



Trieste Airport – Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Bilancio al 31/12/2021

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Direzione e Coordinamento ex Art. 2497-bis C.C. di 21 Aeroporti S.p.A.

Via Aquileia 46, Ronchi dei Legionari (GO) Italia

CF, P. IVA, iscrizione R.I. GO 00520800319 – Capitale sociale 8.500.000 €

INDICE

Organi Sociali	pag. 2
Highlights	pag. 3
Relazione sulla Gestione	pag. 8
Stato Patrimoniale	pag. 53
Conto Economico	pag. 55
Rendiconto Finanziario	Pag. 56
Nota Integrativa	pag. 57
Allegato "A" - Prospetto di variazione delle immobilizzazioni immateriali	pag. 91
Allegato "B" - Prospetto di variazione delle immobilizzazioni materiali	pag. 92
Allegato "C" - Prospetto di variazione delle immobilizzazioni finanziarie	pag. 94
Allegato "D" - Capitale Circolante Netto	pag. 95
Allegato "E" - Prospetto di variazione del Patrimonio Netto	pag. 96
Allegato "F" - Prospetto A,B,C, del Patrimonio Netto	pag. 96
Allegato "G" - Stato Patrimoniale e Conto Economico Sintetici	pag. 97
Relazione della Società di Revisione	
Relazione del Collegio Sindacale	

COMPOSIZIONE AZIONARIA AL 31/12/2021

<u>2i Aeroporti S.p.A.</u>	<u>55%</u>
<u>Regione Friuli Venezia Giulia</u>	<u>45%</u>
Totale	100%

ORGANI SOCIALI AL 31/12/2021

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Antonio Marano	Presidente
Marco Consalvo	Amministratore Delegato
Rita Cozzi	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere
Daniele Rizzolini	Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

Gaetano Proto	Presidente Collegio Sindacale
Antonia Coppola	Sindaco effettivo
Gabriella Magurano	Sindaco effettivo
Carmine Meoli	Sindaco effettivo
Paolo Salotto	Sindaco effettivo
Elena Cussigh	Sindaco supplente
Luca Aurelio Guarna	Sindaco supplente

SOCIETA' DI REVISIONE

EY S.p.A.

HIGHLIGHTS TRIESTE AIRPORT 2021

INFORMAZIONI GENERALI

Il Bilancio al 31 dicembre 2021 di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. (di seguito la “Società”), costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa, è stato redatto in conformità alla normativa del codice civile di cui agli art. 2423 e seguenti, così come modificata dal D. Lgs. 139/2015 (il “Decreto”), interpretata ed integrata dai principi contabili italiani emanati dall’Organismo Italiano di Contabilità (“OIC”) in vigore dai bilanci con esercizio avente inizio a partire dal primo gennaio 2016 e recepiti con la Direttiva 2013/34/UE (c.d. “Direttiva Accounting”).

La Società è stata costituita il 06/08/1996 ed ha come oggetto sociale lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l’adeguamento, la gestione, la manutenzione e l’uso degli impianti e delle infrastrutture per l’esercizio dell’attività aeroportuale.

Tali attività dovranno essere svolte nei limiti e nel rispetto delle disposizioni di legge vigenti ed è in particolare escluso l’esercizio nei confronti del pubblico di ogni attività qualificata dalla normativa vigente come attività finanziaria nonché di ogni attività riservata agli iscritti in albi professionali. La durata della Società è fissata fino al 31/12/2050.

INTRODUZIONE

Il Bilancio al 31/12/2021 registra una perdita di esercizio pari ad euro -579.585, in miglioramento rispetto all’esercizio 2020 che aveva fatto registrare una perdita pari ad euro -1.437.443 e dopo che negli ultimi quattro anni la Società aveva conseguito sempre risultati positivi. Anche la gestione sociale del 2021 è stata pesantemente condizionata dall’emergenza sanitaria provocata dalla diffusione a livello globale del *virus* COVID-19. Evento definito dalla normativa di emergenza sanitaria nazionale quale fattispecie eccezionale ed imprevedibile (sussumibile nella “forza maggiore”) e di grave turbamento per l’economia ai sensi dell’art. 107 del Trattato dell’Unione Europea. L’impatto diretto sull’economia mondiale e, nello specifico, sul settore del trasporto aereo e sugli scali aeroportuali incluso quello di Trieste è stato ed è tuttora di grande rilevanza. Dopo aver registrato un forte rallentamento del traffico nei primi mesi del 2021 Trieste Airport ha evidenziato decisi segnali di ripresa dei volumi di traffico commerciale durante la stagione estiva, con volumi di passeggeri in alcune settimane addirittura superiori a quelli del 2019. Il diffondersi di nuove varianti legate al *virus* Covid-19 ha infine frenato decisamente la ripresa nell’ultimo trimestre del 2021.

TRAFFICO

L’aeroporto nel 2021 si è attestato a 348.891 passeggeri con un incremento dell’+66,8% rispetto l’esercizio precedente.

FINANCIALS

Si riporta di seguito la sintesi dei principali indicatori economico finanziari della Società comparati con l'esercizio precedente:

€/000	2021	2020	Δ	%
Valore della produzione *	8.158	5.924	2.234	37,7%
Ebitda	1.611	397	1.214	305,8%
Ebit	-578	-1.817	1.239	-68,2%
Risultato ante imposte	-684	-1.930	1.246	-64,5%
Risultato netto	-580	-1.437	857	-59,7%
PFN **	176	-745	921	-123,6%

* valore esposto al netto dei contributi L.R. 12/2010

** valore calcolato come differenza tra le disponibilità liquide e i debiti verso banche

CAPEX

Nel corso del 2021 la Società, stante il perdurare dell'emergenza sanitaria in corso, ha continuato la politica di ridimensionamento del valore degli investimenti previsti nei primi due anni del quadriennio 2020-2023. In particolare nel corso dell'esercizio appena concluso sono state realizzate opere ed acquisiti investimenti per, complessivamente, 0,6 milioni di euro a fronte di un importo consuntivato nello scorso esercizio pari a 1,3 milioni di euro. Gli investimenti eseguiti hanno riguardato prevalentemente interventi essenziali ai fini della sicurezza dell'infrastruttura e della tutela sanitaria dei passeggeri e del personale operante all'interno dell'aeroporto. Sempre in conseguenza dell'emergenza sanitaria COVID-19 sono stati effettuati i necessari investimenti associati ai sistemi IT al fine di garantire continuità aziendale anche con l'attivazione dello *Smart Working* garantendo nel contempo i necessari livelli di sicurezza informatica.

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO

Ad oltre un anno di distanza dall'inizio della pandemia da COVID-19, la situazione per l'industria del trasporto aereo, e quindi anche per il settore degli aeroporti, rimane estremamente difficile. Il progresso delle campagne vaccinali in atto in diversi paesi e il passaggio dalla fase sperimentale a quella operativa di perfezionate procedure di verifica sanitaria / documentale nella fase di imbarco e sbarco dei passeggeri, hanno favorito un progressivo allentamento delle restrizioni di viaggio che sono state attivate dai governi di quasi tutti i Paesi nel corso del 2020. Se l'introduzione del *Green Pass*, documento riconosciuto dall'Unione europea per viaggiare, ha permesso di mantenere la maggior parte dei voli nazionali e ripristinare buona parte delle tratte internazionali, il diffondersi delle nuove varianti all'inizio della stagione autunnale 2021 ha di fatto inciso negativamente sulla propensione al viaggio ed agli spostamenti delle persone non solo in

ambino *business* ma anche *leisure*, frenando, nel quarto trimestre, i consistenti segnali di ripresa registrati durante la stagione estiva 2021. A tutt'oggi inoltre rimane ancora elevato il numero di destinazioni classificate "a rischio" e soprattutto sulle rotte internazionali ed intercontinentali resta assai elevata l'incertezza sui tempi di recupero dei livelli di attività pre-COVID.

Anche i risultati dell'esercizio 2021 risultano dunque significativamente impattati dagli effetti dalla pandemia da COVID-19 e, seppur in netto miglioramento rispetto al 2020, rimangono ancora distanti dai livelli dell'esercizio 2019. Il traffico sullo scalo aeroportuale di Trieste si è attestato a 349 mila passeggeri, registrando così un incremento, rispetto al 2020, del +66,8%, trainato dalla domanda *leisure* nel periodo estivo concentrata soprattutto sulle rotte domestiche, ma ancora distante dai livelli di traffico pre pandemia del 2019 (-55,4%). Livelli di attività così depressi si sono inevitabilmente riflessi negativamente per il secondo anno consecutivo, ma con un impatto decisamente meno pesante nel 2021 rispetto al 2020, anche sui risultati economici. Il valore della produzione è risultato pari a circa 8,2 milioni di euro con un incremento rispetto al 2020, del 37,7%. La Società ha proseguito, anche in questo esercizio, con le azioni di contenimento dei costi già attivate nel corso del 2020, e l'EBITDA è risultato ampiamente positivo per 1,6 milioni di euro con un valore quadruplicato, in valore assoluto, rispetto allo stesso periodo del 2020 (0,4 milioni di euro).

