% di Pil per Mosca.

Outlook sul trasporto aereo

Il 2022 è stato l'anno del definitivo rimbalzo del trasporto aereo passeggeri dopo la crisi pandemica del 2020 e le incertezze del 2021. Secondo la Iata, lo scorso anno il traffico mondiale si è attestato al 68,5% del 2019. Nel solo mese di dicembre 2022 si è registrato il 79,69% dei passeggeri del dicembre 2019, confermando il trend di ripresa. Il 2022 è anche stato l'anno del ritorno all'utile per quasi tutte le principali compagnie aeree, con buone prospettive per il 2023. A livello nazionale il 2022 ha visto 164,3 milioni di passeggeri, con un -14,7 % rispetto al 2019. Più rapida è stata la ripresa del mercato domestico e intra-europeo, mentre i collegamenti intercontinentali hanno risentito maggiormente degli effetti della crisi pandemica e delle restrizioni di viaggio che hanno condizionato più a lungo il settore. I movimenti aerei hanno superato la soglia di 1,4 milioni, segnando un miglioramento rispetto al 2021 del 55% e recuperando sul 2019 quasi il 90%. Nonostante il venir meno delle restrizioni e una dinamica economica positiva, ancorché messa a rischio dalla forte inflazione, il recupero del traffico aereo rischia di essere ancora condizionato dalle ripercussioni operative e logistiche derivanti dalla crisi pandemica. Per la sola Summer 2023, a titolo di esempio, Lufthansa ha annunciato la cancellazione di 34mila voli, principalmente di corto e medio raggio, a causa della mancanza di equipaggi, personale di terra e aeromobili. Fenomeni simili sono previsti anche negli Stati Uniti. Proseguiranno inoltre le ripercussioni della guerra in Ucraina, con l'azzeramento del traffico aereo tra Russia ed Europa e da e per l'Ucraina. L'andamento del prezzo del petrolio induce all'ottimismo: dopo il picco di 122 dollari al barile toccato a giugno del 2022 (prossimo al record dell'ultimo decennio di 125 dollari al barile di marzo 2012), a dicembre 2022 il valore era sceso a 81 dollari, restando sostanzialmente invariato nei primi due mesi del 2023. Un'analisi dello scenario non può prescindere da un'attenta analisi delle attività che riguardano gli aeroporti competitor e, più in generale, delle dinamiche di sviluppo perseguite in altri territori italiani.

Il quadro dell'economia ligure

Nel 2022 il prodotto interno lordo ligure è aumentato del 3,5%, al di sopra del 2,2% stimato nella prima parte dell'anno e con una crescita solo leggermente più bassa rispetto alla media nazionale. Un balzo in avanti legato alla ripresa dell'economia dopo la pandemia, trainato da consumi ma soprattutto dalle esportazioni.

Secondo l'aggiornamento congiunturale della Banca d'Italia pubblicato a novembre 2022, nei primi

tre trimestri dell'anno l'attività economica in Liguria ha continuato a crescere, seppure con un andamento differenziato tra i principali settori. Tuttavia, le prospettive per i prossimi mesi si caratterizzano per significativi margini di incertezza legati all'indisponibilità e al rialzo dei prezzi di alcuni fattori produttivi (tra cui quelli energetici), oltre che all'evoluzione del conflitto russo-ucraino. La produzione dell'industria in senso stretto ha rallentato, segnando un incremento marginale, mentre il fatturato, sostenuto anche dalla dinamica dei prezzi, è salito in misura più ampia. Le previsioni a breve termine degli operatori prefigurano una sostanziale stabilità dei volumi produttivi. L'espansione dell'attività edilizia è continuata, beneficiando degli interventi di ristrutturazione connessi con le agevolazioni fiscali per la riqualificazione del patrimonio abitativo e della prosecuzione dei lavori alle principali opere infrastrutturali. Una dinamica che difficilmente proseguirà nel 2023 viste le scelte del Governo italiano in questo settore. Nel terziario, è proseguita l'espansione delle compravendite immobiliari. I flussi turistici sono aumentati, in particolare i pernottamenti degli stranieri; a partire dal mese di maggio le presenze hanno superato i livelli precedenti la pandemia. Nel 2022 gli arrivi turistici da paesi stranieri sono aumentati dell'11% rispetto al 2019, con un'accelerazione molto marcata rispetto alla media nazionale (-22,7% rispetto al pre-pandemia). Anche il numero dei passeggeri in transito nei porti liguri è salito, grazie alla ripresa dei viaggi in traghetto e delle crociere. Il traffico commerciale marittimo ha rallentato, con un modesto calo della componente containerizzata. La redditività delle imprese ha continuato a beneficiare del positivo andamento dell'attività, ma ha risentito dell'incremento dei costi dei fattori produttivi, in particolare di quelli energetici. La liquidità aziendale si è attestata su livelli elevati; i prestiti bancari al settore produttivo hanno decelerato, riducendosi leggermente nei mesi estivi. Le condizioni di accesso al credito sono rimaste favorevoli, nonostante il lieve aumento dei margini applicati. La qualità del credito alle imprese si è mantenuta stabile. Il quadro congiunturale favorevole si è riflesso in una crescita degli occupati, più marcata per i lavoratori dipendenti e per la componente maschile. Nei primi otto mesi del 2022 le assunzioni nette nel settore privato non agricolo sono state leggermente superiori a quelle registrate nel corrispondente periodo dell'anno precedente, con una ripresa di quelle a tempo indeterminato. Il ricorso alle forme di integrazione salariale è fortemente diminuito. I consumi delle famiglie sono aumentati, seppure in misura meno intensa rispetto al 2021 a causa dell'incremento dei prezzi. Le transazioni immobiliari e i consumi hanno sostenuto la domanda di prestiti bancari da parte delle famiglie, cresciuti a un tasso analogo a quello del 2021. Per il 2023 le previsioni sono di incertezza. Secondo il Documento di economia e finanza regionale, l'economia ligure rischia la stagnazione.

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO

Normativa di emergenza sanitaria (Pandemia Covid-19)

Come noto anche nel corso dell'esercizio 2021 era 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, ed aveva provocato immediate ripercussioni sul traffico dello scalo.

Nel corso dell'esercizio 2022 si è finalmente assistito alla riduzione delle restrizioni per la lotta alla pandemia.

Dal 16 maggio scorso, l'Agenzia europea della sicurezza aerea aveva disposto l'eliminazione dell'obbligo di indossare la mascherina sui voli e negli aeroporti, a meno che esistessero regole diverse nei singoli Paesi europei, come nel caso dell'Italia.

A far data dal 15 giugno 2022, a differenza degli altri mezzi di trasporto, viene meno l'obbligo di indossare la mascherina in aereo anche in Italia.

Dal 1° giugno 2022 è stata eliminata la necessità della certificazione verde Covid-19 per l'ingresso o il rientro in Italia dai Paesi dell'Unione Europea e da altri Paesi stranieri, sia per i turisti che per gli italiani stessi, come anche la compilazione del Passenger Locator Form (PLF), il modulo utilizzato dalle autorità sanitarie in occasione di viaggi da/per l'estero.

Anche se in misura minore rispetto agli esercizi precedenti, i provvedimenti in tema di spostamenti delle persone hanno avuto 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 prevede (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. 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, prevede 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, 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 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.

Aeroporto di Genova S.p.A. 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. La domanda è stata presentata entro le tempistiche e con le modalità indicate nel decreto.

La Società aveva iscritto il ricavo ed il corrispondente credito nel bilancio 2021.

Nel corso dell'esercizio 2022 la Società ha incassato il relativo credito.

Normativa in tema di appalti pubblici

Come noto con il D.L. 73/2021 erano 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 rinviava ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione, entro il 31 ottobre 2021, dei materiali da costruzione più significati che avessero registrato, nel primo semestre del 2021, un aumento o una diminuzione dei prezzi superiore all'8%; il comma 2, che stabiliva che le eventuali variazioni di prezzi, in aumento o in diminuzione, dei materiali individuati nel suddetto decreto ministeriale, dessero luogo alle relative compensazioni, anche in deroga a quanto previsto dal codice degli appalti; il comma 8, che istituiva un Fondo per l'adeguamento dei prezzi con una dotazione, per l'anno 2021, di 100 milioni di euro. Lo stesso comma rinviava 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 era stato emanato il c.d. decreto semplificazioni 2 (D.L. 77/2021), con il quale erano 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.

Nel corso del 2022 il D.L. n. 50 all'art. 26 ha disposto, in deroga all'art. 23, comma 16 del d.lgs. 50/2016, l'aggiornamento dei prezzi regionali entro il 31 luglio 2022 prevedendo altresì, nelle more di tale aggiornamento, per la determinazione dei prezzi dei prodotti, un incremento degli stessi fino al 20% rispetto ai prezzi aggiornati al 31 dicembre 2021.

La norma si applica in relazione agli appalti pubblici di lavori aggiudicati sulla base di offerte presentate entro il termine del 31 dicembre 2021 e con riguardo alle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori nel periodo 1 gennaio 2022 - 31 dicembre 2022, per i quali lo stato di avanzamento dei lavori è adottato, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, applicando i prezzi aggiornati. Pertanto solo le lavorazioni eseguite e contabilizzate nell'anno 2022 potevano essere oggetto dell'adeguamento prezzi.

La norma è stata successivamente modificata dalla legge n. 197/2022 che ha aggiunto all'art. 26, i commi 6-bis e 6-ter:

- il comma 6-bis estende la misura dell'adeguamento prezzi prevista dall'art. 26, ai lavori annotati nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023, con riferimento ad appalti aggiudicati sulla base di offerte "con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021";
- il comma 6-ter, invece, stabilisce che le disposizioni di cui al comma 6-bis, in deroga all'articolo 106, comma 1, lettera a), quarto periodo, del d.Lgs. n. 50/2016 si applicano anche agli appalti pubblici di lavori, relativi anche ad accordi quadro di cui all'articolo 54 del codice dei contratti pubblici, aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 31 dicembre 2022 e che non abbiano accesso al Fondo di cui al comma 7, relativamente alle lavorazioni eseguite o contabilizzate dal direttore dei lavori ovvero annotate, sotto la responsabilità dello stesso, nel libretto delle misure, dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023. Per questi appalti e accordi quadro, la soglia è rideterminata all'80%.

Infine, l'art. 29 del d.l. 4/2022, specifica che la compensazione prevista si applica agli appalti affidati successivamente all'entrata in vigore del decreto e con riguardo "al prezzo dei singoli materiali da

costruzione impiegati nelle lavorazioni contabilizzate nei dodici mesi precedenti al decreto del MIMS secondo periodo e nelle quantità accertate dal direttore dei lavori".

Mentre l'art. 29 del d.l. 4/2022 trova applicazione con riguardo agli appalti indetti successivamente alla data di entrata in vigore del decreto e in relazione alle lavorazioni sopra indicate, il sistema di adeguamento dei prezzi di cui all'art. 26 del d.l. 50/2022 trova applicazione, anche nei casi previsti dal comma 6-ter, riferito ai lavori aggiudicati sulla base di offerte presentate tra il 1° gennaio 2022 e il 31 dicembre 2022 e relativamente alle lavorazioni "eseguite o contabilizzate dal direttore dei lavori ovvero annotate, sotto la responsabilità dello stesso, nel libretto delle misure, dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023.

Quindi, nel caso di un appalto indetto nel 2021 e aggiudicato nel 2022, si può applicare l'art. 26, comma 6-ter del d.l. 50/2022, introdotta dalla l. 197/2022, al verificarsi delle condizioni previste dalla norma medesima.

Nel corso dell'esercizio 2022 per l'appalto di riqualifica della pista di volo si è reso necessario presentare Richiesta di accesso al fondo per adeguamento dei prezzi di cui all'articolo 26 comma 4 lettera b) del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022 n. 91, sulla base della determinazione ex art. 6 d.l. 76/2020 del Collegio consultivo tecnico in data 4 luglio 2022. A seguito della stesura di un atto transattivo l'appaltatore ha rinunciato ad esercitare azioni contro la stazione appaltante, nel caso in cui il Fondo non dovesse erogare integralmente le somme per le quali è stata effettuata la Richiesta di accesso. Il Ministero ha erogato il 50% della somma; qualora dovesse erogare ulteriori somme la Società avrà diritto a recuperare l'importo già pagato all'appaltatore per la revisione prezzi pari a 371 migliaia di euro.

EVENTI SOCIETARI

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

Come noto in data 4 luglio 2019 era stata stipulata una 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, disciplinava 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 avevano definito quindi le modalità amministrative e gestionali del programma di intervento. In particolare era previsto che Aeroporto di Genova S.p.A. svolgesse 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 erano affidate in regime di co-committenza

con l'Autorità di Sistema Portuale.

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, sottoscrivere il relativo contratto nel corso del 2021, con il raggruppamento di imprese costituito tra il Consorzio Integra (mandatario) e Ceisis (mandante). Nel corso del 2022 è pervenuto il Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo da parte dell'Ente Regolatore ed a fine 2022 sono stati avviati i lavori che stanno proseguendo

E' atteso un primo rilascio delle aree nel 2023.

E' stato concordato un atto aggiuntivo modificativo che ha ridefinito le milestone del progetto e le modalità di revisione prezzi dell'appalto, alla luce del decreto n.50/2022, convertito nella legge n. 91/2022 di cui si è trattato nei precedenti paragrafi, nonché dell'art. 106 del D.Lgs. 50/2016.

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, 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.

Tutti gli interventi sono stati eseguiti secondo quanto previsto e l'importo del contributo è stato integralmente erogato nel corso del 2022, ad eccezione di una rata che sarà erogata nel 2023.

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

Nel corso dell'esercizio 2022 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 e un 2021 ancora segnati da una pesante flessione per gli effetti prolungati della pandemia, l'aeroporto di Genova chiude il 2022 con 1.222.928 passeggeri. Una crescita notevole rispetto al 2021 (+99%) che consente allo scalo di oltrepassare nuovamente la soglia del milione di passeggeri e di recuperare l'80% del traffico 2019, avvicinandosi sempre più ai livelli pre-Covid, con un andamento peraltro non lontano dalla media nazionale (-14,7% sul 2019).

Il traffico Cargo, seppure in crescita rispetto al 2021 (+24,4%) e invertendo la tendenza negativa dei due anni precedenti, registra ancora una forte perdita (-59,2% su 2019), in controtendenza rispetto al trend nazionale che torna pienamente ai livelli pre-Covid.

Risultati incoraggianti arrivano, anche se in maniera più contenuta rispetto a quanto avvenuto nel 2021, dall'aviazione generale. La mancanza di collegamenti diretti e le restrizioni dovute al perdurare del conflitto in Ucraina confermano la tendenza da parte di alcuni mercati ad utilizzare voli privati e taxi sui quali si registra un ulteriore incremento rispetto al 2019 (movimenti +7%, passeggeri +25,8%, tonnellate +12,2%). Rispetto al 2021 il segmento registra invece, in termini di passeggeri, una contrazione del 19,7%.

Il primo trimestre 2022 è ancora caratterizzato da una forte incertezza a causa di una nuova e inaspettata ondata di contagi prima (Omicron), e dal successivo scoppio del conflitto Russia-Ucraina che avrà pesanti ripercussioni sull'intero comparto del trasporto aereo. Segnali di ripresa si registrano a partire dal mese di aprile 2022, anche se la chiusura dello spazio aereo e l'impennata dei prezzi di materie prime e carburante impattano in modo significativo sulle compagnie aeree che, mosse da maggiore prudenza, rallentano i propri piani di ripresa e crescita.

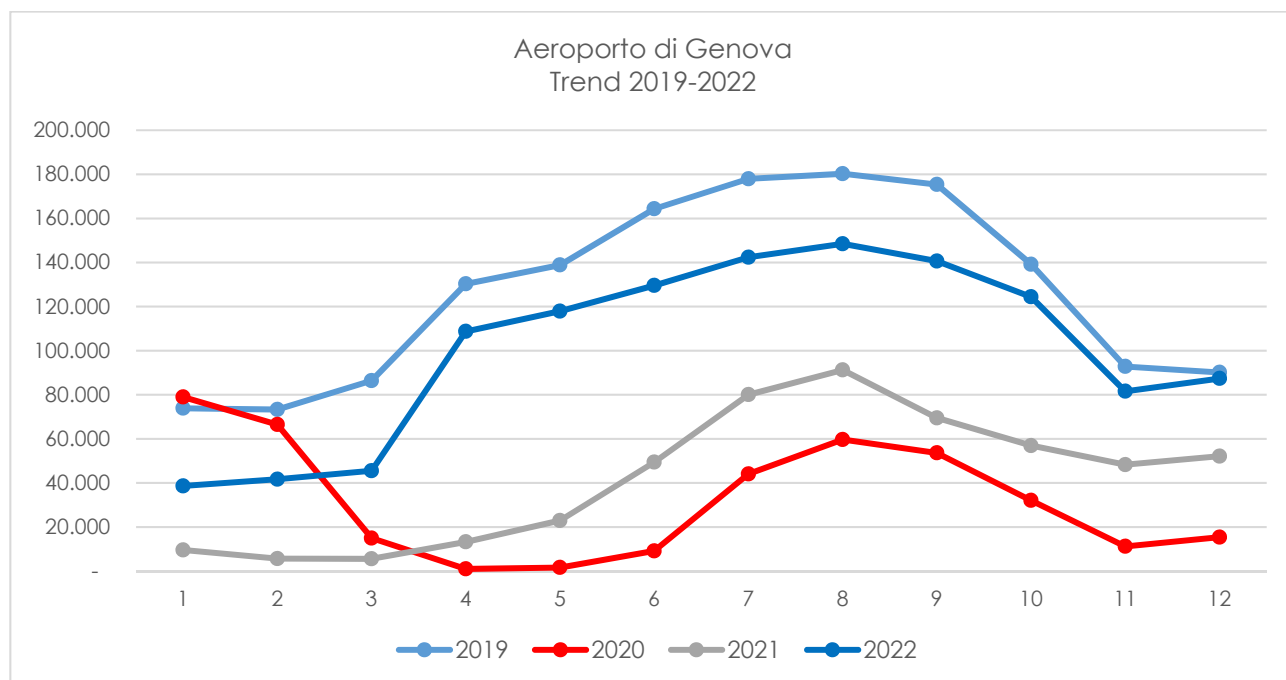
Se, sullo scalo genovese, la pandemia e lo stato di preoccupazione che ne era seguito avevano già comportato il mancato ripristino di alcuni collegamenti aerei da parte di vettori full service (Air France, British Airways e Siberia Airlines), il nuovo clima di incertezza e la necessità delle compagnie aeree di ridurre al minimo i propri rischi, rende il compito di sviluppare nuove rotte ancora più difficile. Nonostante ciò, a partire dal secondo trimestre 2022 si assiste ad un graduale incremento della capacità da parte dei full service (ITA, KLM e Lufthansa). I vettori low cost, ad eccezione di Volotea che riduce ulteriormente la sua capacità su Genova, sono più reattivi e mantengono un ruolo da protagonisti permettendo all'aeroporto di ampliare il proprio network e di destagionalizzare maggiormente l'attività. E se nel 2021 avevamo assistito per lo più ad azioni tattiche sul mercato domestico, che resta comunque la componente più importante con una quota superiore al 60% (contro il 49% del 2019), questa volta l'attenzione viene rivolta anche ai mercati internazionali.