Il *management* della Società ha continuato a focalizzare la propria attenzione sull'adozione di tutte le misure di sicurezza sanitaria indicate dalle autorità competenti per garantire adeguata protezione ai passeggeri ed ai lavoratori aeroportuali. Allo stesso tempo e con la stessa determinazione sono continuate tutte le iniziative necessarie al massimo contenimento dei costi e di ri-pianificazione di ogni investimento posticipabile temporalmente senza mettere a rischio i livelli di sicurezza ed operatività dello scalo già attivate nel 2020. La tutela dei livelli occupazionali, inoltre, è stata ed è tuttora una priorità del *management* della Società che si è concretizzata accedendo con tempestività e regolarità agli ammortizzatori sociali disponibili. Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza della Società con l'obiettivo principale di impedire il deterioramento della liquidità aziendale. Sulla scia della importante campagna di *funding* portata avanti lo scorso esercizio si è provveduto ad utilizzare interamente la disponibilità delle nuove linee di credito attivate nel 2020 ottenendo l'ultima erogazione di 3 milioni di euro a dicembre 2021 al fine di garantire una più elevata resilienza nel tempo al protrarsi di una situazione incerta dal punto di vista dei ricavi e dei flussi di cassa.

EVENTI RILEVANTI AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni

integrative al documento di bilancio. Si segnala tuttavia che la repentina quanto inaspettata esplosione del conflitto militare avvenuta in Europa tra Russia e Ucraina, il cui esito rimane incerto alla data di redazione del presente documento, rischia di avere pesanti conseguenze sul traffico aereo a livello mondiale. L'evento, che si aggiunge, al perdurare della crisi COVID-19 impone dunque una radicale, mutevole e continua revisione delle previsioni anche per il 2022 e della visione strategica prospettica di medio lungo periodo. Gli scenari temporali di ripresa del traffico ai livelli ante 2020 sono tuttora impossibili da definire con certezza in quanto legati imprescindibilmente alle gestioni sanitario / politiche delle crisi in atto.

Il traffico dello scalo, così come sta avvenendo per tutti gli scali italiani, europei e mondiali continua quindi la costante rincorsa ai livelli pre pandemici, rincorsa però che continua ad essere condizionata dallo scenario ora anche geopolitico oltre che sanitario. In linea con quanto registrato a livello nazionale ed internazionale nel bimestre chiuso a febbraio i passeggeri di *Trieste Airport* si sono attestati ad un totale di 53.517 rispetto a 12.225 dello stesso periodo 2021 (95.467 nello stesso periodo 2020, bimestre non impattato dalla pandemia e 92.942 nello stesso periodo 2019). Risulta pertanto inevitabile mantenere attive tutte le iniziative di contenimento dei costi e di riduzione dei programmi di investimento già poste in atto per gli interi esercizi 2020 e 2021 congiuntamente con il mantenimento di elevati livelli di liquidità che rappresenta l'obiettivo prioritario del *management* della Società sino al momento in cui si verificherà l'auspicato progressivo ritorno alla normalità.

Si segnala inoltre che la Società, con comunicazione tramite pec in data 26/01/2022 indirizzata contestualmente all'E.N.A.C. e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo, i servizi satellitari, ha inoltrato domanda di accesso al fondo di cui all'art. 1, comma 715, lettera a) della legge n. 178 del 2020 "legge di bilancio 2021", concernente le misure di compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19 per il periodo 01/03/2020 – 30/06/2020. La domanda è stata redatta in base alle norme dettate dal cd. "Decreto Attuativo" emanato dalle Autorità italiane il 25/11/2021 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 28/12/2021, che definisce le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Nello specifico, il Decreto attuativo definisce i soggetti beneficiari e i requisiti da soddisfare per qualificarsi come tali, come calcolare la compensazione dei danni subiti, l'oggetto e le modalità di presentazione della domanda di accesso al fondo, l'istruttoria delle autorità italiane e le modalità di pagamento dell'aiuto, unitamente a una serie di disposizioni riguardanti il divieto di cumulo, le verifiche ex-post che svolgeranno le autorità italiane sulle domande di ristoro, la relazione con la Commissione Europea, le disposizioni finanziarie sulla copertura degli oneri e l'efficacia del Decreto attuativo stesso. La Società in qualità di gestore dell'Aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari ("Trieste Airport"), nonché di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra, in possesso di certificato rilasciato

dall'E.N.A.C. numero IT.ADR.0018 per quanto attiene alla gestione aeroportuale e del certificato rilasciato dall'E.N.A.C. numero 170 per quanto attiene alle attività di servizi aeroportuali di assistenza a terra (entrambi validi alla data di entrata in vigore dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178), sostiene di aver subito un danno come conseguenza diretta della pandemia da COVID-19 quantificato in euro 2.529.012. I termini per il completamento dell'istruttoria da parte di E.N.A.C. sono fissati in 70 giorni dal termine per la presentazione delle domande (27/01/2022) cui si aggiungono 20 giorni della competente Direzione Generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari per formulare i provvedimenti di accoglimenti o rigetto per le domande presentate con indicazione dell'esito dell'istruttoria, dell'importo del danno risarcibile e del contributo effettivamente assegnato. In data 08/03/2022 la Società, su determinazione di E.N.A.C., ha incassato, a titolo di acconto, un importo di € 1.264.506 pari al 50% dell'importo richiesto a ristoro del danno determinato dall'emergenza sanitaria da Covid-19. Si ritiene che la definizione completa della pratica con l'incasso del contributo assegnato potrà avere termine entro il primo semestre 2022.

RELAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE TRIESTE AIRPORT 2021

COMPAGINE SOCIETARIA

La Società ha completato nell'esercizio 2019 la procedura di gara da per la vendita del 55% del pacchetto azionario e in data 12/07/2019 è stato perfezionato ufficialmente l'atto di cessione delle quote azionarie rappresentative del 55% del Capitale Sociale da Regione Friuli Venezia Giulia a 2i Aeroporti S.p.A.. Regione continua a detenere il 45% delle quote, creando un interessante modello di *partnership* pubblico-privata. Grazie a questa operazione infatti *Trieste Airport* oggi fa parte nel maggior *network* aeroportuale italiano, che include gli aeroporti di Napoli, Torino, Alghero, Milano (Linate e Malpensa), Olbia, Bologna ed indirettamente Bergamo. 2i Aeroporti S.p.A. è controllata al 51 % da F2i Fondi Italiani per le Infrastrutture - SGR, società che gestisce i principali fondi di investimento in infrastrutture e *asset* infrastrutturali in Italia, e al 49% da Ardian Infrastructure – investitore internazionale leader nel settore infrastrutturale europeo.

SCENARIO MACROECONOMICO E DI SETTORE

I risultati 2021 a livello mondiale si sono dimostrati molto eterogenei sia in riferimento all'asse temporale dove fino alla fine del III quadrimestre il PIL mondiale veniva dato in crescita anche oltre i livelli pre pandemici salvo poi subire un diffuso rallentamento delle attività economiche nel IV trimestre a causa della recrudescenza della pandemia, soprattutto in Europa, che ha di fatto innescato pesanti strozzature dal lato dell'offerta delle economie occidentali ponendo nuovi vincoli alla crescita, sia a livello geo politico dove alla ripresa degli Stati Uniti non ha fatto seguito un necessario rafforzamento degli indicatori delle economie emergenti. Sempre nel IV trimestre in area Euro ha pesato, oltre all'allungarsi della gestione pandemica, anche un perdurare delle tensioni sulla catena di approvvigionamento di servizi energetici e materie prime che hanno frenato lo slancio avviato dal manifatturiero determinando, tra le altre cose, un incremento inflazionistico inatteso. La crescita in Italia è rimasta elevata nel terzo trimestre del 2021, sostenuta dall'espansione dei consumi delle famiglie, ma successivamente il prodotto ha rallentato: sulla base dei modelli della Banca d'Italia, nel quarto trimestre il PIL avrebbe registrato una crescita attorno al mezzo punto percentuale. L'incremento del valore aggiunto si è indebolito sia nell'industria sia nel terziario.

In termini occupazionali dall'estate la ripresa della domanda di lavoro si è tradotta in un aumento delle ore lavorate, in una riduzione del ricorso agli strumenti di integrazione salariale e in un recupero delle assunzioni a tempo indeterminato. La rimozione del blocco dei licenziamenti in tutti i settori non ha avuto ripercussioni significative. Il ristagno del tasso di disoccupazione riflette il progressivo recupero dell'offerta di lavoro, che si avvicina ai valori pre-pandemici. La dinamica dei rinnovi contrattuali non prefigura significative accelerazioni dei salari nel 2022. Gli andamenti dei mercati finanziari hanno risentito dei timori legati

all'incremento dei contagi a livello globale, dell'incertezza sulla gravità della variante *Omicron* con i suoi riflessi sulla ripresa economica e delle aspettative sull'orientamento della politica monetaria. Sono aumentate la volatilità dei mercati e l'avversione al rischio degli investitori, il cui rialzo ha determinato, per l'Italia, un ampliamento dello *spread* sovrano rispetto ai titoli di Stato tedeschi. In autunno la crescita dei prestiti alle società non finanziarie si è confermata debole, riflettendo la scarsa domanda di nuovi finanziamenti, dovuta anche alle ampie disponibilità liquide accantonate nell'ultimo biennio. L'espansione del credito alle famiglie prosegue a ritmo sostenuto. Le condizioni di offerta restano distese. I tassi di deterioramento degli attivi bancari, sebbene in lieve aumento, si mantengono su livelli molto contenuti e la quota di finanziamenti *in bonis* per i quali le banche hanno rilevato un significativo aumento del rischio di credito è diminuita.