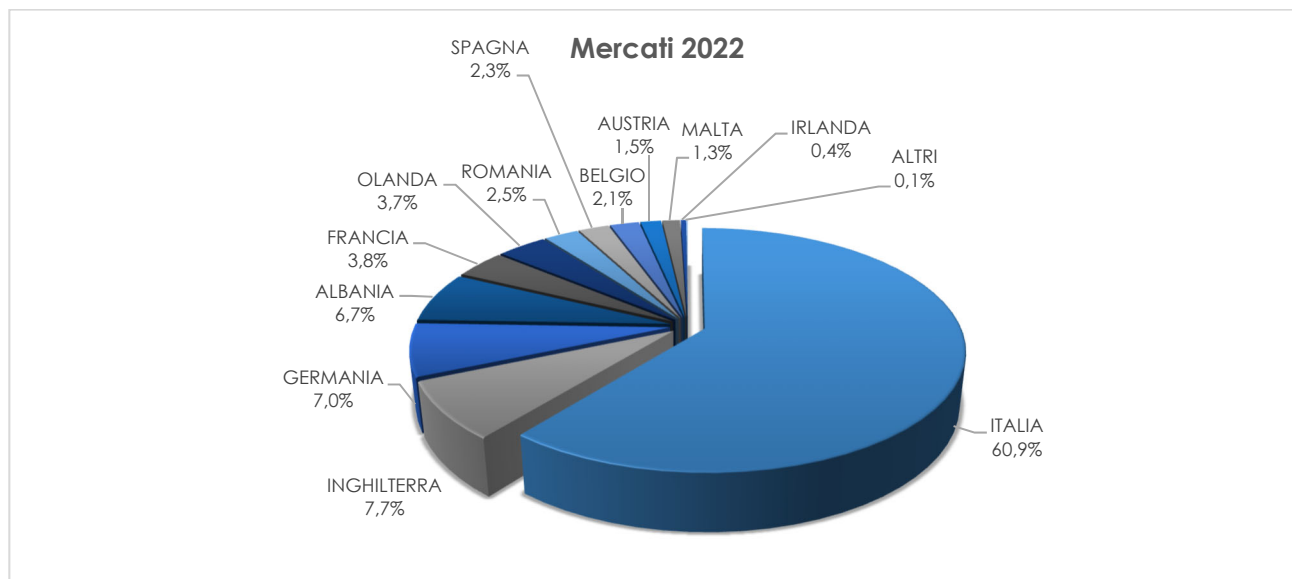
Ryanair conferma ben 12 rotte, di cui 6 internazionali (Bruxelles, Bucarest, Manchester, Malta, Londra STN e Vienna), Vueling affianca a Barcellona e a Parigi il nuovo collegamento su Londra Gatwick,

Lufthansa e KLM aumentano gradualmente la propria capacità migliorando la connettività via hub. Conferme anche da parte di Wizzair e Albawings su Tirana.

Tale scenario si traduce in un aumento della componente di traffico internazionale che passa dal 26% del 2021 al 38% nel 2022, e in una crescita ulteriore del peso dei low cost sul totale del traffico passeggeri (circa il 70%, contro il 49% del 2019), con Ryanair che la fa da padrona attestandosi primo vettore sullo scalo genovese sia per numero di posti offerti, sia per numero di destinazioni, con una quota del 46%.

Un contributo importante, anche se nettamente inferiore rispetto all'anno precedente, arriva anche nel 2022 dall'attività charter legata al traffico crocieristico MSC che, per sopperire alla ancora limitata offerta da parte dei vettori aerei, conferma alcune catene settimanali da Amburgo, Düsseldorf, Berlino, Colonia e Bruxelles generando circa 15.000 passeggeri. Attività che non verrà purtroppo confermata nel 2023 dal momento che la tendenza delle Compagnie di Crociera sarà quella di utilizzare sempre più i collegamenti di linea esistenti con conseguente perdita di passeggeri per lo scalo genovese che potrà competere, in termini di offerta, con Aeroporti/Porti competitor come Barcellona.





Analizzando le performance dei principali vettori che hanno operato sull'Aeroporto di Genova nel 2022, emerge quanto segue.

ITA AIRWAYS – Se il 2021 era stato per il vettore italiano un anno di transizione con un'attività leggermente ridotta rispetto all'anno precedente, nel 2022 assistiamo ad 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. Si tratta di una notevole iniezione di capacità (+87% sul 2021) che permette allo scalo genovese di accelerare il ritorno ai livelli pre-Covid grazie ad un recupero significativo di passeggeri (+85% rispetto al 2021 e -40% rispetto al 2019). Nella Summer 2022 si assiste ad un notevole incremento dei collegamenti long haul che consente a FCO di recuperare quote di mercato e di traffico in connessione fino ad oggi servito dagli altri hub europei.

VOLOTEA – Volotea conferma la decisione di chiudere la base operativa su Genova perdendo così il proprio primato sullo scalo genovese. Nel corso del primo trimestre il vettore offre una capacità molto ridotta rispetto al 2019 (-74,7%), mantenendo un'offerta minima sulle rotte chiave domestiche (NAP e CTA) e sulla nuova destinazione Parigi CDG, sospeso invece definitivamente il collegamento su Palermo dopo il periodo delle festività natalizie.

Offerta molto contenuta anche nella Summer 2022 in cui il numero delle destinazioni servite si riduce ulteriormente passando dalle venti del 2019 a quattro (Catania, Napoli, Cagliari e Olbia), con il solo mantenimento di Parigi come rotta internazionale. Una riduzione significativa che porta ad una perdita di passeggeri del 25% rispetto al 2021 (-56% rispetto al 2019).

Nel 2022 assistiamo ad un generale e graduale cambio di strategia da parte del vettore spagnolo sul mercato domestico, ormai diventato altamente competitivo a causa del massiccio investimento

da parte di competitor come Ryanair e Wizzair. Tale tendenza, confermata anche nel 2023, limiterà fortemente la presenza di Volotea sull'Italia a beneficio di altri mercati come Francia e Spagna.

RYANAIR – Se nel 2021 Ryanair aveva concentrato la propria strategia sul mercato domestico (Catania, Napoli, Palermo e Brindisi dalla W21/22), nel 2022 il vettore conferma il proprio impegno su Genova arricchendo ulteriormente il proprio network con due nuove rotte internazionali (Manchester e Vienna) e una domestica (Lamezia Terme). A queste si aggiungono a partire da fine ottobre 2022 i collegamenti con Dublino e Cagliari. Salgono così a 13 le rotte operate su Genova (Malta viene sospesa a fine Summer 2022), peraltro su base annuale. Nel corso del 2022, il vettore irlandese trasporta 550.468 passeggeri (+377% rispetto al 2021 e + 296% rispetto al 2019) con un aumento dei movimenti del 290% rispetto al 2021, da 914 a 3.567 (+332% rispetto al 2019). Ryanair consente di accelerare notevolmente la ripresa del traffico sullo scalo, contribuendo peraltro alla destagionalizzazione dell'attività

Ryanair assume in questo modo il ruolo di principale protagonista, sia in termini di destinazioni servite sia in termini di capacità offerta con una share del 46% (seguita da ITA Airways con il 17% e Volotea con il 15%), e 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. La strategia comune è di creare i presupposti utili all'apertura di una base operativa dal 2024.

KLM – Il vettore olandese, a differenza di altri vettori full service che si sono mostrati molto cauti nella fase di ripresa post pandemia, non ha mai sospeso la propria attività su Genova, mantenendo la propria presenza capillare sul network europeo. Nel caso specifico di Genova, KLM conferma il volo giornaliero su Amsterdam modulando la capacità offerta in base della domanda che si traduce, nel periodo di picco luglio – agosto, in un incremento di capacità grazie all'introduzione di un secondo volo giornaliero nei weekend.

KLM registra un significativo incremento di movimenti (+13%) e posti offerti (+12%) rispetto al 2021, recuperando così il 65% della capacità 2019. I passeggeri salgono a 44.481 contro 36.156 del 2021 (+23%) e il load factor recupera quasi 7 punti rispetto al 2021, attestandosi al 76,7%, (nel 2019 era stato dell'82,3%).

LUFTHANSA – Il vettore tedesco mantiene il collegamento su Francoforte (riattivato a Luglio 2021) fino alla fine del primo trimestre 2022, per poi spostare le operazioni sull'hub di Monaco a partire dalla Summer. Il mese di aprile vede anche l'introduzione di un secondo volo giornaliero (nightstop) in alcuni giorni della settimana che porta a undici il numero dei voli settimanali, migliorando notevolmente la connettività dello scalo.

La perdita, se paragonata al 2019, è ancora notevole (-60% di movimenti, -50% di passeggeri) ma da un confronto con il 2021 i segnali sono incoraggianti: la capacità aumenta del 166% e i passeggeri del 200% grazie ad un load factor più alto che si attesta al 74,5%, guadagnando quasi 9 punti, superando addirittura il riempimento medio del 2019 che era stato del 67%.

VUELING – A seguito dell'avvio, a novembre 2021, del nuovo collegamento su Parigi ORY che si affianca al Barcellona (stagionale), nel 2022 il vettore spagnolo decide di scommettere su Londra Gatwick andando parzialmente a riempire un gap lasciato da British Airways. La nuova rotta su LGW parte a luglio 2022 e va ad arricchire l'offerta su una destinazione strategica e con un potenziale di crescita elevatissimo (basti pensare che nel 2019 operavano su Londra tre vettori con una capacità totale di oltre 200.000 posti offerti, più che dimezzati nel 2022). Il notevole investimento da parte del vettore spagnolo si traduce in un +150% di movimenti rispetto al 2019 ma, mentre il collegamento su Barcellona ottiene buoni risultati, le performance del Londra e del Parigi non soddisfano le aspettative. Crescono ovviamente i passeggeri (+110% sul 2019) ma il riempimento si attesta a livelli piuttosto bassi (64% contro l'82% del 2019). Da qui la decisione del vettore spagnolo di sospendere il collegamento con Londra per la stagione invernale. Per il 2023 Vueling conferma tutti e tre i collegamenti, seppure con una capacità leggermente ridotta su Londra e Parigi.

WIZZAIR – New entry per l'aeroporto di Genova nel 2021, il vettore ungherese conferma il proprio investimento sulla Genova-Tirana anche nel 2022 offrendo un numero ancora maggiore di posti offerti (+88% rispetto al 2021) e realizzando oltre 50.000 passeggeri (+108%). Ottima anche la performance con un riempimento superiore all'88% che permette allo scalo genovese di recuperare e superare (anche grazie alla presenza sulla rotta di Albawings) i volumi di traffico 2019. Nel 2022 sulla Genova-Tirana si registrano oltre 80.000 passeggeri (+44% rispetto al 2019).

ALBAWINGS – Il vettore albanese si affianca a Wizzair sulla Genova – Tirana contribuendo in modo significativo al recupero e all'incremento del traffico sulla rotta con 30.000 passeggeri (+129% su 2021) e 230 movimenti (+95% su 2021). Anche Albawings registra un ottimo riempimento pari al 79%, guadagnando ben 12 punti sul 2021.

DATI DI TRAFFICO					
	2022	2021	2019	% 22 - 21	% 22 / 19
Tonnellaggio aeromobili					
• linea nazionale	400.864	219.850	414.764	82,3%	-3,4%
• linea internazionale	242.842	93.626	411.685	159,4%	-41,0%
Linea	643.706	313.476	826.449	105,3%	-22,1%
Charters	15.171	26.946	10.988	-43,7%	38,1%
Dirottati	0	133	462	0,0%	0,0%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	7.536	8.996	10.013	-16,2%	-24,7%
Aviazione generale e taxi	77.481	85.605	69.040	-9,5%	12,2%
Totale tonnellaggio	743.894	435.156	916.952	70,9%	-18,9%
Movimenti aeromobili					
• linea nazionale	5.717	3.392	6.893	68,5%	-17,1%
• linea internazionale	3.877	1.737	7.854	123,2%	-50,6%
Linea	9.594	5.129	14.747	87,1%	-34,9%
Charters	280	427	194	-34,4%	44,3%
Dirottati	0	2	7	0,0%	0,0%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	124	127	182	-2,4%	-31,9%
Aviazione generale e taxi	6.057	7.233	5.662	-16,3%	7,0%
Totale movimenti	16.055	12.918	20.792	24,3%	-22,8%
Passeggeri					
Linea nazionale	735.920	419.049	746.585	75,6%	-1,4%
Linea internazionale	459.629	146.784	765.674	213,1%	-40,0%
Totale linea	1.195.549	565.833	1.512.259	111,3%	-20,9%
Charters	19.356	38.493	17.264	-49,7%	12,1%
Altri	2	530	1.256	-99,6%	-99,8%
Aviazione generale e taxi	7.882	9.835	6.265	-19,9%	25,8%
Totale Passeggeri	1.222.789	614.691	1.537.044	98,9%	-20,4%
Merce e posta (Kg)					
Merce aerea	67.360	20.118	169.486	234,8%	-60,3%
Merce via superficie	1.030.927	851.684	2.590.527	21,0%	-60,2%
Totale merce	1.098.287	871.802	2.760.013	26,0%	-60,2%
Totale posta	425	851	1.527	-50,1%	-72,2%
Totale merce e posta	1.098.712	872.653	2.761.540	25,9%	-60,2%
Work Load Unit	1.223.467	614.901	1.538.754	99,0%	-20,5%

Attività non aeronautiche

A seguito del perdurare, nel 2022, degli effetti della pandemia e degli eventi geopolitici che hanno colpito i mercati globali, la Società ha provveduto a rivedere le intese e gli accordi commerciali con tutti i partner del settore non aviation, le cui attività sono principalmente legate al traffico passeggeri. Quanto sopra al fine di garantire la piena operatività commerciale nel nostro scalo e assicurare il livello qualitativo dei servizi previsto dalle normative vigenti ed assicurare la "passenger experience" in linea con gli obiettivi prefissati.

Nel corso del 2022 sono stati siglati accordi nei quali si prevede, per il primo trimestre dell'anno una flessibilità degli orari di apertura, coerente con l'operatività dei voli e accorgimenti commerciali relativi all'offerta, comunque in grado di offrire un adeguato servizio al pubblico.

Per alcune società sono stati eliminati alcuni corrispettivi fissi, i cosiddetti "minimi garantiti", per l'intero anno. Grazie ad una pronta ripartenza del traffico, già ad inizio stagione "summer", i punti vendita F&B e Retail, presenti in scalo e a supporto del traffico passeggeri, hanno potenziato nuovamente la loro offerta riproponendo una vendita assistita, sempre nel rispetto delle normative sanitaria.

Anche nel 2022, i numeri del business non aviation hanno confermato un trend di crescita positivo rispetto all'anno precedente ed il recupero dei livelli di fatturato registrati nel 2019, nonostante volumi di traffico ancora inferiori del 20% rispetto all'ultimo anno pre COVID. In taluni casi i fatturati hanno addirittura superato quelli del 2019.

Il totale dei ricavi del non aviation registra nel 2022 un incremento del +45 %rispetto al 2021 e un calo del -10% rispetto al 2019. Di seguito vengono meglio rappresentate le macro categorie.

RETAIL / F&B - L'andamento di queste categorie di ricavi (+155% rispetto al 2021 e -12% verso il 2019) è frutto di accordi che trovano l'abbattimento del minimo garantito, così da offrire un più ampio margine di azione ai diversi partner. Tali contrattazioni nascono da una puntuale analisi sui proventi attesi, per tutta l'annualità, basati sulla stima dei fatturati presunti dei diversi subconcessionari, riparametrati alla crescita di traffico passeggeri garantita dai diversi vettori aerei.

PARCHEGGIO - Il Parcheggio rappresenta una delle principali fonti di ricavo del non aviation dove la variazione dei ricavi è direttamente correlata all'andamento dei volumi di traffico passeggeri (+104% vs 2021 -36% vs 2019). I risultati economici sono frutto di un accordo che ha introdotto una rivisitazione del valore del minimo garantito sempre legato al traffico passeggeri stimato nell'anno 2022. Il risultato di chiusura anno ancora significativamente negativo rispetto al 2019 è in parte dovuto alla chiusura della base sul nostro scalo di uno dei principali vettori low cost presente in passato.

ADVERTISING - Anche per la pubblicità ha trovato applicazione una rimodulazione contrattuale basata sulla variazione percentuale dei passeggeri rispetto al 2019 (+154% vs 2021 e - 37% vs 2019).

CAR RENTAL - I proventi car rental rappresentano un risultato più che positivo sulla globalità dei ricavi non aviation, nonostante sia stata riconfermata una riduzione sui corrispettivi fissi, per tutto l'anno 2022, al fine di supportare questa macrocategoria che rientra tra le più colpite dagli effetti negativi della pandemia Covid 19. Grazie all'accordo sottoscritto con l'associazione di categoria ANIASA, è stato introdotto un nuovo metodo di calcolo dei proventi variabili che ha portato un risultato molto soddisfacente (+92% vs 2021 e +10% vs 2019).

SUBCONCESSIONI AVIATION - Con il rinnovo dei contratti di uffici e aree destinate ad attività aviation si confermano incrementi di fatturato correlati alla crescita del traffico aereo, sia di aviazione commerciale che di Business & Private Aviation. Si affacciano sullo scalo genovese anche nuovi partner (+16% vs 2021 e -3% vs 2019).

REAL ESTATE - La crescita dei ricavi del real estate deriva dall'assegnazione di aree che erano state rilasciate nel periodo pandemico e dall'espletamento di procedure selettive che hanno visto riconfermare la presenza di storici partner, ma con nuovi valori economici per i contratti sottoscritti (+10% vs 2021 e +14% vs 2019).

ATTIVITA' IN GESTIONE DIRETTA - In questa macroarea rientrano i servizi gestiti direttamente dalla Società. Tra questi, i servizi destinati all'assistenza al passeggero, come Meet&Great e Fast track. Significativo è il riallineamento dei risultati alle attese con la riapertura della Genova Lounge, la sottoscrizione di accordi con i principali vettori full carrier e la proroga dei contratti con le principali società specializzate nella vendita di accessi. In flessione il risultato derivato dalle vendite in biglietteria ancora lontano dal dato riferito all'anno 2019 (+75% vs 2021 e -36% vs 2019).

RECUPERI DIVERSI -

I recuperi diversi comprendono quanto non classificato nelle categorie precedenti (+31 vs 2021 -9% vs 2019). Tra questi utenze e spese generali.

PROVENTI NON AVIATION		
Attività	2022 vs 2019	2022 vs 2021
Retail / Food&Beverage	-12%	+ 155%
Parcheggio	-36%	+ 104%
Advertising	-37%	+154%
Car Rental	+10%	+92%
Subconcessioni aviation	-3%	+16%
Real Estate	+14%	+10%
Attività in gestione diretta	-36%	+75%
Recuperi diversi	-9%	+31%

Sviluppo infrastrutturale

Nel corso del 2022 la Società ha intrapreso importanti iniziative di sviluppo infrastrutturale, dando attuazione a quanto programmato e pianificato negli anni precedenti.

Sulla base della progettazione esecutiva sviluppata nell'anno precedente, ottenuta nel mese di giugno la definitiva approvazione di ENAC, si sono pienamente avviati i lavori di ampliamento e riqualifica del terminal passeggeri. Come previsto dal cronoprogramma, nel corso del secondo semestre si sono completate le fondazioni profonde del nuovo edificio ed in parallelo si sono programmate le prime attività di riqualifica del salone check in, avviate poi a gennaio 2023. Le attività dell'appaltatore, pur in un quadro economico generale complesso, peggiorato a partire da febbraio 2022 dagli eventi bellici in Ucraina, si sono sviluppate con una relativa regolarità, anche in ragione della definizione di un atto integrativo al contratto di appalto, volto a precisare le modalità di adeguamento prezzi ai sensi del DL 50/2022 e a ridefinire il cronoprogramma dei lavori.

Nei mesi di febbraio e marzo 2022 si sono inoltre avviati e conclusi i lavori di riqualifica della pista di volo, così come progettati ed appaltati nell'anno precedente. Le attività si sono svolte con regolarità secondo il programma previsto ed hanno consentito la riapertura della pista di volo domenica 20 marzo, come programmato e comunicato ai vettori. I lavori hanno consentito di ripristinare le condizioni di regolarità e portanza all'infrastruttura, assicurandone altri 20 anni di vita utile e risolvendo alcune non conformità emerse in sede di certificazione ex Reg. 139/2014 EASA. Nonostante le condizioni meteorologiche avverse riscontrate nella settimana di chiusura pista, il costante presidio della Direzione Lavori ha consentito di risolvere tempestivamente le problematiche emerse durante lo svolgimento delle attività, gestendo anche alcune lavorazioni in variante, le quali hanno comportato un incremento del valore contrattuale da 3,7 a 4,1 milioni di Euro. A seguire si sono concluse le procedure di accertamento agibilità da parte di ENAC, accompagnate da una campagna di rilievi e monitoraggi volti a verificare la qualità e la conformità dei materiali impiegati. Dal punto di vista amministrativo, occorre ricordare che, in ragione della particolarità dell'appalto e della sua collocazione temporale, con particolare riferimento al significativo aumento dei prezzi dei materiali bituminosi, è stato costituito un Collegio Consultivo Tecnico (CCT) ai sensi del DL 76/2020 che, successivamente alla conclusione dei lavori, ha predisposto, a maggioranza, una determinazione specifica circa l'entità dell'adeguamento del valore dell'appalto, pari a circa 5,5 milioni di Euro. In merito a tale adeguamento, la Società ha predisposto istanza di accesso al Fondo di Compensazione di cui al DL 50/2022, secondo le modalità previste dal successivo DM 241/2022.

Nel primo semestre 2022 si sono inoltre conclusi i lavori di realizzazione della nuova sala imbarchi temporanea destinata prevalentemente ai passeggeri internazionali. L'infrastruttura, di superficie pari a circa 300mq, è stata inaugurata alla presenza del Sindaco di Genova e del Presidente della Regione Liguria nel mese di giugno 2022 e costituisce un primo e significativo esempio del nuovo standard qualitativo infrastrutturale che sarà messo a disposizione dei passeggeri con i lavori di

ampliamento e riqualificazione di cui ai punti precedenti. E' opportuno ricordare come l'infrastruttura sia stata progettata internamente alla Società e, analogamente, i lavori sono stati diretti dalla struttura aziendale responsabile per lo sviluppo infrastrutturale.

Nel corso dell'estate si sono conclusi i lavori di adeguamento dei locali "Ex ARO", rilasciati da ENAV l'anno precedente, i quali sono stati destinati ad ospitare le nuove funzioni di coordinamento operativo Air Side e Business & Private Aviation. I lavori costituiscono una prima fase di un importante intervento di riqualifica ed ammodernamento di tutti i locali operativi collocati al piano terreno del terminal passeggeri. La seconda fase del programma è stata avviata nel mese di novembre 2022 e si concluderà nel mese di aprile 2023.

Per quanto riguarda le attività di sviluppo infrastrutturale di terze parti, supervisionate e coordinate dalla Società, si segnala il completamento del magazzino per attrezzature aeroportuali, realizzato dal Provveditorato OO.PP. Liguria/Piemonte nell'ambito dei lavori di realizzazione nuova Sezione Aerea della Guardia di Finanza ed il successivo avvio della seconda fase dell'intervento, consistente nella demolizione di alcuni ricoveri ormai fatiscenti.

Nel corso dell'anno si sono pressoché conclusi i lavori di ammodernamento, demolizione e ricostruzione di una sezione del viadotto di accesso all'aeroporto. 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, ha messo a disposizione una nuova infrastruttura di accesso allo scalo, compatibile con la futura realizzazione della nuova fermata ferroviaria "Aeroporto/Erzelli" da parte di RFI, che ha sottoscritto il relativo contratto di appalto nel medesimo anno 2022, con previsione di completamento per il 2025. Il nuovo viadotto è stato riaperto al traffico nel mese di gennaio 2023.

Sempre in merito all'accessibilità dello scalo, è opportuno evidenziare come il Comune di Genova abbia completato nel corso del 2022 il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di un nuovo impianto di trasporto in sede fissa (People Mover) destinato a collegare la citata fermata ferroviaria al Terminal Aeroportuale ed alla Collina di Erzelli. Tale progetto, di significativa importanza funzionale ed economica, andrà a sostituire quanto precedentemente previsto dalla Società relativamente al collegamento Terminal-Fermata Ferroviaria (Cabinovia) e sarà integralmente finanziato con fondi Ministeriali, per i quali l'Amministrazione Comunale ha già predisposto istanza.

ENAV ha concluso la progettazione definitiva del nuovo radar di avvicinamento, da realizzarsi in una nuova ubicazione compatibile con lo sviluppo infrastrutturale dello scalo e con la sicurezza delle operazioni di volo. La realizzazione del nuovo radar, prevista nel corso del 2023, consentirà la risoluzione definitiva di una non conformità importante relativa al posizionamento dell'attuale impianto a poco più di 100 metri dalla pista di volo.

Relativamente invece alla realizzazione del nuovo Deposito Carburante AVIO AIRBP, si segnala l'avvio delle procedure di selezione ed affidamento dei lavori da parte del Sub Concessionario,

successivamente alla definitiva approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi.

Con riferimento alle attività di bonifica del secondo deposito carburante dismesso da ENI negli anni precedenti, si segnala la definitiva approvazione del progetto operativo di bonifica da parte degli Enti locali competenti e la successiva realizzazione e messa in esercizio dell'impianto di trattamento della falda acquifera, come previsto dagli obblighi in capo al Sub Concessionario.

Anche le attività in capo al Comune di Genova e relative all'adeguamento idraulico della foce del Torrente Chiaravagna si sono sostanzialmente concluse nel 2022, mettendo in sicurezza l'area sita al confine ovest del sedime aeroportuale.

In considerazione infine della prossima conclusione del ciclo quadriennale di pianificazione degli investimenti (2023), è stata avviata la selezione per l'affidamento delle attività di supporto alla predisposizione del nuovo Piano Quadriennale degli Investimenti (2024-2027) che si è conclusa nel mese di dicembre 2022 con l'affidamento dell'incarico alla Società "OneWorks" di Milano.

Attività di Marketing & Commerciale

Anche nel 2022, così come negli anni precedenti, 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 ai volumi di attività pre pandemia. L'avvio dei lavori di ampliamento e ammodernamento dell'aerostazione ha condizionato temporaneamente le attività; è il caso ad esempio del retailer Andrea Morando, la cui attività è stata temporaneamente sospesa per consentire l'abbattimento del punto vendita legato al progetto di restyling del terminal in area landside. Intensa l'attività di sviluppo e consolidamento delle relazioni di business con le compagnie aeree, in particolare con Ryanair; la compagnia nel 2022 è stata il primo vettore per numero di rotte operate e per numero di passeggeri trasportati (550.468). Da evidenziare come l'avvio della rotta Genova-Dublino, annunciata nella prima metà del 2022 e operata a partire dalla stagione Winter 22/23, sia stata accompagnata da una campagna promozionale del Comune di Genova sui canali del vettore, sostenendo l'avvio delle attività e in una logica di stimolazione del traffico particolarmente in linea con le aspettative del vettore. Il 2022 ha visto la riapertura della Genova Lounge, con un buon riscontro da parte di vettori e utenza. Sono state apportate migliorie in termini di servizio (da segnalare, in particolare, l'introduzione di un servizio di accompagnamento per i passeggeri di Ita Airways) e di catering. Le iniziative di promozione del territorio ligure sui canali dei vettori sono state tenute in considerazione da parte di Regione Liguria – Filse – Liguria International ai fini del riconoscimento di un contributo a supporto dell'internazionalizzazione del territorio al momento non definito ma quantificabile in alcune decine di migliaia di euro.

Attività di comunicazione, studio e relazioni esterne

L'attività di comunicazione ha visto, nel 2022, un ritorno alla normalità con una forte attenzione alla comunicazione istituzionale e commerciale dopo due anni nei quali i principali argomenti di informazione esterna erano legati alla pandemia, alle misure di restrizione dei viaggi e a quelle di sicurezza sanitaria in aeroporto e in volo. 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. Particolare rilevanza hanno avuto gli interventi infrastrutturali, come il rifacimento della superficie della pista e l'avvio dei lavori di ampliamento dell'aerostazione. A inizio anno l'annuncio congiunto con il vettore della sospensione delle attività della base Volotea è stato gestito con attenzione e ponendo l'accento sul mantenimento dell'offerta aviation, anche grazie all'offerta di altri vettori come Ryanair, e delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto nonostante la decisione della compagnia. A giugno è stato organizzato un evento di inaugurazione della nuova area imbarchi di ponente che ha visto una buona copertura mediatica e la partecipazione, tra gli altri ospiti, del Presidente della Regione e del Sindaco di Genova. La riapertura della pista dopo una settimana di chiusura per consentire i lavori di rifacimento, a marzo, ha avuto grande attenzione mediatica sia per il ritorno all'operatività dello scalo sia perché il primo volo, da Bucarest, aveva a bordo alcune decine di profughi ucraini fuggiti dopo l'invasione russa. Nel corso dell'anno è proseguita l'implementazione del nuovo logo sui vari canali di comunicazione. Particolare attenzione da parte dei media locali è stata data all'annuncio di nuovi collegamenti Ryanair, con un incontro con la stampa svoltosi a fine marzo nella sede del Comune di Genova, per l'annuncio in particolare del nuovo volo per Dublino, una conferenza stampa a fine settembre per l'annuncio della stagione Winter (svoltasi presso la sede della Camera di Commercio), alla presenza del Country manager del vettore, e la diffusione di un comunicato stampa a fine anno. 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. Particolare importanza è stata riservata alle agenzie di viaggio, sia con l'organizzazione di un Open Day per facilitarne l'incontro con vettori ed Enti di promozione turistica delle destinazioni, sia attraverso workshop, newsletter dedicate e iniziative commerciali come campagne di scontistica sui servizi del parcheggio, della Genova Lounge e del Fast track. Sempre nel corso del 2023 la Società ha partecipato a numerosi incontri pubblici con l'obiettivo di valorizzare gli interventi infrastrutturali e il piano di sviluppo commerciale. Da segnalare, in particolare, la partecipazione in qualità di relatori al convegno "Il futuro del modello croceristico e il modello Genova", organizzato da Costa Crociere ad aprile, con la partecipazione di numerosi stakeholder locali. Da ricordare anche la partecipazione, sempre come relatori, all'evento organizzato da Autorità di Sistema Portuale del Mar

Ligure Occidentale e da Regione Liguria a margine del Seatrade Cruise Med 2022 di Malaga, che si è svolto nel mese di settembre. Crescente attenzione è stata rivolta alle tematiche della sostenibilità ambientale, in particolare con la comunicazione congiunta con Citroen relativa all'ingresso in flotta di nuovi mezzi operativi elettrici. Anche l'avvio dell'operatività del nuovo aeromobile A220 da parte di Ita Airways, che ha scelto Genova come scalo inaugurale, ha consentito di evidenziare l'attenzione alle tematiche ambientali in affiancamento all'importante tema del consolidamento del prodotto aviation sulla rotta Genova-Roma, da sempre oggetto di grande attenzione. È proseguita la collaborazione con l'associazione Flying Angels, cui vengono devoluti i proventi del "progetto pesto", e con la quale è stato varato il progetto "Angeli custodi" sotto l'egida di Assaeroporti. Nei mesi di maggio e giugno 2022 è stata pubblicata una campagna di promozione delle destinazioni, con brand "Genova City Airport". La campagna di promozione delle rotte aveva come obiettivo l'incremento della conoscenza dei voli in vendita dall'aeroporto di Genova tra i potenziali viaggiatori residenti nel bacino d'utenza (Genova + Savona + Cuneo + Asti + Alessandria). Alcuni voli sono stati promossi anche nelle province di Imperia e La Spezia, laddove non sussisteva concorrenza degli aeroporti di Pisa e Nizza. La pianificazione e la gestione della campagna sui vari canali (target, budget, programmazione) sono state gestite in house con la consulenza dell'agenzia Meloria. I canali pubblicitari erano Google Ads (display e search) e Meta (Facebook e Instagram). L'investimento è stato di 18.200 euro nel periodo 1° maggio – 30 giugno 2022. La campagna ha generato in totale 14,4 milioni di visualizzazioni e 225.045 click sui siti dei vettori (pagine con link univoco dedicato alle rotte Genova-destinazione). La spesa media per click è stata di 8 centesimi. La campagna digital 2019 aveva visto un budget simile a quello del 2022, con una campagna dedicata ai vettori Alitalia, Lufthansa ed Ernest Airlines. I canali utilizzati erano stati Google Ads, Seedtag e Taboola. Le impression complessive erano state in linea con quelle della campagna 2022, ma i clic erano stati inferiori, con un costo per clic circa 5 volte più elevato (0,39 euro vs 0,08). A fine anno è stata inoltre pubblicata una campagna a supporto delle destinazioni Ryanair, con un budget per i canali Google Ads e Meta di 8.500 euro, che ha generato 6,7 milioni di visualizzazioni e 116.985 click, con un costo medio di 0,07 euro a click. A ottobre è stato prodotto e pubblicato un video dedicato ai 60 anni dell'Aeroporto di Genova.

ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR

Security

Il 2022 ha visto una ripresa del traffico di voli commerciali rispetto all'anno precedente, grazie alla fine dell'emergenza sanitaria, ed il mantenimento di una significativa operatività di voli di Aviazione Generale; è stata pertanto necessaria un'efficace implementazione della qualità dei servizi di sicurezza (qualità operativa) e della puntuale applicazione dei controlli su persone, bagagli e merce. Ciò in quanto, durante la Pandemia, la necessità di salvaguardare le vite umane aveva imposto

linee guida a livello internazionale e nazionale che prevedessero diverse e più mitigate, in alcuni casi, misure di controllo di sicurezza per evitare la trasmissione del contagio.

Questo cambiamento nelle metodologie e la relativa perdita di efficacia dei controlli, in alcuni casi, non ultimo il divieto di richiedere ai passeggeri di rimuovere la mascherina dal viso per un esaustivo riconoscimento della persona, è stato oggetto in Europa e in Italia da parte di ENAC attraverso l'emanazione di nuove linee guida e richiami, già iniziata parzialmente nel 2021, affinché si tornasse ai regimi di attenzione ante Covid, soprattutto in occasione di una ripresa del traffico.

E' stata riscontrata in tutti gli aeroporti una grande difficoltà nel 'richiamare' con formule addestrative e richiami comportamentali gli addetti alla sicurezza, le Forze di Polizia e gli operatori tutti sull'applicazione delle metodologie standard ante Covid; la manualità nei controlli, il comportamento verso operatori e passeggeri e viceversa era completamente cambiato. Da qui una formazione continua anche sul campo e durante l'operatività con continui richiami e ore di formazione ed informazione.

A gennaio 2022 il NCI Nucleo ispettivo nazionale di security composto da ENAC e Ministero dell'Interno, ha effettuato l'audit annuale (ultima ispezione avvenuta nel 2019) su tutto il sistema di sicurezza dello scalo e sul livello di efficacia dei controlli di sicurezza. Non sono state evidenziate conformità gravi ed è stato rilevato un buon livello di preparazione e attivazione di tutto il sistema. I rilievi evidenziati, alcuni operativi ed alcuni di attuazione di sistema, sono stati tutti oggetto di rientro in tempo limitato e conclusi entro le tempistiche indicate e concordate con ENAC.

Tuttavia, seppur tornati alla normalità e comunque nel pieno rispetto degli standard previsti per la protezione del sito, anche nel 2022 è stata oggetto di attenzione massima la necessità di contenere i costi; pertanto sono state parzialmente ridotte le risorse di security sul campo, in particolare per alcuni presidi, concordando con ENAC il prolungamento di tale deregolamentazione nata in piena pandemia. Tale situazione tornerà alla completa normalità nel prossimo futuro ed in base all'operativo dello scalo.

Esercitazioni sullo scalo: nel corso del 2022 si sono svolte due prove antiterrorismo organizzate dal Ministero dell'Interno con il contributo della Società, al fine di testare il sistema di reazione del DSA (Dispositivo di sicurezza aeroportuale) e l'applicazione delle procedure anche logistiche da parte della Società, del Security Manager e con il coinvolgimento dell'Impresa di sicurezza. Sono stati coinvolti i reparti operativi della Società per le chiamate di emergenza.

Alcuni episodi reali e interventi sul campo: come nel campo della safety, tutti gli accadimenti più o meno gravi in materia di security sono inviati dal security manager, oltre che al proprio interno, ad ENAC Direzione Aeroportuale. Ciò al fine di controllare ed evidenziare le azioni da mettere in atto. Nel 2022 sono state effettuate più segnalazioni formali, agli atti, che hanno riguardato sia tentativi di

utilizzo di passaporti o documenti falsi o contraffatti (segnalazioni interne), sia presenze di persone o mezzi in situazioni 'sospette' e gestite con intervento PS/GDF, sia gestione di oggetti e/o altre situazioni non identificate come 'sicure' da un punto di vista security. In tutti i casi il sistema di attivazione della centrale operativa e del servizio di controllo e pattugliamento oltre che la collaborazione degli operatori coinvolti ha permesso una corretta gestione delle 'anomalie'.

Non ultimo la giornata di sciopero di Ansaldo, lavoratori in protesta, che ha visto una invasione del terminal dell'aeroporto da parte di questi lavoratori senza che ci fosse stato nessun preavviso da parte delle Autorità competenti. Solo grazie all'applicazione tempestiva di procedure testate sul campo, è stato possibile mitigare l'occupazione del terminal confinandola alla sola zona 'partene esterna' chiudendo immediatamente tutti gli accessi ai varchi e conseguentemente alla zona 'sensibile/ sterile'. La Società ha gestito l'evento sia da un punto di vista security che di assistenza passeggeri per mitigare al massimo i disservizi intervenuti.

Negli episodi che non sono oggetto di segnalazione in quanto ritenuti 'ordinari' rientrano i costanti controlli di osservazione e controllo di figure e profili che possano manifestarsi in particolare su voli sensibili e anche all'interno del Terminal come presenze non legate ai voli. Questo tipo di situazioni vengono attuate ogni giornata operativa sia dalla security della Società che da FF.OO.

Le attivazioni 2022 sulle scadenze 2021: l'anno 2021, dichiarato anno della Security da ICAO, ma ancora in fase di sviluppo post pandemia, ha visto una serie di scadenze normative che in alcuni casi sono state protratte negli anni successivi per dar modo alle Società di Gestione europee ed italiane di poter attivare quanto necessario e rispondente alla norma in materia di security.

Direzione Safety e Security ENAC: si segnala l'unificazione delle due Direzioni Safety e Security di ENAC, finalizzata ad un allineamento nell'approccio che l'autorità tutoria ha nei confronti di due tematiche ritenute omologhe dal quadro normativo europeo.

Con il Reg UE 2021/255 erano state apportate una serie di modifiche a parametri specifici al settore merci ed in particolare ad azioni da implementare a cura degli Agenti Regolamentati.

Aeroporto di Genova S.p.A., con qualifica di Agente Regolamentato security unico sullo scalo per il settore merci, aveva attivato una serie di modifiche alla documentazione di competenza e alle metodologie di controlli e accettazione merce. A ottobre 2021 aveva avviato la pratica di richiesta di conferma qualifica di Agente regolamentato, in scadenza 2022.

Durante la visita ispettiva del NCI, proprio nel mese di gennaio 2022, le modifiche apportate sono state considerate conformi e il settore merci è stato oggetto di sole 'osservazioni e suggerimenti' completamente recepite. La qualifica di Agente Regolamento è stata quindi rinnovata per i 5 anni successivi (27/01/2027 protocollo ENAC marzo 2022).

A decorrere dal 31 dicembre 2021 è entrata in vigore la nuova disciplina in materia di controllo 'rafforzato' dei precedenti personali per gli operatori aeroportuali, differenziato a seconda del ruolo ricoperto. La security nell'ambito delle operazioni svolte dall'Ufficio permessi e tesseramento del Gestore ha introdotto alcune modifiche sul sistema per la gestione dei TIA, tesserini di accesso, condiviso con la Polizia di Stato affinché questa potesse attivarsi con controlli 'rafforzati' (Roma Ministero dell'interno) sia sugli operatori già in possesso di TIA, sia per la nuove pratiche di richiesta emissioni TIA.

Ciò ha comportato, a partire dal mese di gennaio 2022, un lavoro in collaborazione con la Polizia di Stato, da parte del Security Manager al fine di favorire l'emissione dei TIA senza tempistiche troppo lunghe nel tempo e che impedissero in qualche modo le operazioni sullo scalo, non ultimi i cantieri previsti. Genova, al confronto di altri aeroporti, non ha mai rilevato forti problematiche grazie alla stretta collaborazione e condivisione della tematica con la Polizia di Frontiera.

Attività supplementari: In relazione a quanto sopra l'attività dell'Ufficio permessi in materia di emanazione e controlli TIA persone e lasciapassare veicoli e della security intesa come sorveglianza e protezione, è stata implementata anche in relazione ai cantieri aperti sullo scalo nel corso del 2022, non ultimo il cantiere per il rifacimento della pista in area di manovra che ha visto la gestione di più di 200 uomini con oltre 150 mezzi.