Le proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana basate sugli scenari più aggiornati prevedono un significativo miglioramento dell'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche rispetto all'anno precedente. Anche il rapporto tra il debito e il prodotto sarebbe diminuito, risultando dell'ordine del 150 per cento (contro un livello di circa il 155 nel 2020 e di quasi il 135 nel 2019). Per il triennio 2022-24 la manovra di bilancio approvata dal Parlamento lo scorso dicembre accresce il disavanzo in media dell'1,3 per cento del PIL all'anno rispetto al quadro a legislazione vigente. Lo scenario si basa sull'ipotesi che la recente risalita dei contagi abbia riflessi negativi nel breve termine sulla mobilità e sui comportamenti di consumo, ma non richieda un severo inasprimento delle misure restrittive. Si assume che dalla primavera la diffusione dell'epidemia si atteni. Il PIL, che alla fine della scorsa estate si collocava 1,3 punti percentuali al di sotto dei livelli pre-pandemici, li recupererebbe intorno alla metà di quest'anno. L'espansione dell'attività proseguirebbe poi a ritmi robusti, seppure meno intensi rispetto a quelli osservati in seguito alle riaperture nella parte centrale del 2021. In media d'anno il PIL aumenterebbe del 3,8 per cento nel 2022, del 2,5 nel 2023 e dell'1,7 nel 2024. Il numero di occupati crescerebbe più gradualmente e tornerebbe ai livelli pre-crisi alla fine del 2022. I prezzi al consumo salirebbero del 3,5 per cento nella media dell'anno in corso, dell'1,6 nel 2023 e dell'1,7 nel 2024. La componente di fondo sarebbe pari all'1,0 per cento quest'anno e aumenterebbe progressivamente fino all'1,6 nel 2024, sostenuta dalla riduzione dei margini di capacità inutilizzata e dall'andamento delle retribuzioni. Le prospettive di crescita sono soggette a molteplici rischi, orientati prevalentemente al ribasso. Nel breve termine l'incertezza che circonda il quadro previsivo è connessa con le condizioni sanitarie e con le tensioni sul lato dell'offerta, che potrebbero rivelarsi più persistenti delle attese e mostrare un grado di trasmissione all'economia reale più accentuato. Nel medio termine, le proiezioni rimangono condizionate alla piena attuazione dei programmi di spesa inclusi nella manovra di bilancio e alla realizzazione completa e tempestiva degli interventi previsti dal PNRR.

In tale contesto macroeconomico, nel 2021 il traffico passeggeri europeo ha dato robusti segnali di ripresa, soprattutto nella stagione estiva, aumentando del +36,9% (Fonte: ACI) rispetto al 2020 in linea con i segnali

di recupero relativi allo scenario economico globale. Il progresso delle campagne vaccinali in atto in diversi paesi, il passaggio dalla fase sperimentale a quella operativa di perfezionate procedure di verifica sanitaria / documentale nella fase di imbarco e sbarco dei passeggeri, hanno favorito un progressivo allentamento delle restrizioni di viaggio che sono state attivate dai governi di quasi tutti i Paesi nel corso del 2020. L'introduzione del *Green Pass*, documento riconosciuto dall'Unione europea per viaggiare, ha inoltre permesso di mantenere la maggior parte dei voli nazionali e ripristinare buona parte delle tratte internazionali. Il recupero è stato tuttavia rallentato a partire dall'autunno per un nuovo incremento dei contagi legato all'incremento delle varianti del *virus*, in particolare nel continente europeo, che ha di fatto inciso negativamente sulla propensione al viaggio ed agli spostamenti delle persone non solo in ambito *business* ma anche *leisure*, frenando, nel quarto trimestre, i consistenti segnali di ripresa registrati durante la stagione estiva. Il mercato italiano nello stesso periodo, ha fatto registrare *performance* migliori rispetto a quelle continentali (+52,4%) (Fonte: Assaeroporti, Gruppo AdR e Gruppo Save 2021). *Trieste Airport* ha evidenziato, nel 2021, un incremento del +66,8% come meglio dettagliato nella sezione dedicata al traffico.

SCENARIO NORMATIVO (CONVENZIONE E.N.A.C. E CONTRATTO DI PROGRAMMA)

La Società si occupa dello sviluppo, della gestione, della progettazione, realizzazione e manutenzione degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali quali le aerostazioni / *terminal* passeggeri, merci e relative pertinenze dell'aeroporto e del "Polo Intermodale" annesso all'aeroporto stesso.

La Società opera in regime di gestione totale in conformità alla Convenzione N. 31, sottoscritta con E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) in data 31/05/2007, approvata con Decreto N. 128/T del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, registrato alla Corte dei Conti in data 23/11/2007. La Convenzione rappresenta uno strumento che dà valore alla Società, definendo un assetto chiaro di regole concessorie e conferendo stabilità alla gestione. La Convenzione ha infatti durata quarantennale con decorrenza dal 03/08/2007. Si segnala che, nel corso dell'esercizio 2020, l'articolo 202, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ha previsto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni. E.N.A.C. con apposita circolare 0005495-P del 19/01/2021, stante la diretta applicabilità della norma in argomento a seguito della conversione nella Legge n. 77/2020 del Decreto Legge indicato, confermava che la durata della Concessioni aeroportuali in essere è da intendersi, *ope legis*, prorogata per ulteriori 24 mesi a decorrere dalla data di rispettiva scadenza.

Come previsto dalla Convenzione è stato regolarmente conteggiato e postato a bilancio il canone per la concessione di gestione aeroportuale determinato in base ai W.L.U. (*Work Load Unit*) raggiunti, determinato

ai sensi dell'art. 2 comma 188, della Legge 23/12/1996 n. 662, come integrato dall'art. 1, comma 258, della Legge 27/12/2006 n. 296 corrispondente ad € 160.814 per il 2021.

La gestione del "Polo Intermodale" è effettuata in base alla Convenzione per la concessione in diritto di superficie a favore della Società su aree del Comune di Ronchi dei Legionari interessate alla realizzazione del "Polo Intermodale" sottoscritta in data 22/12/2016 con il Comune di Ronchi dei Legionari (GO) - Repertorio n. 73550, Raccolta n. 33861, dott. Armenio Giordano, Notaio in Ronchi dei Legionari, registrato a Monfalcone (GO) il 20/01/2017 al n. 243 Serie 1/T ed intavolato presso l'Ufficio Tavolare di Monfalcone (GO) sub pres. 20/01/2017 G.T. 214.

Nel corso dell'esercizio 2019 si è concluso il Contratto di Programma relativo al periodo 2016-2019 e sono state espletate tutte le attività relative all'avvio del nuovo Contratto di Programma collegato al quadriennio 2020-2023. L'anno 2021 rappresenta quindi il secondo anno del nuovo periodo regolatorio. Per poter acquisire il contributo informativo e valutativo dei soggetti interessati, nel rispetto delle norme sul giusto procedimento e sulla trasparenza dell'azione amministrativa e in applicazione della direttiva 12/2009/CE e dei modelli tariffari elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la Società, previo il suddetto parere tecnico favorevole delle strutture competenti dell'E.N.A.C., ha provveduto a sottoporre a consultazione le previsioni di traffico per il periodo contrattuale di riferimento, il Piano Quadriennale degli Interventi e il relativo crono-programma, il Piano della Qualità, il Piano di Tutela Ambientale e tutta la ulteriore documentazione propedeutica e necessaria alla valutazione della proposta dei diritti tariffari per il periodo 2020-2023, ricevendone approvazione unanime. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti si è altresì espressa sulla conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali 2020-2023. In data 29 ottobre 2021 si è tenuta l'Audizione Annuale degli utenti, in modalità "in presenza", in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2022. Come previsto dal "Modello di regolazione dei diritti aeroportuali per Aeroporti con traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri/anno" (Modello 3), approvato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la Società ha provveduto all'aggiornamento delle Tariffe aeroportuali per l'anno 2022 in base ai dati consuntivi 2020 e preconsuntivi 2021 e 2022, dando ampia informativa al riguardo ai propri Utenti nel rispetto della normativa vigente. Contestualmente si è proceduto alla consultazione per l'aggiornamento annuale del corrispettivo PRM 2022, sulla base di quanto previsto dalle Linee Guida emanate da E.N.A.C. "Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di Consultazione tra gestore e utenti". Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Società, saranno applicate a partire dal 1° gennaio 2022.

Si dà informativa che la Società, a seguito di una puntuale analisi del fabbisogno finanziario aggiornato per effetto della riduzione della domanda di traffico registrata nel 2020 e nel 2021 dovuta al protrarsi dell'emergenza sanitaria legata alla diffusione del *virus* COVID-19, ha identificato tra le misure volte a garantire l'equilibrio economico e finanziario dell'azienda anche la sospensione e la rimodulazione delle

tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente. Sono state avviate e sono tuttora in corso le necessarie interlocuzioni con E.N.A.C. e tutti gli altri organi competenti per ridefinire l'importo complessivo degli investimenti che potranno essere realizzati nel quadriennio 2020-2023.

Si segnala, inoltre, che in data 20 maggio 2021, con delibera nr. 68/2021, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha posticipato l'entrata in vigore dei nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali che si applicheranno ai gestori con contratti di programma di cui alla Delibera n. 136/2020, originariamente prevista a decorrere dal 01 luglio 2021, al 01 gennaio 2023 in considerazione degli effetti della pandemia da Covid-19 registrati nel 2020.

INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SU TRIESTE AIRPORT

Ad oltre un anno di distanza dall'inizio della pandemia da COVID-19, la situazione per l'industria del trasporto aereo, e quindi anche per il settore degli aeroporti, rimane estremamente difficile. Il progresso delle campagne vaccinali in atto in diversi paesi, il passaggio dalla fase sperimentale a quella operativa di perfezionate procedure di verifica sanitaria / documentale nella fase di imbarco e sbarco dei passeggeri, hanno favorito un progressivo allentamento delle restrizioni di viaggio che sono state attivate dai governi di quasi tutti i Paesi nel corso del 2020. Se l'introduzione del *Green Pass*, documento riconosciuto dall'Unione europea per viaggiare, ha permesso di mantenere la maggior parte dei voli nazionali e ripristinare buona parte delle tratte internazionali, il diffondersi delle nuove varianti all'inizio della stagione autunnale 2021 ha di fatto inciso negativamente sulla propensione al viaggio ed agli spostamenti delle persone non solo in ambito *business* ma anche *leisure*, frenando, nel quarto trimestre, i consistenti segnali di ripresa registrati durante la stagione estiva 2021. A tutt'oggi inoltre rimane ancora elevato il numero di destinazioni classificate "a rischio" e soprattutto sulle rotte internazionali ed intercontinentali resta assai elevata l'incertezza sui tempi di recupero dei livelli di attività pre-COVID.