In materia di cybersecurity, la nuova edizione del PNS, Programma Nazionale per la sicurezza dell'Aviazione Civile, ha previsto entro il 31 dicembre 2021 l'inserimento di materiale specifico in materia di cyber security 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 partire dal 2022 a garanzia di procedure di 'contingency'. Allo scopo, il Security Manager si è sottoposta ad una formazione specifica che è continuata nel corso del 2022.

Il PNS Programma Nazionale per la sicurezza dell'Aviazione civile, è stato nuovamente emendato nella parte B -non classificata controllata- in sospeso ormai da due anni ad ottobre 2022. L'emendamento ha previsto attivazioni specifiche in materia di controlli e azioni di tipo infrastrutturale e apparati; in questo ultimo caso AGS aveva già predisposto quanto richiesto in materia di apparati per il controllo dei bagagli da stiva e relativa configurazione infrastrutturale nel corso del 2021.

Qualifica di istruttore Certificato ENAC: il Security Manager, in qualità di istruttore Certificato ENAC, 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 stata sviluppata e applicata a partire dal gennaio 2022 ai vari corsi tenuti sia agli Enti di Stato che agli operatori, tutti.

Sempre nel 2022 la qualifica di istruttore certificato è stata oggetto di rivalidazione biennale come previsto dalla Circolare ENAC SEC01A.

In tema di prevenzione di atti illeciti e formazione la Società ha dato seguito, alla formazione e alla informazione degli Enti di Stato e Forze speciali su materie specifiche afferenti all'antiterrorismo per mantenere un alto livello di sicurezza. Questo percorso, intrapreso unicamente sullo scalo di Genova, ha garantito un'azione sinergica tra l'aeroporto, le FF.OO interne e i reparti speciali.

Manuale di aeroporto:

La Società ha provveduto a redigere un'ulteriore revisione della seconda edizione del Manuale di Aeroporto, resasi necessaria per le modifiche infrastrutturali apportate con i lavori previsti dal progetto di riqualifica della pavimentazione della pista di volo, per l'allineamento del Piano di Emergenza Aeroportuale ai contenuti del Regolamento (UE) 139/2014 e per esigenze di miglioramento scaturite da un riesame interno finalizzato a perseguire i più alti livelli di safety. Tale documento contiene tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo sicuro, per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto e dei suoi equipaggiamenti nonché la rappresentazione delle superfici di protezione e limitazione degli ostacoli. 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 ed 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 ed incidenti aeronautici.

L'attività di controllo e di auditing, associata alle attività di formazione e di sensibilizzazione del personale, nonché l'analisi dei Ground Safety Report ricevuti, ha contribuito a fornire un numero sempre maggiore di informazioni, essenziali per l'analisi della safety nel suo complesso. Nell'anno 2022 sono stati effettuati n.11 audit interni, sono stati verificati n. 96 Turn Around di aviazione commerciale e sono stati analizzati 84 Ground Safety Report.

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. Nel 2022 sono stati attivati numerosi processi di “*change management*” sia di revisione che di nuova redazione, con approfondimenti circa la struttura organizzativa, le operazioni e le infrastrutture, dall'istituzione della nuova posizione “Coordinatore Airside”, al Piano di Emergenza Aeroportuale, all'ampliamento del Terminal, alla riqualifica della pavimentazione della pista di volo. Nell'anno 2020 è terminato positivamente il primo ciclo triennale di sorveglianza da parte di ENAC ed è quindi iniziato nel 2021 e proseguito per tutto il 2022 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. Nell'anno 2022, l'Ente ha ridefinito per motivi organizzativi la composizione di n. 2 Team di Sorveglianza e nonostante il tempo necessario per il processo di familiarizzazione e di allineamento, lo stesso è riuscito ad effettuare i n.5 audit previsti dal proprio audit plan.

Assistenza PRM (Passeggeri a mobilità ridotta)

Nel 2022 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 2022 si è concluso con un totale di 7.087 assistenze (anno base 2019, 9.139 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 anche grazie al supporto nei mesi estivi dei militi della Croce di San Giorgio. 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 2'12". 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 1.005 interviste suddivise nei mesi di maggio-giugno, luglio, settembre-ottobre e dicembre.

FOCUS INDICATORI / OBIETTIVI DI QUALITA'

L' aeroporto di Genova chiude il 2022 con 1.222.789 passeggeri (inclusa l'aviazione generale) contro

i 614.691 del 2021, un aumento del traffico pari al 99% circa. Il numero dei movimenti è stato pari a 16.055, contro i 12.918 del 2021 (+24,3%).

Come noto, la definizione degli obiettivi 2022 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, ben 20 indicatori registrano un indice di gradimento pari o superiore al 98%.

Nei primi mesi del 2022, è stata completamente riqualificata la pista di volo (con conseguente temporanea chiusura dello scalo), assicurando così un prolungamento della vita utile dell'infrastruttura e il rientro da alcune non conformità rilevate in sede di certificazione.

Nel mese di giugno 2022 è stata inaugurata una nuova sala di imbarco, destinata prevalentemente ai passeggeri in partenza verso destinazioni internazionali. La nuova area è stata realizzata con caratteristiche architettoniche in linea con quanto previsto dal progetto di riqualifica del terminal passeggeri ed assicurerà adeguati standard di servizio ai passeggeri in partenza.

In parallelo sono stati avviati i lavori di ampliamento e ristrutturazione del terminal passeggeri, le lavorazioni proseguiranno, secondo un dettagliato programma per fasi, per tutto il 2023 e il 2024, assicurando un rilascio delle varie aree una volta completate, al fine di offrire un livello di servizio sempre più elevato ai passeggeri.

Allo stesso modo, l'esecuzione stessa dei lavori potrebbe portare a marginali disagi ai viaggiatori, in termini di spazi disponibili e servizi limitati. Come già avvenuto in passato per altri interventi di minore entità, sarà cura di Aeroporto di Genova SpA assicurare la massima limitazione di tali disagi e garantire una efficace supervisione delle attività, tenendo in debita considerazione le esigenze dei viaggiatori e la regolarità delle operazioni.

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.aeroportodigenova.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

Nel mese di novembre 2022 la Società ha superato la verifica ispettiva *sui prestatori di servizi di assistenza a terra*, intesa come attività di sorveglianza periodica da parte di ENAC, sui requisiti di certificazione Handling di Aeroporto di Genova S.p.A.

Il processo di verifica da parte dell'ente, ha confermato la conformità del titolo di *Handler* della Società ed il conseguente mantenimento dei requisiti previsti dalla Certificazione dei Prestatori di

Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra.

Il 2022 registra il primo importante incremento di traffico, rispetto a quanto negativamente evidenziato nel corso dei due anni precedenti, condizionati in misura significativa dalle ripercussioni della crisi pandemica mondiale.

Già dai primi mesi dell'anno, l'alleggerimento delle restrizioni sanitarie fino a quel momento applicate in Europa e nel mondo, produce una ritrovata attitudine allo spostamento per via aerea da parte dei passeggeri ed un conseguente incremento del numero dei movimenti; questo determina percentuali di crescita sensibili, rispetto agli stessi mesi invernali dell'anno precedente.

Coerentemente con il profilo di stagionalità dell'Aeroporto, l'incremento di traffico maggiormente significativo si registra nel periodo della SUMMER aeronautica, tra aprile e ottobre 2022.

L'importante rafforzamento delle destinazioni dei voli Ryanair, l'ingresso dei voli Charter con destinazione Germania legati al traffico marittimo di MSC, l'incremento delle ulteriori rotazioni ITA sull'Hub di Fiumicino ed il consolidamento di Lufthansa, prima su Francoforte e poi su Monaco, di KLM su Amsterdam, di Wizzair e Albawings su Tirana e di Volotea sulle destinazioni mediterranee nazionali, determinano una crescita sensibile in termini numerici di passeggeri e movimenti

L'incremento di traffico della stagione estiva ha determinato la necessità di inserimento di ore di lavoro temporaneo, in forma di somministrazione, fornite da un'Agenzia di lavoro interinale.

In tal senso, si è resa necessaria l'integrazione di personale nelle aree operative di Accettazione/Imbarchi ed UCV (Ufficio Controllo Voli).

Dato il numero importante di assistenze dedicate a passeggeri PRM (passeggeri a ristretta mobilità), la Società torna ad usufruire, inoltre, del servizio effettuato da militi della Pubblica Assistenza, nelle giornate e nelle fasce orarie di maggior picco, nel periodo estivo giugno - settembre.

Importante e strategica anche l'acquisizione di nuovi mezzi di Rampa, necessari per il rinnovamento e l'integrazione del parco GSE (Ground Support Equipment) utile all'espletamento di tutte le attività di Handling sul piazzale aereo: nr. 1 Push-Back elettrico, nr. 1 mezzo rifornimento acqua potabile, nr. 3 autoveicoli elettrici.

L'estate 2022 ha registrato anche l'implementazione di una nuova area imbarchi di circa 300 metri quadrati, dotata di due gate con capienza fino a 200 passeggeri, che ha avuto una grande utilità visti i crescenti flussi di passeggeri in partenza dallo scalo nello stesso periodo.

Tale struttura, data la posizione, ha determinato anche una maggior disponibilità di spazio per i passeggeri d'imbarco su voli con destinazione extra-Schengen contemporanea.

Nuovamente, 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 "Summer" aeronautica.

La Società subappalta, tramite l'applicazione di accordi specifici, l'effettuazione delle attività di trasporto passeggeri ed equipaggi, a società FBO di Aviazione Generale, al fine di migliorare il

servizio rivolto alla utenza dei voli nella propria supervisione.

L'anno in oggetto, data la proiezione di aumento del traffico e dell'operatività di scalo, prospettate al termine dell'anno precedente, ha visto l'applicazione di una nuova disposizione organizzativa dell'Handling aeroportuale.

Sono stati creati due gruppi di coordinamento delle diverse aree operative alle dipendenze dell'Handling Manager:

- Coordinatori Landside
- Coordinatori Airside

ed un gruppo specifico per il coordinamento delle operazioni derivanti dall'Aviazione Generale e Privata, dipendente dall'Ente Security:

- Coordinatori Business & Private Aviation

A capo delle due aree, Airside (comprensiva di Rampa ed UCV) e Landside (comprensiva di Checkin, Biglietteria e Lost&Found), vengono create due specifiche posizioni, alle dipendenze dell'Handling Manager:

- Airside Manager
- Landside Manager

Tale nuova struttura organizzativa, ha dimostrato una più fluida capacità di gestione dei processi operativi delle due aree ed un maggior controllo dei segmenti produttivi condivisi.

Anche il 2022 vede l'impiego delle risorse ridotto 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 della stagione invernale, con l'interruzione applicativa per i mesi estivi.

Buoni i risultati di performance qualitativa della 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., nel corso dell'anno, ha complessivamente saputo dare prova di performance positiva nella gestione dei processi operativi a suo carico e nella sua responsabilità.

Manutenzioni

Nell'anno 2022 le attività manutentive ordinarie e straordinarie su attrezzature, impianti ed infrastrutture sono proseguite secondo i programmi previsti, anche oggetto di attività di audit interni e sorveglianza ENAC ai sensi del Reg. 139/2014.

E' sicuramente utile segnalare il completamento della progettazione ed il successivo affidamento dei lavori di riqualifica degli impianti di riscaldamento e condizionamento della palazzina uffici merci, che prevedono la messa in esercizio di nuovi impianti ed elevata efficienza energetica.

Sono inoltre stati potenziati ed ammodernati gli impianti di climatizzazione a servizio dei pontili di

imbarco, grazie all'installazione di nuovi apparati di tipo "VRV" (volume refrigerato variabile) che consentiranno la permanenza dei passeggeri durante le operazioni di pre-imbarco in condizioni di maggiore comfort.

Sono inoltre proseguite le attività di ripristino delle coperture del terminal passeggeri, che presentavano numerose infiltrazioni a causa dell'età e delle caratteristiche dell'edificio ed in parallelo si sono eseguiti alcuni interventi significativi manutentivi in area di movimento (piazzale di sosta, raccordi G e A) in attesa di interventi di riqualifica più profondi da programmarsi col successivo ciclo quadriennale degli investimenti.

Tutela Ambientale

Come negli anni precedenti, nel 2022 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 all'anno precedente è stata ripristinata la frequenza delle rilevazioni rumore (3 sessioni annuali) in ragione della ripresa del traffico. Come negli anni precedenti, non si sono registrati valori non conformi alla normativa vigente, anche in ragione della particolare conformità orografica che vede la zonizzazione acustica dello scalo non interessare alcuna residenza.

Considerati la ripresa del traffico registrata nel 2022 e nonostante la situazione climatica non favorevole, in ragione dell'aumento significativo delle temperature medie, grazie alle numerose iniziative di efficientamento energetico è stato possibile registrare dati di consumo elettrico in diminuzione del 20% rispetto al 2019, considerato anno di riferimento. Le iniziative di efficientamento già pianificate per gli anni 2023 e successivi consentiranno di migliorare ulteriormente i risultati ottenuti. Relativamente al sito ex Deposito ENI, come anticipato negli anni scorsi, 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. Il progetto ed i relativi impianti sono stati approvati nel corso del 2022 e sono stati realizzati dal Sub Concessionario, avviando così nella pratica l'attività di monitoraggio prevista dal Piano Operativo di Bonifica. Nel corso del 2023 saranno messi in atto gli interventi infrastrutturali atti a utilizzare temporaneamente l'area quale parcheggio da parte della Società, in attesa della conclusione del Piano, grazie ad uno specifico accordo con ENI.

PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

Organizzazione

Nel corso del 2022 si è data attuazione al nuovo assetto organizzativo che ha permesso di salvaguardare gli assets e il perimetro aziendale, migliorando i servizi di Aviazione di Affari e Privata, settore di mercato nel quale l'Aeroporto di Genova è storicamente presente e nel quale occupa una posizione di rilievo in ambito nazionale, nonché la *governance* dei processi operativi.

Sono diventati completamente operativi i tre nuovi presidi:

- 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 nomina dei *coordinatori airside*;
- 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 nomina dei *coordinatori 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 nomina del *responsabile* e dei *coordinatori Aviazione di Affari e Privata* alle dipendenze del Security Manager;
- È stato individuato un nuovo *Accountable Manager* nella persona dell'Ing. Marco Bresciani.

Inoltre nel 2022 la forza lavoro a tempo indeterminato è diminuita di ulteriori 10 unità che non sono state reintegrate.

Covid-19

Nel corso del 2022, 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

La persistente situazione di crisi aziendale, aggravata da ulteriori eventi improvvisi e impreveduti legati alla diffusione del virus (cd "quarta ondata" e cd variante "Omicron"), ha reso necessaria la richiesta, per il periodo dal 23.12.2021 al 22.12.2022, dell'autorizzazione a fruire della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per evento improvviso ed impreveduto, di cui all'art. 21, comma 1, lettera b) del D. lgs. 148/2015, come integrato dal Decreto Ministeriale n. 94033 del 13

gennaio 2016 (art. 2, comma 3) e dal Decreto del Ministero del Lavoro 15/12/2020.

L'istanza di CIGS è stata motivata dall'evidente persistente riconducibilità della crisi aziendale all'epidemia da Covid-19; dalla natura comunque reversibile nel medio periodo dello stato di crisi indotto dalla drastica riduzione del volume di attività, con la prospettiva di ripristinare la situazione di normalità, una volta cessati gli effetti diretti ed indiretti dell'epidemia; dall'evidenza che strumenti quali l'utilizzo di ferie e permessi, non erano sufficienti per fronteggiare la situazione di crisi; dal presupposto che il contratto di solidarietà non avrebbe consentito una riduzione dell'orario di lavoro adeguata in termini di flessibilità rispetto alla situazione di crisi, in continua evoluzione.

Considerata la ripresa del traffico estivo la Cassa Integrazione Straordinaria è stata interrotta il 30 aprile 2022.

Il 4 novembre 2022 appurata la sussistenza di elementi di forte incertezza tali da inficiare sulla ripresa del traffico a livelli prepandemici, tra i quali:

- rischi di ripresa della curva dei contagi con le ormai note conseguenze su propensione al viaggio – cancellazione voli – traffico;
- impatto della crisi energetica e inflazionistica con ricadute sul piano sociale ed economico;
- grande cautela dei vettori tradizionali nella programmazione voli, attese cancellazioni;

è stata richiesta e ottenuta la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il periodo dal 7 novembre 2022 e il 4 marzo 2023.

La sospensione in CIGS ha interessato la totalità del personale in forza, 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.

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.

Contratto Integrativo aziendale

Il rinnovo del Contratto Integrativo Aziendale si basa su una rivisitazione dei meccanismi di erogazione dei compensi previsti dall'Accordo Integrativo a saldi invariati

In attuazione del dettato contrattuale, l'Azienda e le Parti Sociali nel comune intento di migliorare la produttività, competitività e la qualità del servizio hanno concordato di istituire un premio di risultato (PDR).

Il PDR è un elemento variabile della retribuzione, in quanto collegato ai risultati conseguiti in termini di effettivo miglioramento degli indicatori aziendali conseguenti ad incrementi di redditività, produttività e qualità. Verranno utilizzati indicatori che rilevino incrementi di produttività, redditività, qualità, efficienza ed innovazione. Gli obiettivi sono verificabili e misurabili sulla base di precisi indicatori numerici. Il premio di risultato è caratterizzato da variabilità ed incertezza come previsto dalla legislazione vigente per beneficiare della tassazione agevolata. Il premio ha natura onnicomprensiva, pertanto non avrà riflessi su tutti gli altri istituti contrattuali o di legge diretti o indiretti, incluso il TFR.

Il PDR richiede che si verifichino contemporaneamente sia condizioni minime oggettive che soggettive.

La condizione minima oggettiva richiede che la redditività dell'anno di misurazione (MOL/Costo del personale) sia maggiore di quella dell'anno precedente, la condizione minima soggettiva richiede un numero minimo di presenze.

Misura del conseguimento del premio è legata per l'80% alla produttività e per il 20% alla qualità del servizio erogato.

Il dipendente può decidere di destinare in tutto o in parte il premio di risultato conseguito sul conto Welfare che in flexible benefits.

La Società erogherà sul conto Welfare un importo aggiuntivo corrispondente al 5% del premio in caso di destinazione di almeno il 50% del premio al programma di welfare e un ulteriore 5% del premio, in caso di destinazione del 100% del premio al programma di welfare.

Il conto Welfare permetterà al Dipendente di accedere ai beni e servizi non assoggettati a imposte e contributi sulla base delle disposizioni previste dall'Art. 51 del TUIR. Si precisa che il relativo valore dei beni/servizi fruiti non rappresenta base di calcolo per altri istituti contrattuali e non comporta accantonamenti in relazione alla determinazione del TFR).

Accordo sulla flessibilità: istituzione orario multiperiodale

È stato raggiunto un accordo sulla flessibilità della prestazione lavorativa, con l'introduzione di un regime di orario multi-periodale prevedendo un numero di ore lavorate superiori al normale orario di lavoro nel periodo di alta stagione e la compensazione nel periodo di bassa stagione.

Nel rispetto delle norme che tutelano la salute e la sicurezza dei lavoratori, l'Azienda, in funzione delle esigenze tecniche, produttive e organizzative e al fine di migliorare la produttività dell'organizzazione del lavoro, in corrispondenza di variazioni di intensità dell'attività lavorativa, potrà predisporre, la programmazione dell'orario di lavoro con un'articolazione multiperiodale, con riguardo anche a singoli settori, reparti, uffici o gruppi di lavoratori.

L'attuazione del programma di orario di lavoro in regime multiperiodale non dà luogo né alla riduzione del trattamento retributivo contrattuale normalmente dovuto nei periodi con orario

settimanale inferiore alle 38,5 ore, né al trattamento per lavoro straordinario nei periodi con orario settimanale superiore alle 38,5 ore. Per l'intero periodo programmato, i lavoratori interessati percepiranno dunque la retribuzione relativa all'orario normale contrattualmente previsto.

A fronte delle effettive prestazioni lavorative aggiuntive rese ai sensi dei precedenti commi, l'Azienda, tenuto conto delle esigenze tecnico/organizzative, riconoscerà ai lavoratori interessati, nel corso dell'anno ed in periodi di minore intensità lavorativa, una pari entità di ore di riduzione, fruibile in giornate intere.