Anche i risultati dell'esercizio 2021 risultano dunque significativamente impattati dagli effetti dalla pandemia da COVID-19 e, seppur in netto miglioramento rispetto al 2020, rimangono ancora distanti dai livelli dell'esercizio 2019. Il traffico sullo scalo aeroportuale di Trieste si è attestato a 349 mila passeggeri, registrando così un incremento, rispetto al 2020, del +66,8%, trainato dalla domanda *leisure* nel periodo estivo concentrata soprattutto sulle rotte domestiche, ma ancora distante dai livelli di traffico pre pandemia del 2019 (-55,4%). Livelli di attività così depressi si sono inevitabilmente riflessi negativamente per il secondo anno consecutivo, ma con un impatto decisamente meno pesante nel 2021 rispetto al 2020, anche sui risultati economici. Il valore della produzione è risultato pari a circa 8,2 milioni di euro con un incremento rispetto al 2020, del 37,7%. La Società ha proseguito, anche in questo esercizio, con le azioni di contenimento dei costi già attivate nel corso del 2020, e l'EBITDA è risultato ampiamente positivo per 1,6 milioni di euro con un valore quadruplicato, in valore assoluto, rispetto allo stesso periodo del 2020 (0,4 milioni di euro).

Il *management* della Società ha continuato a focalizzare la propria attenzione sull'adozione di tutte le misure di sicurezza sanitaria indicate dalle autorità competenti per garantire adeguata protezione ai passeggeri ed ai lavoratori aeroportuali. Tra le principali misure adottate oltre all'obbligo di mascherina all'interno del *terminal*, alla misurazione della temperatura corporea al terminal e negli uffici attraverso la dotazione di termoscanner aggiuntivi, all'installazione di erogatori di gel igienizzante, all'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, alla suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, alla sanificazione regolare e periodica delle aree, all'installazione di plexiglass, alla dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza segnaliamo l'adeguamento delle procedure operative alle varie disposizioni emanate dalle autorità competenti in materia di controllo della documentazione sanitaria (Green pass, tamponi, etc.) dei passeggeri in arrivo e in partenza dall'aeroporto. Nei confronti dei dipendenti è stata data massima priorità alla tutela sanitaria mediante la predisposizione di accurati protocolli operativi, prevedendo anche l'introduzione dell'utilizzo obbligatorio di mascherine FFP2 durante l'orario di lavoro, oltre che alla tutela dei livelli occupazionali, accedendo con tempestività e regolarità agli ammortizzatori sociali messi a disposizione del settore dal Governo e dagli enti preposti. È stata incentivata la possibilità di ricorrere allo *Smart Working* per i lavoratori delle aree di *staff* ed inoltre è stata mantenuta la configurazione operativa dello scalo dello scorso esercizio adattata radicalmente in funzione della massima flessibilità del personale, legando la presenza all'andamento effettivo dei voli operati, con apertura del *terminal* e presenza fisica del personale «turnista» prevista quasi esclusivamente in concomitanza dei voli schedulati.

Allo stesso tempo e con la stessa determinazione sono continuate tutte le iniziative necessarie al massimo contenimento dei costi e di ri-pianificazione di ogni investimento posticipabile temporalmente senza mettere a rischio i livelli di sicurezza ed operatività dello scalo già attivate nel 2020. Come per l'esercizio scorso si è ridato seguito ad una puntuale analisi del fabbisogno finanziario identificando tra le misure volte a garantire l'equilibrio economico e finanziario anche la sospensione e la rimodulazione delle tempistiche degli interventi previsti nel "Piano Quadriennale degli Investimenti" (P.Q.I.), di carattere non urgente. Sono state avviate e sono tuttora in corso le necessarie interlocuzioni con E.N.A.C. e tutti gli altri organi competenti per ridefinire l'importo complessivo degli investimenti che potranno essere realizzati nel quadriennio 2020-2023. Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza della Società con l'obiettivo principale di impedire il deterioramento della liquidità aziendale. Sulla scia della importante campagna di *funding* portata avanti nel 2020 si è provveduto ad utilizzare interamente la disponibilità delle nuove linee di credito attivate lo scorso esercizio ottenendo l'ultima erogazione di 3 milioni di euro a dicembre 2021 al fine di garantire una più elevata resilienza nel tempo al protrarsi di una situazione incerta dal punto di vista dei ricavi e dei flussi di cassa. La Società alla data del bilancio ha disponibilità liquide per oltre € 12,7 milioni che consentiranno non solo la gestione dell'attività operativa in attesa di una ulteriore

ripresa del traffico (prevista per la stagione estiva) ma anche di riavviare, con le dovute cautele, il piano degli investimenti. La dotazione patrimoniale e finanziaria della Società, unitamente alle azioni di mitigazione intraprese da parte del *Management* e alle attuali prospettive, vengono ritenute sufficienti a garantire il rispetto degli impegni della Società nel prossimo esercizio. Inoltre, le azioni intraprese, unitamente alle analisi prospettive, anche alla luce del recente sviluppo della campagna vaccinale, consentono agli Amministratori di considerare appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del presente bilancio.

GLI INVESTIMENTI LEGATI AL P.Q.I.

Il 2021 rappresenta il secondo esercizio del nuovo quadriennio “regolato” dal Contratto di Programma (C.d.P.) 2020-2023. La Società è pertanto impegnata nella realizzazione del “Piano Quadriennale degli Investimenti” (P.Q.I.), approvato da E.N.A.C. e facente parte del complesso di obblighi previsti dal Contratto di Programma (C.d.P.) stesso. A seguito di una puntuale analisi del fabbisogno finanziario aggiornato per effetto della riduzione della domanda di traffico registrata nel 2020 e nel 2021 dovuta al protrarsi dell'emergenza sanitaria legata alla diffusione del *virus* COVID-19, si segnala che la Società ha identificato tra le misure volte a garantire l'equilibrio economico e finanziario dell'azienda anche la sospensione e la rimodulazione delle tempistiche degli interventi previsti nel “Piano Quadriennale degli Investimenti” (P.Q.I.), di carattere non urgente. Sono state avviate e sono tuttora in corso le necessarie interlocuzioni con E.N.A.C. e tutti gli altri organi competenti per ridefinire l'importo complessivo degli investimenti che potranno essere realizzati nel quadriennio 2020-2023.

Nel corso dell'esercizio sono state eseguite opere infrastrutturali ed impiantistiche per un valore complessivo pari a 525mila euro, di cui 49mila euro relativi a investimenti non compresi nei P.Q.I. e 476mila euro relativi al nuovo Piano Quadriennale degli Interventi 2020-2023. Sono stati eseguiti solo gli interventi essenziali ai fini della sicurezza e dell'efficientamento aziendale, gli investimenti associati ai sistemi IT ed alla gestione dell'emergenza COVID senza pregiudicare efficienza, funzionalità ed accessibilità dell'infrastruttura garantendo gli *standard* qualitativi previsti.

Infrastrutture di volo

Relativamente alle infrastrutture di volo nel 2021 sono stati completate alcune attività residuali afferenti all'intervento “14 - Riquilifica funzionale e strutturale delle infrastrutture di volo” effettuate nel 2019 per complessivi 3mila euro.

Piano delle manutenzioni straordinarie

Relativamente a questa categoria di investimenti sono stati eseguiti alcuni interventi finalizzati all'esercizio in sicurezza della struttura, di adeguamento tecnologico o comunque legati all'efficientamento dei processi. Il totale investito nel corso del 2021 è pari a 187mila euro. Tra gli interventi più significativi un miglioramento

strutturale puntuale dell'aerostazione passeggeri (intervento 7.11) per 115mila euro, l'intervento relativo alla automazione dei controlli di sicurezza (intervento 7.5) per 46mila euro, l'intervento relativo alla ottimizzazione e adeguamento normativo e funzionale degli impianti (intervento 7.5.1 cabina II lotto) per 13mila euro e investimenti nei sistemi di comunicazione integrata e IOT integrato con sistema aeroportuale (interventi 7.3 e 7.4) per complessivi 11mila euro oltre a 2mila euro di altre manutenzioni su edifici

Forniture

Nel 2021 è proseguito lo sviluppo della sezione IT (95mila euro) al fine di garantire continuità aziendale mantenendo i necessari livelli di sicurezza informatica. In particolare sono stati adeguati i *server* aziendali ai più moderni standard tecnologici presenti sul mercato e sono state sostituite le postazioni informatiche degli operativi per adeguarle alle misure in vigore del DGPR. Nel rispetto delle disposizioni impartite da E.N.A.C. nel corso dell'esercizio è stata gestita anche la voce di spesa (COVID-19 – interventi urgenti) associata agli interventi urgenti necessari per fronteggiare l'emergenza sanitaria in corso per complessivi 25mila euro.

Immobilizzazioni in corso

Le LIC al 31 dicembre 2021 ammontano a 160mila euro e riguardano prevalentemente l'avvio di attività e di progettazioni da eseguire nel prossimo esercizio. Nello specifico si tratta di avvio attività da eseguire nelle seguenti macro categorie: infrastrutture di volo per 37mila euro, *terminal* 1mila euro, manutenzioni straordinarie 13mila euro, ambiente energia 4mila euro e forniture 105mila euro (acquisto licenze Oracle per avvio progetto ERP con SD atteso per il secondo trimestre 2022).