Formazione e addestramento

La Società ha proseguito nel 2022 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 5.034 ore di formazione, di cui circa 1.289 con formatore interno e sono state erogate alle ditte esterne ed Enti di Stato un totale di circa 2.831 ore (di cui 1.090 con formatori interni) relative a Airside Driving Permit, Airside Safety e Security. La formazione erogata a terzi ha prodotto complessivamente ricavi per circa 55.000 euro.

La Società ha attinto nel corso del 2022 dal conto formazione di Fondimpresa oltre 30.000 euro.

Tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro

Nel corso del 2022 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.

A tale proposito, si segnala che nel mese di maggio 2022 un dipendente, colpito da improvviso malore durante l'orario di servizio, ha avuto un incidente che ne ha determinato il decesso.

E' stato aperto, come di rito, un procedimento penale che, pur ancora in corso di chiusura, non ha rilevato responsabilità alcuna dell'azienda.

CONTENZIOSI

Fondo antincendi

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.

Il ricorso proposto dalle Amministrazioni è alquanto complesso ed è strutturato in ben sei distinti motivi di diritto. È finalizzato principalmente a evitare il passaggio in giudicato della rilevante e decisiva sentenza della CTR Lazio n. 7164/19 ma 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.

In data 11 maggio 2020 la Società si è costituita. Purtroppo il contenzioso ha subito un forte rallentamento a causa del periodo di sospensione di tutti i termini processuali ex art. 36 del DL n. 23/20: pur essendo stata richiesta l'anticipazione della trattazione del ricorso è probabile che i tempi di discussione saranno medio lunghi.

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.

Il Primo Presidente della Corte di Cassazione, in data 31 gennaio 2023, si è pronunciato sull'istanza presentata per ottenere la trattazione del procedimento innanzi le Sezioni Unite per accelerarne la decisione.

Anche se non sono stati ravvisati i presupposti per una pronuncia a Sezioni Unite, i principi di diritto esposti nell'analisi delle diverse tematiche proposte si reputano tutti positivi per le società di gestione aeroportuale. Infatti, il Primo Presidente ha escluso che sulle questioni sollevate (tra cui, in primis, l'eccezione delle Amministrazioni sulla sostenuta debenza del tributo comunque e a prescindere dalla destinazione) sussista un contrasto di giurisprudenza. Si evidenzia in proposito come in tutte le 15 sentenze ad oggi intervenute sia statuita, in termini univoci e sotto diversi punti di vista, la non debenza del Fondo Antincendio per l'intervenuto troncamento della correlazione tra la finalità del tributo e la destinazione effettiva delle somme. La giurisprudenza ad oggi formatasi e richiamata dal Primo Presidente è, quindi, tutta nel segno

dell'infondatezza delle censure sollevate dalle Amministrazioni.

A seguito di una istanza di trattazione urgente della questione è stata fissata l'udienza per il giorno 11 maggio 2023.

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

In data 8 febbraio 2022 si è ottenuta la pubblicazione della sentenza del tribunale di Roma n. 2017/2022 con la quale, stante le eccezioni portate avanti sin dal 2012, è stato accertato che la controversia appartiene alla giurisdizione del Giudice tributario.

Si è provveduto, quindi, alla riassunzione del giudizio dinnanzi alla Commissione Tributaria.

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 che si reputa potrebbe concretizzarsi parallelamente alla definizione del giudizio pendente avanti la Corte di Cassazione RG n. 78337/2020, di cui sopra.

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 (6 rate trimestrali a partire da fine marzo 2021) che non aveva avuto alcun riscontro, nonostante i solleciti della Società. Nelle more la Società non aveva ancora proceduto ad alcun pagamento.

La procedura ha inaspettatamente notificato un atto di precetto. A seguito di contatti con i legali si è ottenuta una rateizzazione del pagamento in quattro rate da versare tra luglio e ottobre 2022.

Essendo già trascorsi due anni dalla soccombenza la Società ha proceduto al pagamento.

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

Aeroporto di Genova spa era stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria aperta 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 stato proposto ricorso per Cassazione e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza.

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.

In data 16.1.2023 è intervenuto un accordo che, nel più ampio contesto della definizione transattiva di tutte le partite dare-avere con la procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI, prevede - tra l'altro - il riconoscimento in favore di Aeroporto di Genova Spa del credito riconosciuto in privilegio di € 80.466,40.

In ragione dell'accordo intercorso, non verrà proposta opposizione allo 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.

In data 16.1.2023 è intervenuto un accordo che, nel più ampio contesto della definizione transattiva di tutte le partite dare-avere con la procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI, prevede - tra l'altro - il riconoscimento in favore dell'Amministrazione Straordinaria dell'importo di € 348.187,06, importo che non verrà in concreto pagato in quanto compensato con il maggior credito di Aeroporto di Genova Spa.

All'udienza prevista per il giorno 17 marzo 2023 le Parti non si sono presentate, a seguito della rinuncia al contenzioso effettuata con l'accordo transattivo, e la causa verrà dichiarata estinta alla prossima udienza del 14 aprile 2023.

Si precisa che, con il medesimo atto transattivo, a fronte del riconoscimento da parte della Società dell'importo sopracitato (Euro 348.187 a valere su quanto oggetto di azione revocatoria, pari a Euro 3.386.146,83), le rispettive posizioni di credito/debito sono state compensate e la differenza (pari a Euro 600.000) è stata versata da Alitalia in A.S. a favore di Aeroporto di Genova. Tenuto conto della svalutazione già operata nei precedenti esercizi con riguardo ai crediti maturati nei confronti di Alitalia in A.S., l'impatto dell'operazione sul conto economico risulta positivo.

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 similari, 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. 5115/2020, ai fini della decorrenza del termine breve, di 30 giorni, per la proposizione dell'eventuale appello. Salvo errori, i corrispettivi maturati per l'attività svolta risultano fatturati.

Con atto di citazione in appello notificato tra gli altri alla Società, Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. ha proposto appello avverso la citata sentenza chiedendo alla Corte di Appello di Roma di accertare e dichiarare la nullità della clausola di pagamento delle airport fees e in ogni caso il difetto di causa e/o di causa lecita delle relative attribuzioni patrimoniali da parte di Alitalia a AIR BP Italia S.p.A., nel periodo dal gennaio 1999 al gennaio 2009, e per l'effetto, condannare AIR BP Italia S.p.A. al pagamento in favore di Alitalia di una somma pari ad € 2.292.524,25, ovvero a quella maggiore o minore che sarà accertata in corso di causa e/o ritenuta di giustizia.

Aeroporto di Genova S.p.A. si è ritualmente costituita con deposito di comparsa di costituzione e risposta.

Il Presidente della IV sezione civile della Corte d'Appello di Roma con provvedimento del 12 dicembre 2020, ritenendo che la causa non appartenesse alla competenza tabellare della sezione, ha provveduto alla trasmissione degli atti al Presidente della Corte, il quale ha assegnato la causa alla II sezione, che ha fissato la prima udienza di trattazione ex art. 350 c.p.c. al giorno 11 ottobre 2021. In tale udienza il Collegio, ritenuto che le istanze istruttorie debbano essere valutate unitamente al merito, ha rinviato al 25 settembre 2023 per la precisazione delle conclusioni.

Il Collegio ha rinviato d'ufficio l'udienza, già fissata per il 25 settembre 2023 per la precisazione delle conclusioni, al 26 maggio 2025 per i medesimi incombeni.

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.

All'udienza del 19.10.2022 è stata esaminata dal GI la CTU. All'udienza del 23 marzo 2023 la Società ha provveduto a depositare memorie contestando le risultanze della perizia depositata.

Nel contenzioso avverso ESSO, già radicato presso il Tribunale di Roma il giudice dopo aver disposto la CTU, all'udienza fissata per la precisazione delle conclusioni, preso atto della mancanza del fascicolo d'ufficio, non ancora tornato dalla Corte di Cassazione a cui era stato inviato per la definizione del regolamento di giurisdizione, aveva rinviato la causa all'udienza del 25 marzo 2020 per il proseguo, onerando Gesap Spa di provvedere al ritiro del fascicolo presso la Suprema Corte e al deposito nella cancelleria del Tribunale. Successivamente il Giudice, in attuazione delle disposizioni volte a contenere l'emergenza sanitaria, ha rinviato d'ufficio l'udienza prevista inizialmente in data 25 marzo al primo luglio. In tale udienza, il Giudice, ritenuta la causa matura per la decisione, ha fissato l'udienza per la precisazione delle conclusioni per il giorno 21 ottobre 2020. In tale udienza, il Giudice ha trattenuto la causa in decisione concedendo alle parti termini per il deposito di conclusionali e repliche ex art 190 c.p.c con decorrenza dal 10.11.2020.

il Tribunale di Roma, Sezione XVII Civile, Sezione Specializzata in materia di impresa, con sentenza n. 19319/2021, depositata il 14 dicembre 2021, definitivamente pronunciando ha, tra l'altro, 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 proposto appello avverso la sentenza e la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. Con atto di citazione in appello, con istanza di sospensione, notificato nell'interesse di S.E.A. ed il successivo appello notificato nell'interesse di AEROPORTI DI ROMA S.p.A. è stata impugnata la predetta sentenza n. 19319/2021. L'udienza in citazione dinanzi la Corte d'Appello di Roma è stata fissata per entrambi al 12.05.2022 con termine per la costituzione nei predetti giudizi entro il 22.04.2022.

Con comparsa di costituzione e risposta depositata in entrambi i giudizi il 22 aprile 2022 è stata richiesta la conferma della sentenza n. 19319/2021, relativamente ai capi che riguardano Aeroporti di Genova e per l'effetto il rigetto della domanda proposta dai rispettivi appellanti nei confronti della terza chiamata Aeroporti di Genova.

Con provvedimento emesso il 18 maggio 2022 nel procedimento RG. n. 308-1/2022 la Corte d'Appello ha sospeso l'esecutività della sentenza impugnata nei confronti di S.E.A.

All'esito della prima udienza di comparizione del 7 giugno 2022, la Corte ha concesso la sospensione dell'esecutività della sentenza impugnata anche nei confronti di Exxonmobil LTD e rinviato per p.c. al 12 marzo 2024.

Con provvedimento emesso nel giudizio 399/2022 il Presidente della Sezione, ritenuto che i procedimenti RG. n. 308/22 e n. 399/22 hanno ad oggetto impugnazioni avverso la medesima sentenza, ne ha ordinato la riunione e rinviato per la prosecuzione all'udienza del 12 marzo 2024, già fissata per la precisazione delle conclusioni.

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.

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.

Si è in attesa della fissazione dell'udienza per la discussione del merito.

Nel frattempo, si è proceduto, insieme ad ENAC, alla definizione degli atti relativi al trasferimento dei beni ed aree per i quali non vi è motivo di contestazione.

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.

Il giudizio si è chiuso con un accordo transattivo in data 23 dicembre 2022 in virtù del quale, tra l'altro, è stato dichiarato estinto il procedimento

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. Nel frattempo un altro sindacato (UIL) ha supportato l'avvio di ulteriore contenzioso per 6 dipendenti con la richiesta del pagamento di differenze retributive e, in subordine, l'assunzione. Alla data di redazione del bilancio sono in corso le prime udienze.

Tutti i contenziosi sono stati definiti transattivamente, ad esclusione di due per i quali le prossime udienze sono fissate al 12 aprile 2023 e 17 maggio 2023.

Aeroporto di Genova Spa / ENAC – TAR Lazio

Con ricorso notificato in data 13.12.2022 Aeroporto di Genova ha impugnato, in parte qua, il Regolamento ENAC sulla "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra", Ed. n. 7 – Em. 1, pubblicato sul sito Enac in data 7 novembre 2022 approvato con delibera del CdA dell'ENAC n. 31/2022, con specifico riferimento alle previsioni del regolamento indicate nel corpo del ricorso (art. 10, commi 4 e 6 e art. 23) chiedendone l'annullamento previa sospensione dell'efficacia. In particolare, Aeroporto di Genova ha contestato il divieto di subappalto per la categoria 5.4. dell'Allegato A) al D.lgs. 18/1999 previsto dall'art. 10, comma 4, del Regolamento anche per gli aeroporti c.d. sotto soglia come quello di Genova. Nel predetto giudizio si è costituita l'ENAC con atto del 20.1.2023. In vista della camera di consiglio del 25.01.2023 l'ENAC, tenuto conto del ricorso promosso da Aeroporto di Genova SPA, ha pubblicato, sul proprio sito internet, una FAQ del seguente tenore "In proposito si osserva che se per gli aeroporti c.d. sopra soglia l'applicazione della normativa vigente (d.lgs. 18/99) è obbligatoria - per cui la categoria 5.4, ai fini della safety va esercitata solo da soggetti in possesso dei requisiti organizzativi ed economici (ossia soggetti certificati) - per gli aeroporti sotto soglia - dove non si applica il d. lgs. n. 18/99, ammettendosi il ricorso ai soli principi generali - è ammissibile il sub appalto della categoria 5.4 ad un soggetto terzo, munito di attestazione di idoneità e/o certificazione". Alla camera di consiglio il difensore dell'ENAC ha dichiarato che l'ENTE "in attesa della pronuncia di merito non provvederà a chiedere la conversione dei certificati e dunque l'applicazione del regolamento". Il Collegio ha pertanto fissato la trattazione del merito del ricorso all'udienza pubblica del 7 giugno 2023.

LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

Come ampiamente illustrato nelle pagine precedenti, anche il 2022 è stato fortemente influenzato dalle ripercussioni della pandemia da Covid-19, cui si sono aggiunte le conseguenze degli eventi bellici sia in termini di riduzione dei mercati sia per gli importanti aumenti tariffari che hanno interessato alcune componenti di costo. Nonostante una significativa ripresa rispetto al 2021, il confronto con il 2019, ultimo esercizio pre-Covid, mostra ancora una sensibile riduzione dei traffici, tutti i driver mostrano infatti scostamenti percentuali intorno al -20% che si riflettono direttamente sul fatturato aviation (-24,1%) e in misura mitigata anche sul fatturato non aviation (-9,3%).

Per quanto riguarda invece il costo del venduto, che forzatamente è stato oggetto in questi anni di una attenta politica di compressione, anche per effetto dei noti fattori esogeni si registra un valore quasi raddoppiato rispetto al 2021 e quasi prossimo a quello del 2019 (-4,2%). Si tratta evidentemente di un risultato complessivo che appiana scostamenti rilevanti di segno opposto: da un lato si è potuto consuntivare importanti riduzioni, come ad esempio sui materiali (-43,0%), sulla manodopera di terzi impiegata nei servizi agli aeromobili (-20,5%), sui servizi di sicurezza (-17,5%), sui compensi professionali (-33,4%), sui canoni gestionali (-15,1%), sui costi per il personale (-16,2%); dall'altro si sono dovuti assorbire incrementi significativi e in parte inattesi, in primis sulle utenze (+76,8%), ma anche sui costi di promozione per la ripresa del traffico (+19,3%).

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO					importi in euro
	2022	%	2021	%	Differenza
• Proventi aviation	17.358.768	65,91	9.747.678	60,96	7.611.090
• Proventi non aviation	8.976.696	34,09	6.241.995	39,04	2.734.701
Ricavi vendite e prestazioni	26.335.464	100,00	15.989.673	100,00	10.345.791
Valore produzione	26.335.464	100,00	15.989.673	100,00	10.345.791
Acquisti e prestazioni di servizi	14.681.418	55,75	9.829.564	61,47	4.851.854
Godimento di beni di terzi	1.191.176	4,52	744.798	4,66	446.378
Oneri diversi di gestione	490.244	1,86	450.492	2,82	39.752
Valore aggiunto	9.972.626	37,87	4.964.819	31,05	5.007.807
Costo del personale	10.680.467	40,56	7.676.073	48,01	3.004.394
EBITDA	-707.841	-2,69	-2.711.254	-16,96	2.003.413
Amm. e svalutazione cespiti	998.787	3,79	1.650.243	10,32	-651.456
Acc. e altre svalutazioni	73.830	0,28	0	0,00	73.830
Saldo ricavi/oneri diversi	1.037.231	3,94	4.371.467	27,34	-3.334.236
EBIT	-743.227	-2,82	9.970	0,06	-753.197
Risultato gestione finanziaria	-104.030	-0,40	14.009	0,09	-118.039
Risultato lordo	-847.257	-3,22	23.979	0,15	-871.236
Imposte sul reddito	-854.720	-3,25	-848.453	-5,31	-6.267
Risultato netto	7.463	0,03	872.432	5,46	-864.969

L'EBITDA è ancora negativo, ma migliora nettamente, passando dai -2,7 milioni dell'esercizio precedente ai -0,7 milioni. Sullo stesso valore si attesta anche l'EBIT: gli ammortamenti, sospesi nella misura del 50% come meglio precisato in nota integrativa, e le svalutazioni dei crediti sono infatti in pratica assorbiti dalle quote di competenza dei contributi in conto capitale ricevuti negli anni, dalla quota di pertinenza del fondo costituito ex-lege 537/93 (entrambe le voci sono iscritte a conto economico sulla base del piano di ammortamento dei cespiti di riferimento) e dall'importo ricevuto per effetto della DGR n. 571/2022 che ha dato applicazione all'art. 26 del DL n.41/2021 e all'art.8 del DL n. 73/2021 (0,5 milioni).

In conseguenza dell'accensione dei due mutui, uno con garanzia Mediobanca e l'altro con garanzia Sace, la gestione finanziaria mostra per la prima volta un saldo negativo. L'iscrizione delle imposte anticipate su fondi tassati e sulle perdite fiscali, i cui dettagli sono forniti in nota integrativa, fissa il risultato in un sostanziale pareggio.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO			importi in euro
	2022	2021	Differenza
Magazzino	218.226	215.753	2.473
Crediti commerciali	8.966.013	6.389.615	2.576.398
Debiti Commerciali	-11.037.430	-8.037.221	-3.000.209
Altre attività correnti	338.639	4.091.348	-3.752.709
Altre passività correnti	-11.299.531	-9.908.778	-1.390.753
Capitale circolante netto operativo	-12.814.083	-7.249.283	-5.564.800
Immobilizzazioni materiali	8.332.787	6.855.876	1.476.911
Immobilizzazioni immateriali	8.824.132	4.613.296	4.210.836
Immobilizzazioni finanziarie	2.018.716	2.012.746	5.970
Crediti per imposte anticipate	2.494.765	1.640.045	854.720
Capitale immobilizzato	21.670.400	15.121.963	6.548.437
Fondi per rischi e oneri	-1.662.205	-1.876.962	214.757
Fondo TFR	-2.557.203	-2.446.602	-110.601
Totale fondi	-4.219.408	-4.323.564	104.156
TOTALE IMPIEGHI	4.636.909	3.549.116	1.087.793
Debiti verso banche	5.477.030	1.485.215	3.991.815
Disponibilità liquide	-7.304.767	-4.393.282	-2.911.485
Posizione finanziaria netta	-1.827.737	-2.908.067	1.080.330
Capitale sociale	7.746.900	7.746.900	0
Riserva legale	0	0	0
Utili (perdite) portati a nuovo	-1.289.717	-2.162.149	872.432
Utile (perdita) di esercizio	7.463	872.432	-864.969
Patrimonio Netto	6.464.646	6.457.183	7.463
TOTALE FONTI	4.636.909	3.549.116	1.087.793

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		
		2022	2021	2020
Quoziente primario di struttura	mezzi propri / attivo fisso	0,30	0,43	0,35
Quoziente secondario di struttura	mezzi propri + pass. cons. / attivo fisso	0,49	0,71	0,63
Quoziente di disponibilità	attivo circolante / passività correnti	0,75	0,84	0,50
Indipendenza finanziaria	mezzi propri / capitale investito	0,17	0,21	0,26
ROI (return on investment)	ris. operativo / cap. medio inv. area caratt.	-3,04%	0,06%	-53,53%
ROE (return on equity)	ris. netto / valore medio dei mezzi propri	0,12%	14,49%	-36,10%
ROS (return on sales)	ris. operativo / val. produzione operativa	-2,82%	0,06%	-27,27%

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 l'elemento di maggior rilievo nella determinazione dei risultati economici della Società, avendo riflesso su tutte le principali aree di business: ricavi aeronautici, handling e servizi commerciali. Il traffico è condizionato da numerosi 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 al perimetro aziendale e quindi 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. La strategia generale è duplice: da un lato consiste nel 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 pienamente rispondente alle esigenze operative, di security e safety e per migliorarne la complessiva efficienza, dall'altro consiste nell'adattare la propria politica di incentivazione al fine di tradurre in attività operative le opportunità presentate di volta in volta dal mercato, in una logica di costante contatto con i vettori. Sotto il profilo del cosiddetto "rischio

vettore" (legato all'eccessiva dipendenza rispetto un soggetto largamente prevalente e quindi anche contrattualmente dominante, dalle cui scelte strategiche dipenderebbe il destino dello scalo) è da evidenziare l'incremento di market share del vettore Ryanair, che nel 2022 ha trasportato il 45% dei passeggeri. A titolo di confronto, nel 2019 il vettore prevalente era stato Volotea con il 26% di market share. Da evidenziare anche come la componente LCC sia passata dal 40% dei passeggeri trasportati nel 2019 al 64% del 2022 (percentuale che si prevede sostanzialmente invariata anche per il 2023).