Si segnala che il quadro completo delle "immobilizzazioni materiali", predisposto in conformità alle disposizioni dell'art. 2427 del C.C., è rinvenibile all'allegato "B" del presente documento.

BUSINESS AVIATION

I principali dati di traffico ed il contesto di riferimento

Come atteso e previsto da molti, anche il 2021 è stato un anno particolarmente difficile per il trasporto aereo: la pandemia, che nel corso del 2020 è dilagata colpendo il settore in modo estremamente grave, ha avuto un'influenza negativa su questo esercizio, anche se lo stesso è comunque stato caratterizzato da alcuni segni di ripresa. Se paragonati al periodo pre-pandemico, infatti, i risultati globali in termini di traffico si posizionano ancora decisamente al di sotto di quelli registrati nel 2019, ma il settore, nel suo insieme, ha performato decisamente meglio rispetto al 2020, che era stato caratterizzato anche da alcuni mesi di *lock-down* e sospensione pressoché totale dei voli. Questo conferma che l'uscita dalla crisi innescata dalla pandemia sarà lenta e graduale e che il ritorno alla normalità, almeno nel settore del trasporto aereo – tra le attività economiche forse la più duramente colpita – necessiterà alcuni anni.

Risalita dei contagi e conseguenti “ondate” pandemiche, restrizioni ai viaggi ed incertezza hanno quindi dominato anche il 2021, che si è così rivelato anno dalle fortune alterne, in cui, ad un primo quadrimestre di traffico particolarmente limitato, è seguita una stagione estiva decisamente positiva, soprattutto per quanto concerne voli e traffico nazionali, per poi calare nuovamente dall’autunno alla fine dell’anno. Come nel 2020, il confronto dei dati di traffico con l’anno precedente hanno un limitatissimo valore tecnico-strategico o commerciale, mentre – se confrontati con quelli del 2019 – servono a dare la giusta misura, da un lato, del pesante impatto che la pandemia ha avuto e sta avendo e, dall’altro, di quanto siamo ancora lontani dal tornare ad una situazione di “*business as usual*”, recuperando il traffico perduto.

Come praticamente quasi tutti gli aeroporti, nel 2021, anche Trieste Airport ha registrato un notevole incremento del traffico rispetto al 2020, sia per quanto concerne i movimenti aerei (+20,7%) che per quanto riguarda i passeggeri (+66,8%). Rimane negativo il *trend* delle merci (-33,5%), ma per motivi non tanto legati alla pandemia bensì al ruolo marginale che tale componente riveste all’interno dell’attività dello scalo e, di conseguenza, al peso che anche un solo volo *all-cargo* in più o in meno rispetto all’anno precedente può avere nel contesto del traffico annuale.

Trend traffico 2021/2020	Passeggeri	Cargo (merci+posta)	Movimenti aerei
Trasporto aereo europeo ¹	+36,9%	+21,8%	+23,3%
Trasporto aereo italiano ²	+52,4%	+28,6%	+34,7%
Trieste Airport	+66,8%	-33,5%	+20,7%

Fonti: 1) Airports Council International (ACI) - Europe; 2) Elaborazione su dati Assaeroporti, Gruppo AdR e Gruppo SAVE

Relativamente ai passeggeri, l’indicatore di traffico più importante, il risultato ottenuto da Trieste Airport si colloca decisamente al di sopra delle medie europea e nazionale, non solo per quanto riguarda la crescita rispetto al 2020 (Trieste +66,8% contro una media italiana del +52,4% ed europea del +36,9%), ma soprattutto per quanto riguarda il recupero di traffico rispetto al 2019 che, per Trieste è stato del 44,5%, mentre per gli aeroporti italiani nel loro insieme si è fermato al 41,8%.

Analizzando lo scenario relativo agli scali dell’area alto-adriatica, si nota che gli stessi, nel 2021, hanno registrato poco più di 7,2 milioni di passeggeri, segnando una crescita di traffico del 45,9% rispetto al 2020, ma ancora inferiore del 67,3% rispetto ai livelli del 2019, quando i passeggeri totali gestiti erano stati oltre 16 milioni. Il *trend* positivo del 2021 ha caratterizzato tutti gli aeroporti dell’area, tranne Klagenfurt, che ha registrato un traffico inferiore del 46,9% rispetto al già negativo 2020. Le percentuali di crescita degli altri aeroporti dell’area sono stati, nell’ordine, Pola +225,4%, Treviso +163,5%, Fiume +103,7%, Trieste +66,8%, Lubiana +46,3%, Verona +40,2% ed infine Venezia, che sconta una spiccata dipendenza dal traffico internazionale ed intercontinentale, particolarmente penalizzati, +22,8%. In questo contesto, va inoltre

evidenziato come Trieste, fra tutti gli scali dell'area alto-adriatica, si collochi quale aeroporto che, nel 2021, è riuscito a recuperare la più alta percentuale di passeggeri rispetto al 2019.

Evoluzione dell'offerta sullo scalo nel 2021

Trieste ha chiuso il 2021 con quasi 349mila passeggeri e oltre 5.500 movimenti: questi indicatori sono ovviamente il risultato degli operativi messi in atto dei vettori che hanno volato sullo scalo durante l'anno.

Il primo trimestre del 2021, negativamente influenzato da una nuova fase acuta della pandemia, è stato caratterizzato da un'operatività minima, basata su un solo volo giornaliero di Alitalia da/per Roma – generalmente servito con *Embraer* E175 o, al massimo, E190 a centro giornata – e due voli settimanali in continuità territoriale (Oneri di Servizio Pubblico) da/per Trapani di Tayanjet. Con la stagione estiva, il concomitante calo dei contagi e l'allentamento delle restrizioni di viaggio fino ad allora imposte anche a livello nazionale, ad aprile, i vettori hanno ricominciato ad incrementare l'attività di linea, Alitalia raddoppiando i collegamenti sulla capitale e Ryanair riprendendo il volo diretto su Napoli.

A maggio è ripartito praticamente tutto il *network* nazionale di Ryanair (Bari, Cagliari, Catania e Palermo), seguito, a giugno, dalla ripartenza del *network* internazionale della stessa compagnia (Londra, Valencia e Malta) e del volo su Napoli di Volotea. A luglio sono invece ricominciati i collegamenti giornalieri di Lufthansa con l'*hub* di Francoforte, garantendo finalmente una connettività globale, e di Volotea su Olbia e, successivamente, su Palermo. Tra luglio e ottobre, sono inoltre state operate due catene *charter* settimanali da Zurigo (Helvetic Airways) e Berlino (Carpatair) al servizio dell'attività crocieristica MSC sul porto di Trieste. Con un *network* così strutturato e con dei risultati di riempimento dei voli particolarmente positivi, va segnalato che, in agosto, periodo di picco della stagione estiva, il recupero di traffico dell'aeroporto si è attestato ben al 79% rispetto al 2019. La fine della stagione estiva IATA è invece stata caratterizzata da un nuovo calo del traffico, principalmente dovuto all'incertezza sulle sorti di Alitalia: tra settembre ed ottobre, infatti, le cancellazioni di voli sono state numerose e, di conseguenza, fiducia e prenotazioni dei viaggiatori sono evidentemente diminuite. In concomitanza con la cessazione delle operazioni Alitalia, il 15 ottobre, la nuova ITA Airways è subentrata sulla rotta per Roma Fiumicino non solo in piena continuità con il vettore precedente, ma anche utilizzando aeromobili a maggiore capacità, gli A319/A320 anziché i *regional* utilizzati in precedenza ed ora non più in flotta. La garanzia di continuità e regolarità operative ha così avuto un effetto particolarmente positivo su prenotazioni e traffico. Con la stagione invernale IATA 2021-22 si è poi assistito all'arrivo dell'ennesima ondata pandemica che, tra l'autunno e l'inverno, ha nuovamente interessato l'Italia e l'Europa. A differenza del 2020, però, nella prima parte della stagione, gli operativi non hanno risentito particolarmente di questo fenomeno. Se si eccettuano, infatti, la sospensione dei voli per Trapani a causa della cessazione delle attività di Tayanjet e la riduzione dell'operativo Lufthansa su Francoforte, in questo periodo l'offerta sullo scalo è addirittura leggermente migliorata: Ryanair ha mantenuto tutto il proprio

operativo, aggiungendovi pure un volo bisettimanale per Bruxelles Charleroi a partire da novembre, mentre il nuovo vettore regionale FlyLeone ha aperto un collegamento bisettimanale con Pescara e Genova operato da un *turboprop Beechcraft B1900D* a 19 posti. Il risultato di questa continuità operativa ha così avuto come frutto un'ulteriore crescita dei passeggeri che, nei mesi di novembre e dicembre, ha registrato delle ottime performance, raggiungendo, rispettivamente, il 71 ed il 75% dei livelli di traffico registrati nel 2019.