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 ripresa del traffico registrata nel 2022 e l'incremento del numero di gabbiani reali nella discarica di Scarpino, 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. Ciò nonostante, come ulteriori misure di mitigazione del rischio, la Società ha riorganizzato tavoli di sensibilizzazione degli stakeholders insistenti sul territorio ed ha previsto di installare nel corso del 2023 in prossimità delle 2 testate di pista, n. 2 "Bird Detectors", ausilio al monitoraggio della presenza di volatili ed altra fauna. Il Certificato di aeroporto attesta la conformità e il buon funzionamento dell'organizzazione, delle infrastrutture e delle procedure.

SECURITY

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.

Le valutazioni da farsi in materia di security prendono in considerazione le varie 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 possono avere impatto sulla sicurezza.

All'interno del PSA è inserito il documento base di 'valutazione della frequenza del rischio' redatto ai sensi della normativa che prende in considerazione i possibili eventi e rischi e sulla base di parametri stabiliti inserisce nella fascia media di rischio il sito. Infatti negli ultimi tre anni presi a riferimento non si sono verificati eventi dolosi gravi; nel contempo alcuni accessi 'non autorizzati' o episodi che hanno allarmato il sistema di sicurezza sono stati bloccati e mitigati.

Le valutazioni cambiano nel tempo ed in relazione a situazioni anche particolari; non ultima il cantiere di rifacimento pista in area di manovra che ha visto la necessità di gestire accessi di persone e mezzi non 'stanziali' sul sito con materiale spesso di natura non controllabile attraverso un sistema organizzato di potenziamento del servizio di osservazione tramite telecamere e di pattugliamento operativo sul campo per la continua sorveglianza e controllo delle lavorazioni.

Queste azioni sono state previste, elencate e approvate all'interno di un apposito 'documento di valutazione del rischio di security' allegato alla documentazione di progetto.

In relazione ai 'rischi' relativi all'attività operativa, il maggiore fattore di influenza sul 2022 è stata la fine della pandemia ed il ritorno alla 'normalità' con il richiamo ai servizi di sicurezza e ai controlli con metodologia standard non più applicata a causa del contagio. La costante tendenza, generale, del sistema di security, come nella safety, ad abbassare l'attenzione necessaria e la scarsa sensibilizzazione delle risorse operanti sul ed intorno al sito possono creare dei 'buchi' nella sicurezza (cerchio di sicurezza); la pandemia COVID ha visto cambiare alcune tipologie di controllo a favore della salute della persona; tale situazione e la mancanza di traffico hanno 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, in generale, 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.

Inoltre la ripresa dei controlli 'standard', richiesta fortemente dall'Europa, post pandemia, si è associata alla necessità di lavorare su due minacce indicate rispettivamente dai Regolamenti UE 2019/103 e 2019/1583 (applicati solo dalla fine del 2021) 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 state trattate sia all'interno del PSA, Programma di sicurezza aeroportuale, sia nei corsi di formazione tenuti nel 2022.

INTERRUZIONE DELL'ATTIVITA' E DEI SERVIZI

Superati in gran parte i rischi di interruzione totale dei servizi, dovuta alla crisi pandemica mondiale dei due anni precedenti, che hanno perfettamente rappresentato gli elementi di rischio derivanti dal forte decremento, fino alla sostanziale cancellazione delle attività e dei servizi di assistenza a terra, è necessario comunque considerare la possibilità di sospensione o interruzione dei processi operativi, per 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 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.

Nel mese di ottobre 2022 Aeroporto di Genova ha vissuto un'esperienza di fermo dei servizi aeroportuali, dovuta all'occupazione del terminal, da parte di lavoratori di una Società esterna con sede limitrofa all'area aeroportuale.

Circa un migliaio di persone ha, di fatto, occupato l'area partenze Landside di Aeroporto di Genova, interrompendo ogni attività in corso rivolta ai passeggeri in partenza.

Questo ha determinato il dirottamento verso altri scali di voli il cui arrivo era programmato, nelle stesse ore, sul nostro scalo e la gestione contingente delle irregolarità prodotte e derivanti dalla situazione.

Si è fatto fronte alle gravi conseguenze operative, attingendo, appunto, dalle procedure note per la gestione di eventi di stesso genere in condizioni ordinarie e, contemporaneamente, a quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale e dalle procedure di Contingency dei Vettori aerei che operano sullo scalo.

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

Come noto, la continua e 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. La situazione contingente in atto a partire dal febbraio 2022, con i conseguenti eventi globali occorsi, ha contribuito ad innalzare il livello di attenzione ed allo stesso tempo potenziare gli strumenti in atto per prevenire i potenziali danni derivanti da attacchi informatici. 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. Anche nell'anno 2022 si sono svolte tali attività, i cui riscontri positivi hanno contribuito a proseguire il percorso continuo di messa in sicurezza

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 ha predisposto programmi di mitigazione/intervento su numerosi processi aziendali (come l'inserimento della multi factor authentication o la creazione/miglioria di procedure aziendali) e piani di continua riqualificazione sistemistica/applicativa atti a eliminare sistemi non più sviluppati e quindi maggiormente esposti a rischi cibernetici. Sono stati negli anni implementati diversi sistemi di protezione sia fisica che logica della rete aziendale, che hanno consentito anche nel 2022 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".

E' bene ricordare che, al fine di aumentare la capacità di Automatic Response degli strumenti in uso agli utenti, nel corso dell'anno 2022 è stata messa in produzione una soluzione di EDR (Endpoint Detection and Response) basata sull'analisi comportamentale dell'utente, che protegge in modo proattivo gli strumenti in uso e tramite questi l'intera rete aziendale.

E' bene precisare che l'attacco DDOS a diversi siti web di aeroporti ed altre organizzazioni nazionali, registrato nel maggio 2022, non ha comportato alcun effetto operativo sulle attività aziendali e sulla sicurezza dei dati personali ed aeronautici. Il sito web della Società è infatti ospitato presso una società Esterna appaltatrice e non ha diretti collegamenti con la rete aziendale. La situazione è stata comunque ripristinata rapidamente, grazie al tempestivo intervento delle risorse aziendali che si occupano della gestione dei sistemi informativi e della relativa sicurezza.

La sicurezza informatica nell'aviazione civile è trattata attraverso il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 che, 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 delle operazioni.

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 negli anni precedenti la propria documentazione (PSA) tramite uno specifico allegato del programma ed ha previsto il rilascio di formazione aggiornata secondo gli obbiettivi sopra citata ai richiedenti permessi di accesso (TIA).

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, avendo peraltro istituito a tale proposito una commissione crediti, presieduta dal direttore generale e con il contributo delle funzioni amministrativa, commerciale e legale, che si riunisce periodicamente.

La Società 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 BPER Banca pari a 516.456 euro, nel corso del 2020 ha sottoscritto con Banca Carige (ora BPER Banca) 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, infine nel corso del 2022 ha sottoscritto con Banco BPM un contratto di finanziamento per un importo pari a 4.000.000 euro con garanzia Italia Sace S.p.A. ai sensi del D.L. 8 aprile 2020 n. 23 – D.L. Liquidità art. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 5 giugno 2020 n. 40 e successive modifiche e integrazioni.

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. Per quanto riguarda il rischio di tasso di interesse, il mutuo acceso con BPER Banca è stipulato a tasso fisso mentre il finanziamento con garanzia Sace, della durata di 60 mesi, è privo di coperture.

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" tutt'ora in corso.

Nel corso del 2022 sono stati quasi interamente versati gli importi previsti dalla Convenzione sottoscritta con Autorità di Sistema Portuale nel luglio 2021 e che prevedeva l'erogazione

dell'importo di euro 5.000.000 da parte della stessa a favore della Società, e corrispondenti al contributo di pari importo deliberato da Regione Liguria a favore di AdSP per il finanziamento del Piano di Interventi presentato dalla società medesima.

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 2022 della controllante.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le previsioni globali sulla ripresa del traffico aereo dopo la pandemia sono positive, individuando tra il 2023 e il 2024 il periodo di ritorno ai numeri pre-Covid. La situazione economica in precedenza descritta, caratterizzata da un generale rallentamento della crescita e dal perdurare di alti tassi di inflazione, potrebbe comportare un rallentamento della dinamica di ripresa dei viaggi, pur in un quadro di generale consolidamento. L'incremento dei costi dell'energia, particolarmente marcato nella seconda metà del 2022, si è interrotto con l'inizio dell'anno e al momento non ci sono segnali di rischio sotto questo profilo, pur permanendo un quadro di generale incertezza. In merito alla guerra in Ucraina, altro elemento di forte incertezze e instabilità, non è al momento possibile prevedere un ritorno alla normalità. La sospensione dell'Addizionale comunale (sospensione introdotta nel 2021 e non rinnovata per il 2022) non appare al momento verosimile. Altre regioni e comuni hanno anzi introdotto aggravii (si vedano i casi di Veneto e Puglia), fortemente contestati dai vettori low cost. A livello locale è da evidenziare il perdurare dei lavori sulla rete autostradale, con pesanti disagi per l'utenza e un allungamento dei tempi medi di percorrenza, che rischia di restringere il bacino d'utenza dello scalo, specie per quanto riguarda i flussi di utenti dal ponente ligure e dal Piemonte.

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 2022

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		importi in Euro	
		Bilancio al 31.12.2022	Bilancio al 31.12.2021
A	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B	Immobilizzazioni		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3	Diritti di utilizz. di opere dell'ingegno	125.278	38.372
6	Immobilizzazioni in corso e acconti	4.248	191.085
7	Altre	8.694.606	4.383.839
	Totale	8.824.132	4.613.296
II	Immobilizzazioni materiali		
1	Terreni e fabbricati	1.732.316	1.364.143
2	Impianti e macchinari	3.221.061	3.198.542
3	Attrezzature industriali e commerciali	61.167	23.876
4	Altri beni	801.201	675.887
5	Immobilizzazioni in corso e acconti	2.517.042	1.593.428
	Totale	8.332.787	6.855.876
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1	Partecipazioni in altre imprese	350.975	350.975
2	Crediti verso altri	48.393	48.393
3	Altri titoli	1.619.348	1.613.378
	Totale	2.018.716	2.012.746
	Totale immobilizzazioni (B)	19.175.635	13.481.918
C	Attivo circolante		
I	Rimanenze		
1	Materiale di consumo	218.226	215.753
	Totale	218.226	215.753
II	Crediti		
1	Verso clienti *	8.873.681	6.322.160
4	Verso controllanti *	92.332	67.455
4 bis	Crediti tributari *	235.757	103.439
4 ter	Imposte anticipate **	2.494.765	1.640.045
5	Verso altri *	15.620	3.859.898
	Totale	11.712.155	11.992.997
III	Attività finanz. che non costituiscono immob.		
	Totale	0	0
IV	Disponibilità liquide		
1	Depositi bancari e postali	7.259.651	4.360.119
3	Denaro e valori in cassa	45.116	33.163
	Totale	7.304.767	4.393.282
	Totale attivo circolante (C)	19.235.148	16.602.032
D	Ratei e risconti		
	Ratei e risconti attivi	87.262	128.011
	Totale ratei e risconti (D)	87.262	128.011
	TOTALE ATTIVO	38.498.045	30.211.961

* esigibili entro l'esercizio successivo

** esigibili oltre l'esercizio successivo

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		importi in Euro	
		Bilancio al 31.12.2022	Bilancio al 31.12.2021
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	0
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	-1.289.717	-2.162.149
IX	Utile (perdita) di esercizio	7.463	872.432
X	Riserve negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0
	Totale patrimonio netto (A)	6.464.646	6.457.183
B	Fondi per rischi e oneri		
2	Fondo per imposte, anche differite	711.395	711.395
3	Altri fondi	950.810	1.165.567
	Totale fondi per rischi e oneri (B)	1.662.205	1.876.962
C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.557.203	2.446.602
D	Debiti		
4	Verso banche **	5.477.030	1.485.215
7	Verso fornitori *	11.037.430	8.037.221
12	Tributari *	325.440	227.159
13	Verso istituti previdenziali *	371.098	351.673
14	Altri debiti *	5.958.170	5.937.867
	Totale debiti (D)	23.169.168	16.039.135
E	Ratei e risconti		
	Ratei e risconti passivi	4.644.823	3.392.079
	Totale ratei e risconti (E)	4.644.823	3.392.079
	TOTALE PASSIVO E NETTO	38.498.045	30.211.961

* esigibili entro l'esercizio successivo

** esigibili oltre l'esercizio successivo

CONTO ECONOMICO		importi in Euro	
		Bilancio al 31.12.2022	Bilancio al 31.12.2021
A	Valore della produzione		
1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	26.335.464	15.989.673
5	Altri ricavi e proventi	1.128.522	4.461.975
	Totale valore della produzione (A)	27.463.986	20.451.648
B	Costi della produzione		
6	Per materie prime, suss., di cons. e di merci	376.143	346.735
7	Per servizi	14.307.748	9.481.939
8	Per godimento di beni di terzi	1.191.176	744.798
9	Per il personale		
	a. <i>salari e stipendi</i>	7.396.686	5.209.944
	b. <i>oneri sociali</i>	2.218.534	1.628.056
	c. <i>trattamento di fine rapporto</i>	760.450	595.201
	e. <i>altri costi</i>	304.797	242.872
	Totale	10.680.467	7.676.073
10	Ammortamenti e svalutazioni		
	a. <i>amm.to delle immob.ni immateriali</i>	385.062	587.050
	b. <i>amm.to delle immob.ni materiali</i>	613.725	1.063.193
	d. <i>svalutaz. crediti dell'attivo circolante</i>	73.830	0
	Totale	1.072.617	1.650.243
11	Variazione delle rimanenze mat. di consumo	-2.473	890
12	Accantonamenti per rischi ed altri oneri	0	0
14	Oneri diversi di gestione	581.535	541.000
	Totale costi della produzione (B)	28.207.213	20.441.678
	Diff. tra valore e costi della produzione (A-B)	-743.227	9.970
C	Proventi e oneri finanziari		
16	Altri proventi finanziari	10.569	69.289
17	Interessi ed altri oneri finanziari	112.906	54.235
17bis	Utile e perdite su cambi	-1.693	-1.045
	Totale proventi e oneri finanziari (C)	-104.030	14.009
D	Rettifiche di valore di attività finanziarie		
	Totale rettifiche di valore (D)	0	0
	Risultato prima delle imposte (A-B+C+D)	-847.257	23.979
20	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, diff. e anticip.		
	a. Imposte correnti	0	0
	b. Imposte differite (anticipate)	-854.720	-848.453
	Totale	-854.720	-848.453
21	Utile (Perdita) dell'esercizio	7.463	872.432

RENDICONTO FINANZIARIO

	2022	2021
A. Flusso finanziario derivante dalla gestione reddituale (m. indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	7.463	872.432
Imposte sul reddito	-854.720	-848.453
Interessi passivi (attivi)	79.074	-49.493
(Dividendi)	0	0
(Plusv.) Minusv. derivanti dalla cessione di attività	-31.703	-30.500
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	-799.886	-56.014
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti al fondo TFR	760.450	595.201
Accantonamenti ad altri fondi	0	0
Ammortamenti delle immobilizzazioni	998.787	1.650.243
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Altre rettifiche per elementi non monetari	0	0
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	<i>1.759.237</i>	<i>2.245.444</i>
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	959.351	2.189.430
<i>Variazioni di capitale circolante netto</i>		
Decremento (incremento) dei crediti verso clienti	-2.551.521	-3.575.880
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori	3.000.209	3.712.044
Decremento (incremento) dei ratei e risconti attivi	40.749	62.876
Incremento (decremento) dei ratei e risconti passivi	1.252.744	2.586.842
Altre variazioni del capitale circolante netto	3.832.881	-3.768.948
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	<i>5.575.062</i>	<i>-983.066</i>
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	6.534.413	1.206.364
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati (pagati)	-88.347	-19.961
(Imposte sul reddito pagate)	-989	-4.731
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo del fondo TFR)	-649.849	-566.237
(Utilizzo degli altri fondi)	-214.757	-164.700
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>-953.942</i>	<i>-755.629</i>
4. Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	5.580.471	450.735
B. Flusso finanziario derivante dall'attività di investimento		
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)	-2.094.061	-3.685.124
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. materiali	35.128	30.500
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)	-4.595.898	-168.319
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. immateriali	0	0
(Investimenti in immobilizzazioni finanziarie)	-5.970	-14.542
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. finanziarie	0	3.846.890
(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)	-6.660.801	9.405

►►►



GENOVA CITY AIRPORT

C. Flusso finanziario derivante dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	0	0
Accensione finanziamenti	3.991.815	1.485.215
(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)	3.991.815	1.485.215
<i>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)</i>	2.911.485	1.945.355
Disponibilità liquide al 1 gennaio	4.393.282	2.447.927
Disponibilità liquide al 31 dicembre	7.304.767	4.393.282



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 2021. 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 2022 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, 2021 e 2022, l'intero comparto aereo è stato colpito pesantemente prima dagli effetti negativi correlati al diffondersi della pandemia Covid-19 e dalle conseguenti misure contenitive introdotte dai governi di tutta Europa, cui si sono poi aggiunti altri elementi avversi con l'avvio del conflitto Russia-Ucraina.

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 milioni (-62%), per il 2021 ha registrato un traffico pari a 615 mila passeggeri, in calo del 60% sempre rispetto al 2019, e una riduzione dei ricavi di 16,8 milioni (-51% vs 2019), mentre nel 2022 ha registrato un traffico superiore a 1,2 milioni, ma comunque ancora in calo di oltre il 20% rispetto al 2019, e una riduzione dei ricavi di 6,4 milioni (-20% 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 fino alla fine del mese di aprile 2022, e nuovamente dal mese di novembre 2022 fino ai primi di marzo 2023.

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 milioni (peraltro necessaria per non far decadere le misure agevolative), sono state smobilizzate attività finanziarie per € 3,8 milioni e sono stati ricevuti fondi di cui alla L.R. 32/2020 per € 3,0 milioni. Nel corso del 2022 è stato incassato l'importo richiesto al fondo per la compensazione dei danni del settore aeroportuale istituito dall'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, pari a € 3,8 milioni, sono stati ricevuti fondi di cui alla L.R. 32/2020 per ulteriori € 1,5 milioni, è stato sottoscritto ed erogato un nuovo finanziamento con Banco BPM e garanzia Sace di € 4,0 milioni, è stato incassato un contributo di € 0,5 milioni per effetto della DGR n. 571/2022 che ha dato applicazione all'art. 26 del DL n.41/2021 e all'art.8 del DL n. 73/2021. La Società alla data del bilancio presenta disponibilità liquide per € 7,3 milioni, oltre ad attività finanziarie smobilizzabili residue per € 1,6 milioni e la possibilità di richiedere l'erogazione dell'importo residuo disponibile del mutuo Carige (ora BPER Banca) pari a € 4,0 milioni.

Sul fronte patrimoniale la Società presenta al 31 dicembre 2022 un patrimonio netto pari ad Euro 6,5 milioni, che sulla base delle più recenti previsioni verrebbe solo in parte intaccato dalle probabili nuove perdite dell'esercizio 2023.