<i>Traffico Assistito</i>	2021	2020	2019	Δ	%
Numero Aeromobili	2021	2020	2019	Δ	%
Linea nazionale	2.535	1.786	4.605	749	41,9%
Linea internazionale	842	656	3.403	186	28,4%
Charter nazionale	138	166	70	-28	-16,9%
Charter internazionale	136	41	363	95	231,7%
Dirottamenti	0	5	35	-5	-100,0%
Altri voli	180	142	176	38	26,8%
Aviazione Generale	1.722	1.803	5.160	-81	-4,5%
Totale	5.553	4.599	13.812	954	20,7%

Tonnellaggio A/M	2021	2020	2019	Δ	%
Linea nazionale	71.839	49.870	128.138	21.969	44,1%
Linea internazionale	22.947	16.412	75.795	6.535	39,8%
Charter nazionale	4.695	4.593	1.579	102	2,2%
Charter internazionale	4.501	1.627	14.291	2.874	176,6%
Dirottamenti	0	128	1.099	-128	-100,0%
Altri voli	6.396	4.710	5.055	1.686	35,8%
Aviazione Generale	7.789	4.151	10.576	3.638	87,6%
Totale	118.167	81.491	236.533	36.676	45,0%

Passeggeri	2021	2020	2019	Δ	%
Linea nazionale	263.785	146.160	437.176	117.625	80,5%
Linea internazionale	68.326	52.343	278.704	15.983	30,5%
Charter nazionale	5.952	5.958	3.973	-6	-0,1%
Charter internazionale	7.798	1.968	57.620	5.830	296,2%
Dirottamenti	0	224	2.355	-224	-100,0%
Altri voli	6	0	17	6	100,0%
Transiti diretti	979	1.350	1.077	-371	-27,5%
Aviazione Generale	2.045	1.112	2.257	933	83,9%
Totale	348.891	209.115	783.179	139.776	66,8%

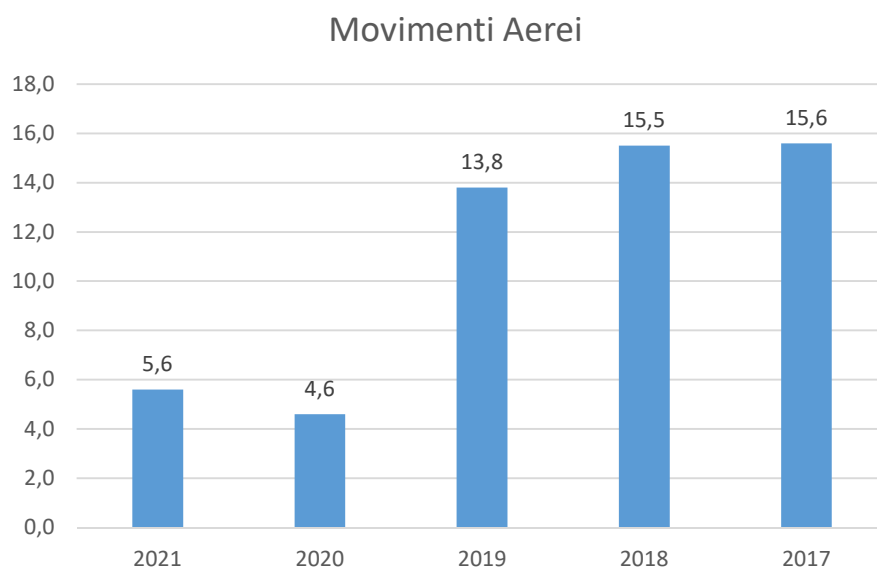
Merci e Posta	2021	2020	2019	Δ	%
Merce su aeromobili	10.947	38.916	68.689	-27.969	-71,9%
Merce su camion (RFS)	39.611	37.155	207.773	2.456	6,6%
Totale Merce	50.558	76.071	276.462	-25.513	-33,5%
Totale Posta	209	103	35	106	102,9%

Dettaglio sui movimenti aerei

Nel 2021, il numero complessivo dei movimenti aerei è stato di 5.553, superiore del 20,7% (+954 movimenti) rispetto all'anno precedente, ma inferiore rispetto al 2019 del 59,8% (oltre 8.200 in meno).

I voli della sola aviazione commerciale sono aumentati del 37,2%. Come nel 2020, il *fleet mix* è dominato dalla tipologia *narrow-body* (famiglie B737 e A320), con il 64,6% dei movimenti (+5,9%), mentre il modello di gran lunga più frequentemente utilizzato sull'aeroporto è stato il Boeing B737-800, *jet* a 189 posti, che ha operato ben il 41% dei voli. In questo contesto va segnalato che, a partire da fine anno, Ryanair ha introdotto, per la prima volta a Trieste, il suo nuovo B737-8200 "Gamechanger" a 197 posti, utilizzandolo su alcune delle sue rotte. Relativamente all'aviazione generale, anche se i movimenti sono complessivamente diminuiti del 4,5% (81 in meno in termini assoluti), tale calo ha però interessato solamente gli elicotteri ed i velivoli di piccole dimensioni (ovvero dal peso inferiore alle 4 tonnellate), scesi del 58%, mentre i voli effettuati con velivoli più grandi, che quindi includono la componente degli *aerotaxi* e dei *business jet* privati, sono invece cresciuti del 78% rispetto al 2020.

Movimenti Totali A/R (.000)	2021	2020	2019	2018	2017	Δ	%
Movimenti Aerei	5,6	4,6	13,8	15,5	15,6	1	21,7%



Dettaglio sul tonnellaggio degli aeromobili

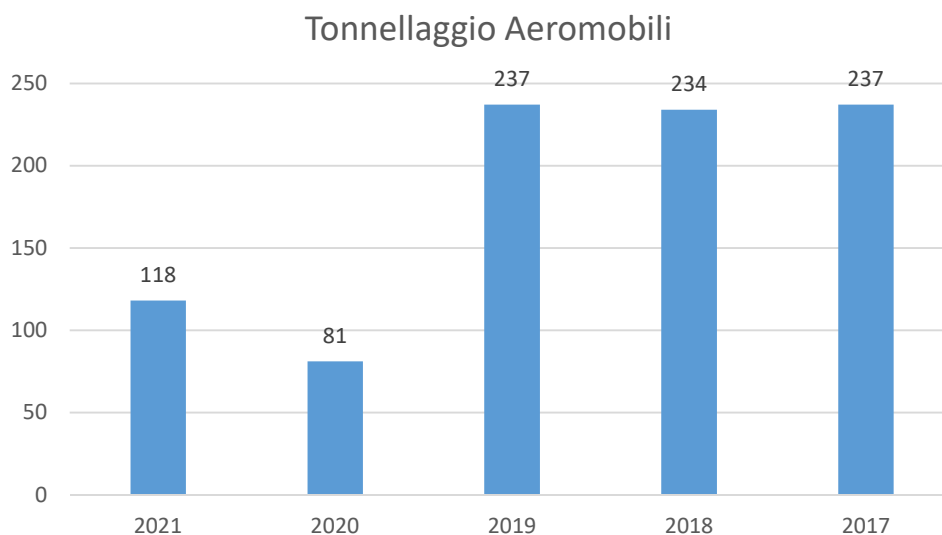
Il tonnellaggio totale assistito (basato sul peso massimo al decollo degli aeromobili – MTOW) del 2021 è stato di 118.167 tonnellate, con una crescita del 45% rispetto all'anno precedente, ma anche in questo caso, il dato rimane comunque inferiore a quello del 2019 (-50,8%). In questo caso, a differenza dei movimenti, è

aumentato il tonnellaggio di entrambe le componenti: quello dell'aviazione commerciale è salito del 42,7% e quello dell'aviazione generale, nonostante il calo dei voli, è cresciuto dell'87,6%.

Confermando la tendenza che vede un più estensivo utilizzo di aerei *narrow-body* a scapito dei più piccoli *regional jet*, il tonnellaggio medio per movimento di aviazione commerciale (57,6 tonnellate) è aumentato del 4,2% rispetto al 2020 (55,3 tonnellate) e del 10,4% rispetto al 2019 (52,2 tonnellate).

Anche il MTOW medio per movimento di aviazione generale è aumentato, passando da 4,6 a 9 tonnellate (+95,7%), a conferma del maggior utilizzo dell'aeroporto da parte di aerei di più grandi dimensioni rispetto al passato anche per questa tipologia di traffico.

Tonnellate (.000)	2021	2020	2019	2018	2017	Δ	%
Tonnellaggio Aeromobili	118	81	237	234	237	37	45,7%

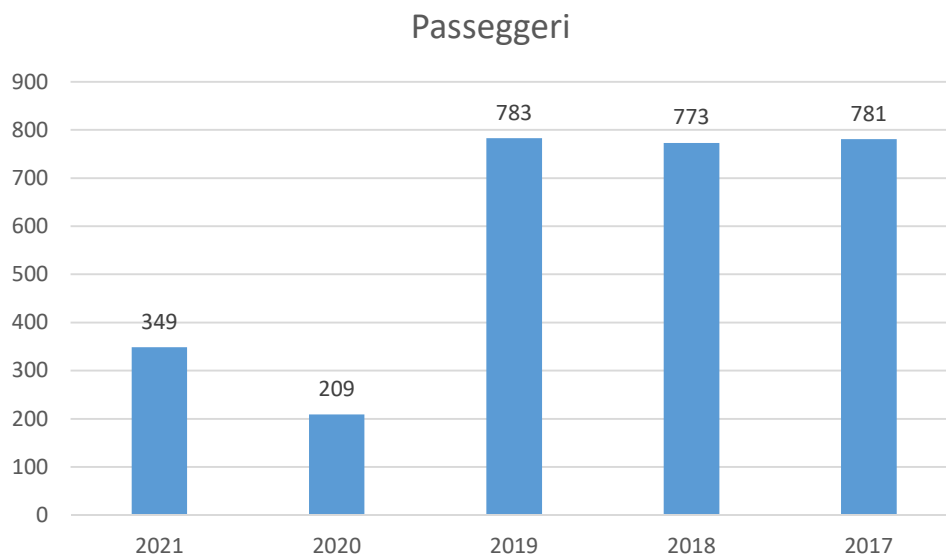


Dettaglio sul traffico passeggeri

I passeggeri transitati al *Trieste Airport* nel 2021 sono stati complessivamente 348.891, registrando una crescita del 66,8% (139.776 passeggeri aggiuntivi) rispetto all'anno precedente e rimanendo del 55,5% (434.288 passeggeri in meno) al di sotto della soglia di traffico raggiunta nel 2019. Con oltre 332 mila passeggeri ed il 95,2% di *share* sul totale del traffico, la linea è cresciuta del 67,3%, con la parte nazionale che è aumentata dell'80,5%, mentre la parte internazionale del 30,5%: si è quindi confermata anche nel 2021 la nuova tendenza, non solo caratteristica di Trieste ma più in generale di tutto il settore, che evidenzia una concentrazione dell'offerta e quindi del traffico sul mercato domestico piuttosto che su quello internazionale, divenuto un po' meno attrattivo anche perché particolarmente soggetto a restrizioni sanitarie di vario genere. Il traffico *charter*, nel suo complesso è cresciuto del 73,5% rispetto al 2020. Del tutto assente, come

l'anno precedente, è stato il traffico *charter leisure*, sia *incoming* che *outgoing*. È invece ripartito, dopo lo stop del 2020, il charter crocieristico, ma solo con due collegamenti MSC settimanali da Zurigo e Berlino che, operati nella stagione estiva di picco, hanno totalizzato poco più di 2.600 passeggeri. Molto più marcata, rispetto a quella dell'aviazione commerciale, è stata la ripresa del traffico che ha caratterizzato l'aviazione generale (*aerotaxi* e voli privati): con i suoi 2.045 passeggeri, essa è infatti cresciuta in modo particolarmente importante, registrando un +83,9% e attestandosi ben al 90,6% dei livelli di traffico del 2019, confermando un'altra recente tendenza abbastanza comune sui vari aeroporti europei che nel 2021, in generale, hanno registrato un ottimo andamento di questa componente di nicchia, ma di alta gamma. Poiché il perdurare della pandemia e delle conseguenti limitazioni agli spostamenti ha contribuito a deprimere la domanda anche nel 2021, il riempimento medio dei voli che hanno operato a Trieste è stato inferiore rispetto alla media che si registrava in tempi pre-pandemici. Nel 2021 il *load factor* medio è stato del 66,8%, l'8,5% più alto rispetto alla media del 2020 (58,3%) ed il 7,2% più basso rispetto a quello del 2019 (74,0%). Ciò non toglie che, durante i mesi estivi, specialmente su alcune direttrici nazionali, si siano registrati con una certa costanza dei riempimenti medi mensili tra il 90 ed il 96%, che sarebbero stati eccezionali anche prima della pandemia.

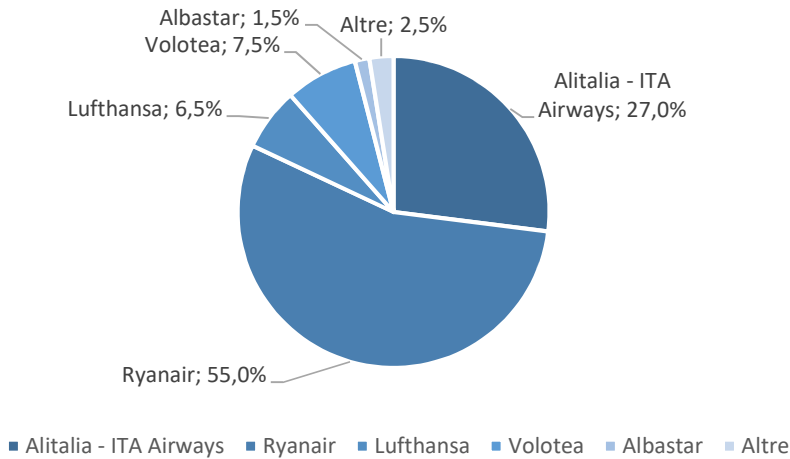
<i>Pax. Totali A/R (.000)</i>	2021	2020	2019	2018	2017	Δ	%
Passeggeri	349	209	783	773	781	140	67,0%



Nel 2021, al *Trieste Airport* hanno operato 33 compagnie aeree diverse. Dopo il balzo del 2020, anche nel 2021 la percentuale di passeggeri *low-cost* sul traffico commerciale totale è ulteriormente cresciuta, passando dal 57,6% al 62,5% (+4,9% di *market share*), confermando quanto già era accaduto l'anno precedente, non solo a Trieste, ma un po' in tutta Europa, quando le compagnie *low-cost* hanno cercato di approfittare della crisi pandemica per estendere i propri *network* non solo su quei mercati lasciati scoperti dai vettori *legacy* – molto più in sofferenza – ma anche su nuovi mercati. Come nel 2020, Ryanair è stato il

vettore principale per quota di traffico, con il 55% dei passeggeri (+14,1% di *share*), seguito da Alitalia - il vettore ha cessato le operazioni il 14 ottobre – con il 19%, ITA Airways (subentrata ad Alitalia il 15 ottobre), Volotea con il 7,5% (-9,2%) e Lufthansa 6,5% (-3% di *share*). Tra le compagnie aeree minori si segnala AlbaStar, vettore impegnato a Trieste solo su collegamenti *charter*, che ha trasportato l'1,5% dei passeggeri.

Share di passeggeri per compagnia aerea

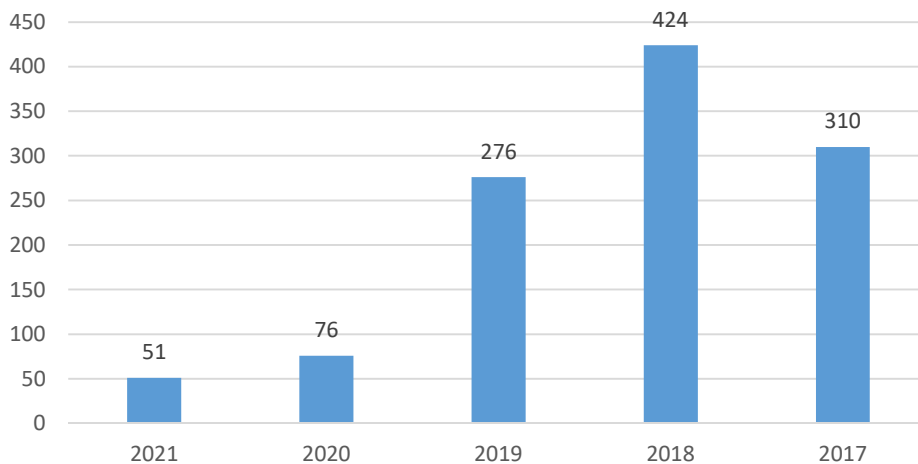


Dettaglio sul traffico di merce e posta

Il settore cargo, in controtendenza rispetto alle altre componenti di traffico, ha registrato un *trend* negativo (-33,4%), per un totale di 51 tonnellate di merce gestite nel 2021. Poiché la merce avio camionata (RFS) ha però performato meglio dell'anno precedente, +6,6% rispetto al 2020, la riduzione del volume globale di merce gestita è dovuta al segno negativo registrato dalla merce aerea, calata quasi del 72%: in questo contesto, è stata determinante l'assenza, nel 2021, di voli *all-cargo* che, nel periodo pre-pandemico del 2020 avevano invece effettuato una toccata sull'aeroporto.

Tonnellate (.000)	2021	2020	2019	2018	2017	Δ	%
Merci e Posta	51	76	276	424	310	-25	-32,9%

Merci e Posta



Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio

Alla luce di un 2021 di transizione e comunque influenzato da una pandemia più lunga e più difficile da gestire e debellare di quanto atteso, prevedere come sarà il 2022 risulta particolarmente complesso. A differenza di quanto accaduto nella prima parte della stagione invernale IATA (novembre e dicembre) e un po' come accadde l'anno precedente, la seconda parte della stagione W2021-22 è stata impostata dai vettori all'insegna della prudenza, con tagli mirati ai *network* ed alle frequenze per far fronte al calo della domanda, già fisiologico nei primi mesi dell'anno, aggravatosi a causa di una situazione pandemica tutt'altro che risolta e di una ancora limitata propensione al viaggio. Ciò ha così influito sul risultato del mese di gennaio, il cui recupero rispetto allo stesso periodo pre-pandemico (52% vs. gennaio 2020 e 57,6% vs. gennaio 2019) è diminuito rispetto a quello registrato negli ultimi mesi del 2021 (tra il 71 ed il 75%). L'onda lunga di tali difficoltà sta quindi ancora caratterizzando i primi mesi del 2022, anche se comunque si possono cogliere alcuni segnali di speranza e miglioramento in vista della prossima stagione estiva, con contagi in calo, vaccinazioni in aumento e la previsione di minori limitazioni di viaggio a livello internazionale.

Per quanto riguarda Trieste, l'ultima parte della stagione invernale 2021-22 è caratterizzata da un operativo notevolmente fluido, interessato da cancellazioni e tagli selettivi, spesso *last-minute*, decisi un po' da tutti i vettori, come la riduzione delle frequenze su Roma e Francoforte e la sospensione, per alcune settimane tra metà gennaio e metà marzo, di qualche rotta Ryanair, con un periodo di inoperatività più breve per Cagliari e Londra ed uno più lungo per Bruxelles e Malta. In aggiunta a ciò, FlyLeone, che aveva sospeso i voli su Genova e Pescara prima delle vacanze natalizie, non prevede – per ora – di riprendere a volare, almeno fino alla stagione estiva. Ferma restando un'evoluzione positiva della pandemia nei prossimi mesi, la *Summer IATA 2022* vede la conferma dei collegamenti ITA Airways su Roma (due al giorno, che da maggio dovrebbero passare a tre), Lufthansa su Francoforte, verosimilmente con collegamenti, come minimo, giornalieri, Ryanair su tutte le sue destinazioni (Bari, Bruxelles, Cagliari, Catania, Londra, Malta, Napoli, Palermo e Valencia) e Volotea che riproporrà il collegamento *peak-Summer* su Olbia. Novità assoluta, da poco confermata, è invece l'apertura – da giugno – del volo tri settimanale per Belgrado da parte di Air Serbia, collegamento che a Trieste mancava dal lontano 2011 e la cui riapertura era particolarmente attesa non solo dalla nutrita comunità serba locale, ma anche dagli operatori economici regionali. Si è poi al momento in attesa del responso del nuovo bando gara per la riassegnazione delle rotte in continuità territoriale (OSP) abbandonate da Tayaranjet, tra cui figurava pure il collegamento Trapani – Trieste, non più operativo da dicembre: se questa procedura andrà a buon fine, è quindi probabile che entro la prossima stagione estiva questo collegamento venga ripristinato.