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 dal 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 31.12.2022 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
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
Variazioni				
Incrementi	116.451	4.666.284		4.782.735
Riclassifiche				0
Decrementi		229.833	186.837	416.670
Rivalutazioni				0
Ammortamenti	29.545	355.517		385.062
Decrementi f. amm.		229.833		229.833
Svalutazioni				0
Altre variazioni				0
Totale variazioni	86.906	4.310.767	-186.837	4.210.836
2022				
Costo	1.121.110	21.322.940	4.248	22.448.298
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	995.832	12.628.334	0	13.624.166
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2022	125.278	8.694.606	4.248	8.824.132

Nel corso dell'esercizio, l'intervento di maggior rilievo riguarda il ripristino integrale della pavimentazione della pista di volo, con particolare riferimento allo strato di usura ed allo strato di collegamento (binder) nella parte centrale. L'intervento è stato effettuato con le modalità e nei tempi programmati e ha peraltro permesso di eliminare alcune non conformità emerse in fase di

certificazione. Con riferimento al sistema informativo aziendale, è stato implementato un nuovo software ERP.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Tra i principali investimenti dell'esercizio, particolare rilevanza assume la realizzazione di una sala imbarchi provvisoria per i voli non Schengen, utilmente impiegata già nel corso dell'estate 2022. Altri investimenti significativi hanno riguardato il parco mezzi di handling e i sistemi di climatizzazione dei pontili di imbarco. Inoltre sono proseguiti i lavori di ampliamento del terminal passeggeri, avviati nel mese di dicembre 2021. 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.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. ind. e comm.	Altri beni	Immob. in corso e acc.	Totali
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
Variazioni						
Incrementi	485.574	355.154	51.134	278.585	2.275.084	3.445.531
Riclassifiche						0
Decrementi		256.576			1.351.470	1.608.046
Rivalutazioni						0
Ammortamenti	117.401	329.210	13.843	153.271		613.725
Decrementi f. amm.		253.151				253.151
Svalutazioni						0
Altre variazioni						0
Totale variazioni	368.173	22.519	37.291	125.314	923.614	1.476.911
2022						
Costo	6.189.907	14.674.564	2.053.776	4.691.118	2.517.042	30.126.407
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	4.457.591	11.453.503	1.992.609	3.889.917	0	21.793.620
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2022	1.732.316	3.221.061	61.167	801.201	2.517.042	8.332.787

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%		

Pertanto, per l'esercizio in corso, la Società si è avvalsa della facoltà prevista dall'articolo 5-bis del D.L. 27 gennaio 2022 n. 4, convertito con modificazioni dalla legge 28 marzo 2022 n. 25, sospendendo gli ammortamenti nella misura del 50%. Per una dettagliata analisi delle motivazioni e degli effetti di tale risoluzione si rimanda al commento al conto economico.

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Al 31 dicembre 2022 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 2021). 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
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
Variazioni			
Acquisizioni			0
Alienazioni / Rimborsi			0
Svalutazioni			0
Rivalutazioni			0
Riclassifiche			0
Altre variazioni			0
Totale variazioni	0	0	0
2022			
Costo	183.228	206.580	389.808
Rivalutazioni	108.757	0	108.757
Svalutazioni	108.757	38.833	147.590
Saldo al 31.12.2022	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
2021		
Valore	48.393	48.393
Saldo al 31.12.2021	48.393	48.393
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni		0
Rimborsi / estinzioni		0
Totale variazioni	0	0
2022		
Valore	48.393	48.393
Saldo al 31.12.2022	48.393	48.393

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: ALTRI TITOLI

La voce comprende un 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
2021		
Valore	1.613.378	1.613.378
Saldo al 31.12.2021	1.613.378	1.613.378
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni	5.970	5.970
Rimborsi / svalutazioni		0
Totale variazioni	5.970	5.970
2022		
Valore	1.619.348	1.619.348
Saldo al 31.12.2022	1.619.348	1.619.348

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	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Materie prime, suss. e di consumo	215.753	2.473	218.226
Totale	215.753	2.473	218.226

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	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Verso Clienti	6.322.160	2.551.521	8.873.681
Verso Controllanti	67.455	24.877	92.332
Crediti tributari	103.439	132.318	235.757
Attività per imposte anticipate	1.640.045	854.720	2.494.765
Verso altri	3.859.898	-3.844.278	15.620
Totale	11.992.997	-280.842	11.712.155

I crediti verso clienti sono rappresentativi dei rapporti commerciali afferenti alle 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 pari a euro 2.315.302. 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. Per quanto riguarda il fondo dedotto, il saldo iniziale è interamente riferibile ai crediti maturati nei confronti di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. prima dell'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in crisi di cui al decreto legge 23 dicembre 2003 n. 347. L'incremento dell'esercizio è calcolato nella misura dello 0,5% dei crediti al 31 dicembre.

Crediti verso clienti	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Crediti commerciali	8.616.685	2.572.298	11.188.983
- f.do sval. cred. ex art. 106 TUIR	-1.446.894	-49.172	-1.496.066
- f.do sval. cred. (tassato)	-847.631	28.395	-819.236
Totale	6.322.160	2.551.521	8.873.681

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

Fondi svalutaz. crediti commerciali	31.12.2021	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2022
Fondo sval. cred. ex art. 106 TUIR	1.446.894	49.172	0	49.172	1.496.066
Fondo sval. cred. (tassato)	847.631	24.658	-53.053	-28.395	819.236
Totale	2.294.525	73.830	-53.053	20.777	2.315.302

Al 31 dicembre 2022, la Società vanta un credito verso la controllante pari a 92.332 in relazione al contratto di subconcessione in essere per l'area adibita ad autoparco.

Crediti verso controllanti	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Crediti commerciali	67.455	24.877	92.332
Totale	67.455	24.877	92.332

Tra i crediti verso l'erario assumono carattere assorbente i crediti d'imposta maturati per le spese relative a prodotti energetici come previsto i) dall'art. 6 comma 5 del DL 09/08/2022 n. 115 coordinato con la legge di conversione 21/09/2022 n. 142, ii) dall'art. 1 comma 5 del DL 23/09/2022 n. 144 coordinato con la legge di conversione 17/11/2022 n. 175 e iii) dall'art. 1 commi 1 e 5 del DL 18/11/2022 n. 176 coordinato con la legge di conversione 13/01/2023 n. 6.

Crediti tributari	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
IRES	7.520	989	8.509
IVA	70.387	-65.036	5.351
Diversi	25.532	196.365	221.897
Totale	103.439	132.318	235.757

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	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Crediti	1.640.045	854.720	2.494.765
Totale	1.640.045	854.720	2.494.765

I "crediti verso altri", che al 31 dicembre 2021 erano essenzialmente riconducibili alla domanda di accesso al fondo per la compensazione dei danni del settore aereo, al termine dell'esercizio in esame risultano di entità non significativa.

Crediti verso altri	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Crediti	3.859.898	-3.844.278	15.620
Totale	3.859.898	-3.844.278	15.620

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	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Depositi bancari	4.360.119	2.899.532	7.259.651
Denaro e valori in cassa	33.163	11.953	45.116
Totale	4.393.282	2.911.485	7.304.767

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	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Ratei	0	60	60
• risconti su premi assicurativi	11.440	-5.246	6.194
• risconti su canoni per licenze d'uso	23.670	-1.263	22.407
• risconti diversi	92.901	-34.300	58.601
Risconti	128.011	-40.809	87.202
Totale	128.011	-40.749	87.262

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 31.12.2019	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
Destinazione del risultato dell'esercizio:					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni			872.432	-872.432	0
Risultato dell'esercizio corrente				7.463	7.463
Al 31.12.2022	7.746.900	0	-1.289.717	7.463	6.464.646

Con l'utile di esercizio si costituisce la riserva indisponibile ex L. 126/2020, alla quale dovranno peraltro essere destinati gli utili dei futuri esercizi fino alla concorrenza degli ammortamenti sospesi, tenuto altresì conto delle riprese a conto economico delle quote in precedenza sospese. Per maggiori dettagli si rimanda al commento degli ammortamenti e alla relativa tabella che riporta in maniera dettagliata gli importi oggetto di sospensione.

Con il seguente prospetto si fornisce inoltre il dettaglio della voce "altre riserve" al 31 dicembre 2022.

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 2022 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	31.12.2021	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2022
Fondo per imposte, anche differite	711.395	0	0	0	711.395
• fondo vertenze	280.000	0	-100.000	-100.000	180.000
• fondo ex lege 537/93	795.567	0	-24.757	-24.757	770.810
• fondo per il personale	90.000	0	-90.000	-90.000	0
Altri fondi	1.165.567	0	-214.757	-214.757	950.810
Totale	1.876.962	0	-214.757	-214.757	1.662.205

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, rappresentava il valore stimato della passività potenziale connessa al rischio di rivalsa da parte delle imprese esecutrici dei lavori, che si ritiene non più sussistente e/o comunque prescritto. L'importo tuttavia non è stato liberato, ma prudenzialmente mantenuto anche come integrazione della copertura a fronte di altre potenziali passività.

Tra queste, permane il rischio di una eventuale ridefinizione delle aree assoggettabili alla TARI secondo una interpretazione sfavorevole e minimamente condivisibile, per la quale è stato comunque stanziato un congruo importo.

Con riferimento alle contestazioni a suo tempo sollevate dalla Guardia di Finanza (di Catanzaro e di Genova) in merito alla corretta applicazione dell'imposta sul valore aggiunto afferente ad alcune fatture emesse a carico della Società dal vettore Ryanair DAC, di cui si era già ampiamente relazionato nella nota integrativa al bilancio 2021, si è giunti a una positiva conclusione. Secondo le assunzioni originariamente adottate dalla Guardia di Finanza, le fatture in questione sarebbero state irregolarmente emesse, senza applicazione di imposta, dalla Ryanair DAC anziché dalla relativa

stabile organizzazione italiana con conseguente presunta violazione da parte della Società degli obblighi di regolarizzazione delle stesse.

In data 9 luglio 2021 e 30 agosto 2021 la Direzione Provinciale di Genova dell'Agenzia delle Entrate – recependo integralmente e acriticamente le conclusioni dei militari della Guardia di Finanza – aveva notificato due atti di contestazione relativi ai periodi di imposta 2015 e 2016 (limitatamente alle fatture emesse nel 2015 e registrate dalla Società nel 2016). Conseguentemente, nel mese di ottobre 2021, la Società aveva notificato 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. Per mezzo di tali atti 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.

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 – la maggior parte delle eccezioni, in fatto ed in diritto, esposte nelle deduzioni difensive, ma veniva accolta integralmente la lamentata 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 risultavano 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 giudiziale dei due atti di irrogazione sanzioni, provvedeva, nei termini di legge e con un esborso modestissimo, alla loro definizione ai sensi dei commi 3 e 7 bis dell'articolo 16 del Decreto Legislativo 18 dicembre 1997 n. 472.

Successivamente, in data 2 agosto 2022 il Nucleo di Polizia Economico – Finanziaria della Guardia di Finanza di Genova, facendo seguito alla medesima attività di verifica, iniziava un controllo fiscale presso la sede della Società finalizzato a verificare il periodo di imposta 2016. Tale controllo si è concluso in data 7 dicembre 2022 con la redazione di apposito processo verbale di constatazione mediante il quale i militari verbalizzanti hanno dato atto di un avvenuto coordinamento tra la Direzione Centrale Grandi Contribuenti dell'Agenzia delle Entrate e il comando Generale della Guardia di Finanza a seguito del quale le prestazioni oggetto di verifica sono state riconosciute come effettivamente erogate dalla Ryanair Ltd senza utilizzare risorse umane e/o tecniche della stabile organizzazione italiana. Le prestazioni risultano quindi regolarmente emesse e altrettanto

regolarmente assoggettate a Iva in Italia applicando il regime del *reverse charge*. Pertanto, in conseguenza del coordinamento di cui sopra, i militari verbalizzanti hanno concluso la loro attività ispettiva rigettando integralmente le assunzioni in precedenza sostenute, condividendo appieno la tesi da sempre sostenuta dalla Società e rilevando, in riferimento alla problematica in oggetto, che “nessun recupero d'imposta è dovuto né alcuna sanzione comminabile”.

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 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.

In data 16.1.2023 è intervenuto un accordo che, nel più ampio contesto della definizione transattiva di tutte le partite dare-avere con la procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI, prevede - tra l'altro - il riconoscimento in favore dell'Amministrazione Straordinaria dell'importo di € 348.187 da compensare con il maggior credito di Aeroporto di Genova S.p.A. All'udienza prevista per il giorno 17 marzo 2023 - a seguito della rinuncia al contenzioso effettuata con l'accordo transattivo - le Parti non si sono presentate; la causa verrà dichiarata estinta alla prossima udienza del 14 aprile 2023.

- 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 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 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. In data 23 dicembre 2022 le Parti hanno siglato un accordo transattivo in virtù del quale, tra l'altro, è stato dichiarato estinto il procedimento giudiziale.

Il fondo originariamente stanziato, pari a euro 100.000, è stato liberato.

- 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 utilizzato a fronte delle fuoriuscite verificatesi nell'esercizio.

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 31.12.2021	2.446.602
Variazioni dell'esercizio	
+ accantonamento	522.023
+ rivalutazione	238.427
accantonamenti a c/economico	760.450
- cessazioni rapporto	87.283
- anticipazioni	0
- imposta sostitutiva	40.533
- agg. FPLD 0,50%	34.384
- fondo tesoreria	389.334
- Prevaer - Previndai - Poste	98.315
utilizzi	649.849
Variazione netta	110.601
Consistenza al 31.12.2022	2.557.203

Debts

The following prospect illustrates the composition of debts as of 31 December 2022.

Debiti	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Verso Banche	1.485.215	3.991.815	5.477.030
Verso Fornitori	8.037.221	3.000.209	11.037.430
Tributari	227.159	98.281	325.440
Verso istituti previdenziali	351.673	19.425	371.098
Altri debiti	5.937.867	20.303	5.958.170
Totale	16.039.135	7.130.033	23.169.168

In November 2020, a contract was stipulated with Banca Carige (now BPER Banca) for a financing 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 of 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 expire. The debt was recognized on the amortized cost criterion.

In June 2022, a contract was stipulated with Banco BPM for a financing of 4.0 million euros, assisted by a guarantee from Italia Sace S.p.A. in accordance with the Decree Law of 8 April 2020 n. 23 - DL Liquidity, art. 1, converted with modifications by Law of 5 June 2020 n. 40 and subsequent modifications and integrations. The debt was recognized on the amortized cost criterion.

Debiti verso banche	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Mutuo BPER Banca	1.485.215	4.537	1.489.752
Mutuo Banco BPM	0	3.987.278	3.987.278
Totale	1.485.215	3.991.815	5.477.030

Il saldo verso i fornitori aumenta in relazione alla ripresa delle attività ordinarie e di attuazione del piano di investimenti.

Debiti verso fornitori	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Fornitori	3.580.791	3.058.611	6.639.402
Fornitori per fatt. da ricevere	4.456.430	-58.402	4.398.028
Totale	8.037.221	3.000.209	11.037.430

Con riferimento ai debiti tributari, la sottovoce "per imposte" accoglie il saldo da versare a titolo di imposta sostitutiva sul TFR (euro 88.239) e l'importo riferito alla liquidazione Iva del mese di dicembre 2022 (euro 15.222).

Debiti tributari	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Erario per imposte	108.937	-5.476	103.461
Erario per rit. d'acc. pers. dipendente	103.953	80.704	184.657
Erario per rit. d'acc. lav. autonomi	14.269	23.053	37.322
Totale	227.159	98.281	325.440

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

Debiti verso istituti previdenziali	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
INPS	327.860	-30.449	297.411
INAIL	0	47.496	47.496
Fondo PREVINDAI	11.265	964	12.229
Fondo PREVAER	12.548	1.414	13.962
Totale	351.673	19.425	371.098

Nella voce altri debiti, viene rilevato nella corrispondente sottovoce il debito maturato al 31 dicembre 2022 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, 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 527.341), le somme riferite al cosiddetto servizio antincendi (euro 3.033.601), di cui si è ampiamente trattato nei contenziosi descritti nella relazione sulla gestione, e depositi cauzionali di terzi (euro 536.628).

Altri debiti	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
Verso il personale	487.049	337.845	824.894
Verso compagnie aeree	110.322	73.736	184.058
Diritti, anche in contestazione	537.761	141.142	678.903
Altri diversi	4.802.735	-532.420	4.270.315
Totale	5.937.867	20.303	5.958.170

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 alla seconda erogazione del contributo di cui alla L.R. 32/2020.

Ratei e risconti passivi	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
• ratei su servizi diversi	27.259	-2.781	24.478
Ratei	27.259	-2.781	24.478
• risconti su subconcessioni e canoni	192.356	-83.558	108.798
• risconti su contributi	3.172.464	1.339.083	4.511.547
Risconti	3.364.820	1.255.525	4.620.345
Totale	3.392.079	1.252.744	4.644.823

CONTO ECONOMICO

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2022	2021	Δ
• diritti	10.993.600	5.795.013	5.198.587
• assistenza	6.365.168	3.952.665	2.412.503
proventi aviation	17.358.768	9.747.678	7.611.090
• subconcessioni aree e attività	7.460.398	5.223.918	2.236.480
• attività svolte direttamente	584.687	306.945	277.742
• recuperi diversi	931.611	711.132	220.479
proventi non aviation	8.976.696	6.241.995	2.734.701
Totale	26.335.464	15.989.673	10.345.791

I proventi aviation (+78,1%) riflettono la ripresa del traffico dopo il biennio 2020-2021 connotato da restrizioni, incertezza e riduzioni di capacità. Nel 2022, per quanto riguarda l'aviazione commerciale (esclusi i voli taxi) i passeggeri sono raddoppiati, mentre il tonnellaggio è cresciuto del 90,6% e i movimenti del 75,9%. Tuttavia è ancora significativa la differenza rispetto al 2019: passeggeri -20,6%, tonnellaggio -21,4%, movimenti -33,9%. Di andamento opposto invece l'aviazione privata e d'affari, che aveva avuto ottime performances nel biennio precedente anche proprio per la mancanza di collegamenti di linea; a fronte del sensibile calo rispetto al 2021, il confronto con il 2019 è infatti ancora significativamente positivo (passeggeri -19,9% vs 2021 e +25,8% vs 2019, tonnellaggio -9,5% vs 2021 e +12,2% vs 2019, movimenti -16,3% vs 2021 e +7,0% vs 2019).

Anche i proventi non aviation registrano un aumento interessante (+43,8%), soprattutto grazie al sostanziale ritorno alla normale operatività delle attività connesse al traffico.

Altri ricavi e proventi	2022	2021	Δ
utilizzo fondi	81.980	101.700	-19.720
plusv. da cessione immob. e sopravvenienze	610.101	4.192.099	-3.581.998
contribuzioni	436.441	168.176	268.265
Totale	1.128.522	4.461.975	-3.333.453

L'utilizzo fondi si riferisce alla quota di competenza del fondo costituito ex lege 537/93 con i proventi aeroportuali destinati all'autofinanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale e all'eccedenza rivelatasi sul fondo vertenze per effetto della transazione con Fidente S.p.A.

Per quanto riguarda le sopravvenienze, lo scorso esercizio l'importo era 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. Per il presente esercizio assume carattere prevalente l'importo ricevuto, di fatto con le medesime finalità, a seguito della DGR n. 571/2022 che ha dato applicazione all'art. 26 del DL n.41/2021 e all'art.8 del DL n. 73/2021 (euro 500.000).

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	2022	2021	Δ
materiali di consumo	174.625	123.175	51.450
materiali per manutenzione	172.132	210.794	-38.662
cancelleria e stampati	29.386	12.766	16.620
Totale	376.143	346.735	29.408

A fronte della ripresa delle attività, i costi per materiali sono stati contenuti ancora in maniera significativa.

Costi per servizi	2022	2021	Δ
utenze	2.520.128	1.487.675	1.032.453
manutenzioni	1.042.319	932.070	110.249
prestazioni di esercizio	3.092.504	2.432.025	660.479
compensi professionali	284.695	411.974	-127.279
organi sociali	214.403	205.597	8.806
assicurazioni	261.950	236.818	25.132
promozionali	6.890.343	3.772.251	3.118.092
spese generali diverse	1.406	3.529	-2.123
Totale	14.307.748	9.481.939	4.825.809

Nei servizi, un discorso a parte meritano i costi per utenze. Per le note vicende, l'aumento della voce risulta pari al 69,4% rispetto al 2021 e addirittura del 100,0% rispetto al 2019. L'importo 2022, peraltro mitigato dalle misure governative applicate in bolletta come l'azzeramento degli oneri di sistema, è viceversa esposto al lordo dei crediti d'imposta previsti dai decreti Aiuti, Aiuti bis, Aiuti ter e Aiuti quater, pari complessivamente a euro 275.524. Significativo anche il valore delle iniziative promozionali messe in atto per supportare la ripresa del traffico (+82,7% vs 2021 e +19,3% vs 2019). Le restanti voci mostrano complessivamente un andamento quasi correlato con i volumi di attività, tenuto conto della presenza di voci incompressibili (+16,0% vs 2021 e -14,6% vs 2019), fenomeno che testimonia la validità delle azioni di contenimento messe in atto.

Costi per godimento di beni di terzi	2022	2021	Δ
canoni di gestione aeroportuale	931.307	525.957	405.350
altri canoni	259.869	218.841	41.028
Totale	1.191.176	744.798	446.378

Il canone di concessione aeroportuale è calcolato in modo conforme a quanto previsto dal Decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e successive modifiche. Sostanzialmente costante l'importo calcolato in relazione al cosiddetto fondo antincendi, il cui valore complessivo annuo è fissato in 30

milioni di euro cui ogni scalo deve contribuire proporzionalmente al proprio traffico.

L'incremento degli altri canoni è riconducibile al noleggio di mezzi di piazzale e a canoni per licenze d'uso di software.

Costi per il personale	2022	2021	Δ
salari e stipendi	7.396.686	5.209.944	2.186.742
oneri sociali	2.218.534	1.628.056	590.478
trattamento di fine rapporto	760.450	595.201	165.249
altri costi	304.797	242.872	61.925
Totale	10.680.467	7.676.073	3.004.394

Anche nel 2022 i costi per il personale sono stati impattati dalla CIG, che è stata mantenuta fino alla fine di aprile e nuovamente ripresa dal mese di novembre. Le variazioni sono pari a +39,1% rispetto al 2021 e -16,2% rispetto al 2019.

Ammortamenti e svalutazioni	2022	2021	Δ
• costi pluriennali su beni di terzi	355.517	529.796	-174.279
• altri costi pluriennali	29.545	57.254	-27.709
ammortamento delle immob. immateriali	385.062	587.050	-201.988
• terreni e fabbricati	117.401	157.252	-39.851
• impianti e macchinari	329.210	583.578	-254.368
• attrezzature industriali e commerciali	13.843	33.529	-19.686
• altri beni	153.271	288.834	-135.563
ammortamento delle immob. materiali	613.725	1.063.193	-449.468
• acc.to f. sval. cred. ex art. 106 TUIR	49.172	0	49.172
• acc.to fondo sval. crediti (tassato)	24.658	0	24.658
svalutazione dei crediti dell'attivo circolante	73.830	0	73.830
Totale	1.072.617	1.650.243	-577.626

Nel triennio 2020-2022 la Società ha registrato, in media, una diminuzione dei passeggeri superiore al 51% e del valore della produzione pari al 44% circa, rispetto al 2019. Nel 2022, ultimo anno del triennio preso in considerazione, pur in presenza di un apprezzabile trend di recupero, la riduzione del valore della produzione è stata del 20% circa, sempre rispetto al 2019. Sul versante dei costi, gli interventi volti al contenimento delle voci di spesa hanno permesso di recuperare solo parzialmente le perdite di fatturato. In media, i costi sono diminuiti nel triennio del 27% circa ma, nuovamente, nel 2022, in conseguenza dei rincari tariffari dell'energia, gli stessi sono tornati a livelli prossimi ai valori pre-COVID (inferiori solo del 4% rispetto al 2019).

In questo scenario, caratterizzato da una perdurante criticità, dovuta al prolungarsi della crisi pandemica e all'insorgere degli effetti negativi dovuti al contesto geopolitico, sono anche venuti progressivamente meno forme di ristoro analoghe a quelle messe in atto dal governo nel 2021. Tutto ciò ha indotto la Società a ricorrere alle previsioni dell'articolo 5-bis del D.L. 27 gennaio 2022 n. 4, convertito con modificazioni dalla legge 28 marzo 2022 n. 25, provvedendo a sospendere gli

ammortamenti nella misura del 50%, coerente con il minor utilizzo delle infrastrutture nel periodo considerato.

La sospensione ha interessato la totalità delle categorie, fatta eccezione per i cespiti per i quali il piano di ammortamento è già stato fissato in base alla loro prevista demolizione o di valore inferiore a 516 euro. Le quote dei contributi iscritti tra i ricavi e riscontati per correlazione con i piani di ammortamento dei cespiti di riferimento così come l'utilizzo dei fondi di analoga destinazione sono stati ricalcolati per tener conto della variazione. L'effetto della sospensione è analiticamente rappresentato nella tabella che segue.

	Diritti utilizzo opere ingegno	Opere su beni di terzi	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. ind. e comm.	Altri beni	Totali
Ammortamenti 100%	56.321	711.034	199.288	658.420	23.468	283.036	1.931.567
Contributi/util. fondi	0	80.021	68.667	207.118	0	15.541	371.347
Risultato a CE	-56.321	-631.013	-130.621	-451.302	-23.468	-267.495	-1.560.220
Ammortamenti 100%	56.321	711.034	199.288	658.420	23.468	283.036	1.931.567
Vita prefissata / inf . €516	2.768		35.514		4.218	23.506	66.006
Diff. su cui calc. sosp.	53.553	711.034	163.774	658.420	19.250	259.530	1.865.561
Sospensione 50%	26.776	355.517	81.887	329.210	9.625	129.765	932.780
Ammortamenti 50%	29.545	355.517	117.401	329.210	13.843	153.271	998.787
Contributi/util. fondi	0	40.011	34.334	103.559	0	7.771	185.675
Risultato a CE	-29.545	-315.506	-83.067	-225.651	-13.843	-145.500	-813.112
Effetto sospens. a CE	26.776	315.507	47.554	225.651	9.625	121.995	747.108

Il fondo svalutazione crediti è stato adeguato sulla base di una attenta analisi delle posizioni creditorie, mentre nel passato esercizio era risultato eccedente.

Oneri diversi di gestione	2022	2021	Δ
oneri tributari	428.298	402.907	25.391
contributi e quote associative	58.434	42.116	16.318
abbonamenti a libri, giornali e riviste	3.512	5.469	-1.957
erogazioni liberali	6.690	2.119	4.571
sopravv. e minusv. passive	78.155	86.605	-8.450
perdite varie	6.446	1.784	4.662
Totale	581.535	541.000	40.535

Per quanto riguarda le voci iscritte tra gli oneri diversi di gestione, i valori sono connotati da una certa ripetitività. L'incremento delle quote associative è riconducibile ai criteri di determinazione delle stesse, essendo nella quasi totalità determinate in base al fatturato o al traffico.

Le sopravvenienze dell'anno si riferiscono alla definizione transattiva di alcuni contenziosi sorti con lavoratori dipendenti di società appaltatrici e a costi di competenza di esercizi precedenti non noti alla chiusura dei relativi bilanci.

Proventi e oneri finanziari	2022	2021	Δ
• da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	5.969	66.160	-60.191
• proventi diversi dai precedenti	4.600	3.129	1.471
Altri proventi finanziari	10.569	69.289	-58.720
• interessi su finanziamenti	87.380	19.313	68.067
• interessi passivi diversi	1.466	406	1.060
• spese e commissioni bancarie	24.060	34.516	-10.456
Interessi ed altri oneri finanziari	112.906	54.235	58.671
• utile e perdite su cambi	-1.693	-1.045	-648
Utile e perdite su cambi	-1.693	-1.045	-648
Totale	-104.030	14.009	-118.039

La gestione finanziaria registra per la prima volta un saldo negativo per il venir meno di interessi attivi - avendo dismesso un cospicuo investimento nel 2021 - e l'aumento di interessi passivi - per l'accensione dei due mutui.

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

Fiscaltà 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	-847.257		
Aliquota teorica		24,00%	
Onere fiscale teorico			0
Effetto delle variazioni in aumento (diminuzione) rispetto all'aliquota ordinaria			
- accantonamenti tassati	24.658		5.918
- costi indeducibili	188.447		45.227
- utilizzo fondi tassati	-254.685		-61.124
- altre differenze	-948.680		-227.683
Reddito lordo	-1.837.517		
Imposta corrente			0
Aliquota effettiva		0,00%	

IRAP	imponibile	aliquota	imposta (+)
Differenza tra valore e costi della produzione	-743.227		
Aliquota teorica		4,20%	
Onere fiscale teorico			0
Costi per il personale indeducibili	578.469		24.296
Accantonamenti tassati e sval. dei crediti	73.830		3.101
Altre variazioni in aumento	347.328		14.588
Altre variazioni in diminuzione	-1.109.277		-46.590
Imponibile fiscale e imposta corrente	-852.877	0,00%	0

Fiscalità differita

Sulla base del piano aziendale aggiornato nel 2022 e contenente una proiezione dei risultati fiscali per i prossimi esercizi che si ritiene attendibile, sono state iscritte imposte anticipate calcolate sui fondi tassati e sulle perdite fiscali, in continuità con i criteri adottati nel precedente esercizio, in misura pari a 854.720 euro, al netto delle imposte differite sui residui quinti di plusvalenze rateizzate da sottoporre a tassazione nei medesimi esercizi.

Si precisa inoltre che, a fronte della sospensione degli ammortamenti operata, non sono state rilevate imposte differite in quanto la Società non si è avvalsa della facoltà di dedurre extracontabilmente sia ai fini Ires che Irap (mediante apposita variazione in diminuzione) le quote di ammortamento non imputate a conto economico.

	aliquota	31.12.2021	variazioni	31.12.2022
Imposte differite:				
- plusvalenze		12.200	20.176	32.376
Tot. differenze temporanee		12.200	20.176	32.376
- su plusvalenze	24,00%	2.928	4.842	7.770
Tot. imposte differite		2.928	4.842	7.770
Imposte anticipate:				
- svalutazione crediti		847.631	-28.395	819.236
- fondi per rischi e oneri		1.519.232	-188.532	1.330.700
- perdite fiscalmente riportabili		5.881.080	5.644.251	11.525.331
Tot. differenze temporanee		8.247.943	5.427.324	13.675.267
- su svalutazione crediti	24,00%	203.431	-6.814	196.617
- su fondi per rischi e oneri	24,00%	364.616	-45.248	319.368
- su perdite fiscalmente riportab.	24,00%	1.411.459	1.354.620	2.766.079
Imposte anticipate: importo max iscrivibile		1.979.506	1.302.558	3.282.064
Imposte anticipate iscritte		1.642.973	859.562	2.502.535
Imposte differite (anticipate) nette		-1.640.045	-854.720	-2.494.765

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Il 3 febbraio è stato inaugurato e aperto al transito il nuovo viadotto di Via Pionieri e Aviatori d'Italia, ripristinando l'accessibilità diretta all'aeroporto dalla rete autostradale e dalla viabilità urbana da Cornigliano / Via Guido Rossa. La riqualificazione delle infrastrutture stradali rientra nell'articolato complesso di opere del Programma straordinario varato da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per garantire una migliore accessibilità marittima, viaria, ferroviaria e aerea ai terminal portuali.

Con riferimento all'appalto di riqualifica della pista di cui si è già trattato in precedenza, si evidenzia che la Società ha ricevuto dal Fondo di compensazione l'importo di euro 2.764.480 (pari al 50% delle somme accertate dal Collegio Tecnico Consultivo) che ha provveduto a versare all'appaltatore come previsto dalla normativa. Con l'atto transattivo sottoscritto, l'appaltatore ha rinunciato ad esercitare azioni contro la stazione appaltante, nel caso in cui il Fondo non dovesse erogare integralmente le somme per le quali è stata effettuata la Richiesta di accesso. Qualora dovesse erogare ulteriori somme la Società avrà diritto a recuperare l'importo già pagato all'appaltatore per la revisione prezzi pari ad euro 371.091.

ALTRI PROSPETTI INFORMATIVI

Numero medio dei dipendenti F.T.E.	2022	2021	Variazione
Dirigenti	2,0	1,4	0,6
Quadri	11,5	11,5	0,0
Impiegati	104,7	110,1	-5,4
Operai	64,8	67,3	-2,5
Interinali	4,1	0,0	4,1
Totali	187,1	190,3	-3,2

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 2022 sono stati incassati dalla Società contributi pubblici per un totale di euro 5.806.734 dettagliati nel prospetto che segue.

Causale	Soggetto erogante	Codice fiscale	Contributo ricevuto
Compensazione dei danni del settore aeroportuale istituito dall'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178	ENAC	97158180584	3.806.734
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	1.500.000
Ristoro economico di cui alla DGR n. 571 del 23/06/2022 - Fondo di cui all'art. 26 del DL n.41/2021 e art.8 del DL n. 73/2021 e ss.mm.ii; destinazione parte risorse residue	CCIAA di Genova	00796640100	500.000

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	31.12.2021	Var. netta	31.12.2022
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 2021.

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

	2021	2020
A Crediti verso lo Stato ed altri enti pubblici per la partecipazione al patrimonio iniziale	0	0
B Immobilizzazioni	2.066.901.179	1.463.530.454
C Attivo circolante	1.335.065.541	633.053.241
D Ratei e risconti attivi	41.393.266	32.093.162
Totale attivo	3.443.359.986	2.128.676.857
• Capitale	0	0
• Riserve	8.127.518	8.127.518
• Utili (perdite) portati a nuovo	619.292.322	586.216.817
• Utile (perdita) dell'esercizio	27.630.280	33.075.505
A Patrimonio netto	655.050.120	627.419.840
B Contributi in conto capitale	1.594.418.194	871.388.415
C Fondi per rischi e oneri	24.505.601	16.911.621
D Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.324.741	3.155.461
E Debiti	1.164.040.991	608.711.530
F Ratei e risconti passivi	3.020.339	1.089.990
Totale passivo e netto	3.443.359.986	2.128.676.857

AdSP del Mar Ligure Occidentale: prospetto riepilogativo conto economico

	2021	2020
A Valore della produzione	110.117.535	110.337.418
B Costi della produzione	79.375.070	73.074.759
C Proventi e oneri finanziari	-1.287.930	-1.608.612
D Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	-1.122.389
E Proventi e oneri straordinari	0	0
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.824.255	1.456.153
Utile (perdita) dell'esercizio	27.630.280	33.075.505

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2022, redatto sulla base dei criteri indicati in nota integrativa. Proponiamo che l'utile di esercizio, pari a euro 7.463, sia destinato integralmente a riserva indisponibile come disposto dal D.L. n. 104/2020, convertito in L. 126/2020. Esprimiamo il nostro ringraziamento al Collegio Sindacale, al management e al personale tutto per la collaborazione e Vi ricordiamo che con l'approvazione del bilancio 2022 giunge a scadenza il nostro mandato, pertanto Vi invitiamo a provvedere alle nuove nomine.

Genova, 4 aprile 2023

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Paolo Cesare Odone

Aeroporto di Genova S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

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 2022, 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 2022, 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 2022, 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 2022 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 2022 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, 12 aprile 2023

EY S.p.A.



Riccardo Riva
(Revisore Legale)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DELLA AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.
SUL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31/12/2022
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 2022.

• ***Attività di vigilanza***

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 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 2022 -dicembre 2022) 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;
- in data 1 giugno 2022 abbiamo espresso la proposta motivata per il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti ai sensi dell'art. 13, co. 1, D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39;
- 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***

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 aprile 2023, 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., fatta eccezione per quanto appresso specificato in tema di "sospensione degli ammortamenti", ai sensi dell'art. 60 commi 7-bis – 7-quinquies della legge n. 126/2020.

Come evidenziato in Nota integrativa, si è preso atto che, nella redazione del bilancio, gli amministratori si sono avvalsi della facoltà prevista all'art. 60 comma 7-bis della legge n. 126/2020, come modificato dall'articolo 5-bis del DL 27 gennaio 2022 n.4, convertito dalla legge 28 marzo 2022 n.25, di non effettuare - in deroga all'art. 2426, primo comma, numero 2), del codice civile - fino ad un massimo del 100%, l'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo. In particolare, come riportato nella Nota integrativa, la "sospensione" dell'ammortamento annuo, in applicazione della disposizione sopra richiamata, è stata effettuata nella

misura del 50% ed ha interessato la totalità delle categorie, fatta eccezione per i cespiti per i quali il piano di ammortamento è già stato fissato in base alla loro prevista demolizione o per quelli di valore inferiore a 516 euro. Si dà atto che gli amministratori, ai sensi di quanto previsto dal comma 7-quater dell'art. 60 della legge n. 126/2020, hanno dato conto, nella Nota integrativa, delle ragioni della deroga in questione, indicandone l'influenza sul risultato economico d'esercizio. In proposito, corre l'obbligo puntualizzare che, essendo l'utile conseguito nell'esercizio (pari ad euro 7.463) di importo inferiore a quello della quota di ammortamento sospesa (euro 747.108) e in mancanza di riserve di utili o altre riserve patrimoniali disponibili, la società sarà tenuta ad integrare la riserva indisponibile da costituire ai sensi del comma 7-ter dell'art. 60 della legge n. 126/2020, per la differenza di euro 739.645, accantonando gli utili degli esercizi successivi.

La Società di revisione, nella sua Relazione, emessa in data 12 aprile 2023, esprime il giudizio che “... *il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, 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 2022, a seguito del graduale superamento dell'emergenza sanitaria, è stato caratterizzato da una crescita notevole del traffico aereo rispetto al 2021 (+99%), che ha consentito di oltrepassare nuovamente la soglia del milione di passeggeri e di recuperare l'80% del traffico del 2019, avvicinandosi sempre di più ai livelli pre-Covid, con un andamento peraltro non lontano dalla media nazionale.

Si ritiene, inoltre, opportuno richiamare l'attenzione sul paragrafo “Evoluzione prevedibile della gestione” della Relazione sulla gestione, nell'ambito della quale, da un lato, si segnala che “*le previsioni globali sulla ripresa del traffico aereo dopo la pandemia sono positive, individuando tra il 2023 ed il 2024 il periodo di ritorno ai numeri pre-Covid*” e, dall'altro, viene fatto presente che la situazione economica “*caratterizzata da un generale rallentamento della crescita e dal perdurare di alti tassi di inflazione, potrebbe comportare un rallentamento della dinamica della ripresa dei viaggi, pur in quadro di generale consolidamento*”.

• **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 12 aprile 2023, il Collegio propone all'Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, così come redatto dagli Amministratori, e concorda, altresì, con la proposta del Consiglio di Amministrazione di destinare integralmente l'utile d'esercizio per la costituzione della riserva indisponibile di cui all'art. 60 comma 7-ter della legge n. 126/2020.

Genova, 13 aprile 2023

Per il Collegio sindacale
Il Presidente: Dott. Giulio Torlonia

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 29 GIUGNO 2023

L'anno 2023 il giorno 29 del mese di giugno, alle ore 12:00 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 seconda convocazione.

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto Sociale Mario Tullo, Consigliere più anziano, ne assume la Presidenza chiamando a fungere da segretario Anna Calcagno, Responsabile Legale e Affari generali della Società.

Il Presidente, prima di avviare i lavori assembleari, premette di presiedere la riunione con forte rammarico a seguito della recente scomparsa di Paolo Odone, Presidente della Società per 6 anni e ancor prima componente del Consiglio che ha lasciato un enorme vuoto non solo nella Società, ma nell'intera città, esprimendo la più profonda gratitudine per l'impegno profuso a favore della collettività per la sua intera esistenza.

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 31.12.2022 così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione e di destinare l'utile di esercizio, pari a euro 7.463, integralmente a riserva indisponibile come disposto dal D.L. n. 104/2020, convertito in L.126/2020.

[...]