Sono intanto già confermati gli operativi per alcune catene charter legate alle attività crocieristiche di MSC, Costa e TUI, con voli settimanali programmati da Madrid (con due frequenze Iberia), Bruxelles (Brussels Airlines), Zurigo (Helvetic Airways), Hannover e Monaco (TUIfly), anche se è molto probabile che a questo primo gruppo di charter se ne aggiungano altri che sono attualmente in attesa di conferma. Infine, vista la disponibilità di aeromobili, la fluidità del mercato e la probabile evoluzione positiva della situazione pandemica nei prossimi mesi, non si esclude la possibilità di riuscire ad aprire qualche ulteriore collegamento di linea, al quale si sta tutt'ora lavorando con le compagnie aeree che potrebbero essere ancora in grado di schedare destinazioni e voli aggiuntivi per la prossima stagione estiva.

BUSINESS EXTRA AVIATION

La BU Non Aviation è costituita da 5 aree:

- i Parcheggi, che offrono molteplici soluzioni per i clienti sia del *terminal* aeroportuale che della stazione ferroviaria, variando da soluzioni *low cost* nel polo intermodale a prodotti indicati per la clientela *business* come il multipiano o il parcheggio adiacente al *terminal* aeroportuale;
- le Subconcessioni, che comprendono le attività di *Food & Beverage* (bar *landside* ed *airside*, ristorante e distributori automatici), *Retail (duty free airside)* e *Rent a Car* (autonoleggi i cui uffici sono ubicati nell'area arrivi);
- l'*Advertising*, che valorizza la disponibilità di impianti pubblicitari digitali, retroilluminati e tradizionali nelle posizioni di maggior esposizione al pubblico sia all'interno del terminal (in particolare aree imbarchi e riconsegna bagagli *airside* e aree arrivi e partenze *landside*) che nel collegamento sopraelevato aeroporto-stazione ferroviaria;
- i Servizi di Trieste Airport ai passeggeri, costituiti dalla biglietteria e sala VIP;
- la Gestione Infrastrutture, che incorpora i ricavi derivanti dalla gestione del Polo Intermodale, del deposito carburanti e di tutte le attività minori di *real estate* quali uffici, antenne, spazi minori all'interno del *terminal*).

Business extra aviation	2021	2020
Parcheggi	626.149	394.505
Subconcessioni	418.273	258.299
Advertising	436.422	604.256
Servizi ai passeggeri	22.796	58.892
Gestione infrastruttura	394.313	336.770
Totale	1.897.953	1.652.721

Il totale dei ricavi della BU Non Aviation registra nel 2021 un incremento del 14,8% rispetto al 2020, di seguito si fornisce un dettaglio delle aree che costituiscono la BU Non Aviation.

Parcheggi

L'incremento dei ricavi rispetto al 2020 (+58,7%) è diretta conseguenza dell'incremento del traffico passeggeri (+66,8%); è importante rilevare come i ricavi unitari abbiano avuto una flessione di circa il 10% rispetto ai valori 2019, diretta conseguenza della contrazione del traffico *business*, attestandosi a circa 3,6 € per passeggero in partenza.

Subconcessioni (Food & Beverage, Retail e Rent a Car)

Anche questo segmento di *business*, caratterizzato da una forte correlazione con il traffico, presenta nel 2021 una crescita del 61,9%; complessivamente i ricavi unitari si attestano a circa 2,4€ per passeggero in partenza.

Advertising

Il protrarsi della emergenza Covid-19 per tutto il 2021 ha provocato una significativa contrazione del *budget* per le attività di *advertising* degli inserzionisti, che complessivamente ha fatto registrare una perdita del -27,8%.

Servizi di Trieste Airport ai Passeggeri (Biglietteria & Sala VIP)

La sospensione del servizio di Sala VIP (i vettori che tradizionalmente la utilizzavano hanno scelto per tutto il 2021 di non offrire questo servizio) e la minor operatività dei *network carrier* tradizionali (che ha un impatto diretto sulle attività di biglietteria), hanno portato ad una ulteriore contrazione nel 2021, che ha fatto registrare un -61,3% rispetto al 2020.

Gestione Infrastruttura

La Gestione Infrastrutture ha fatto registrare nel 2021 una crescita del 17,1% rispetto al 2020, recuperando quasi integralmente i valori registrati nel 2019 (rispetto a cui si attesta al -5%).

Le tendenze per il 2022 ci portano a prevedere una crescita dei ricavi non aviation in linea con l'incremento atteso del traffico; tuttavia il ricavo unitario per passeggero in partenza sarà inferiore rispetto al 2019 per una prevedibile minor contribuzione di alcune aree specifiche come *Advertising* e Servizi ai Passeggeri.

IL CONTENZIOSO

Servizio Antincendio

Relativamente al contenzioso in corso per il servizio antincendio, l'art. 1 comma 1328 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge Finanziaria 2007) ha disposto l'istituzione di un apposito Fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato in misura pari a 30 milioni di euro l'anno, finalizzato al finanziamento del servizio antincendi prestato presso gli aeroporti dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Successivamente, l'art. 4 c. 3 bis del D.lg. 29 novembre 2008 n. 185, confermando l'entità e le modalità di finanziamento del Fondo, ha disposto che lo stesso non fosse rivolto al finanziamento dei soli servizi antincendio aeroportuali, ma che concorresse insieme ad altre risorse al finanziamento dell'insieme delle attività del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. La Società, unitamente ad altre società aderenti ad Assaeroporti, ha ritenuto opportuno tutelare i propri interessi, sia in sede tributaria (Commissione Tributaria Provinciale di Roma) che amministrativa (Tribunale Amministrativo di Roma), ritenendo infondate le pretese tributarie di cui all'art. 1 – comma 1328 della Legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007). In sostanza si ritiene ingiusta la doppia imposizione di oneri per l'espletamento del "servizio antincendi" in quanto lo stesso viene già sostenuto, con oneri a carico della Società, in base alle previsioni di cui all'art. 2 della Legge 2/12/1991 n. 384 nonché dell'art. 4 – comma 1 – lettera c) della Convenzione per la Gestione.

Le annualità oggetto di contestazione sono ad oggi ben quindici (dal 2007 al 2021) e si segnala che in relazione agli anni 2007, 2008, 2009, 2010, 2012 e 2014 (6 annualità) vi sono delle apposite note di determinazione (provvedimenti E.N.A.C.) tutte regolarmente impugnate dalla Società, mentre le quote del tributo di scopo dovute per gli anni 2011, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021 (altre 9 annualità) non sono mai state determinate da E.N.A.C. e dal Ministero dell'Interno, che sostengono possano essere calcolate autonomamente dalle singole società. Tali annualità sono state tutte oggetto di apposite domande di accertamento negativo della loro debenza innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 43796/12) e l'unica annualità su cui si deve ancora conseguire un pronunciamento innanzi il Giudice Tributario è quella relativa al 2012.

La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite. Da un punto di vista economico, la Società ha:

- spontaneamente pagato le annualità del 2007 e 2008, di cui ha però richiesto la restituzione nei relativi giudizi;
- accantonato al fondo rischi di cui al presente paragrafo le somme di € 166.733 nel 2009, di € 152.670 nel 2010, di € 160.476 nel 2011, di € 180.172 nel 2012, di € 177.655 nel 2013, di € 147.583 nel 2014, di € 141.322 nel 2015, e di € 69.560 nel 2016, che sarebbero dovute in caso di soccombenza nelle cause sopra citate;
- applicato il nuovo regime tariffario ex delibera ART nr. 69/2016 e s.m.i. a far data dal 10/07/2016;
- confortata dal parere del proprio legale, in forza dei risultati professionali raggiunti già nel corso dell'esercizio 2019, ha svincolato le annualità accantonate per gli esercizi 2009 e 2014 in forza delle due sentenze passate in giudicato sopra citate per le quali non si ritiene sussista più alcun rischio;

Dal punto di vista processuale si segnala come:

- Corte di Cassazione di Roma R.G.N. 7833/20: in data 19 febbraio 2020 il Ministero dell'Interno e il Ministero dell'Economia abbiano proposto ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019 che confermava la sentenza di primo grado della CTP Roma n. 4874/8/19 annullando anche le annualità 2007, 2008 e 2010 e affermando l'efficacia esterna e pluriennale nei confronti della Società delle sentenze già passate in giudicato. In data 27 aprile 2020 è stato notificato alle Amministrazioni apposito atto di controricorso e ricorso incidentale e, successivamente, in data 11 maggio 2020 la Società, tramite il proprio legale di fiducia, si è regolarmente costituita presso la cancelleria della Corte di Cassazione. In data 12 aprile 2021 il ricorso proposto dalle amministrazioni è stato assegnato alla sezione v tributaria. Tenuto conto dell'esito positivo dei precedenti contenziosi si reputa basso il rischio della presente controversia;
- Tribunale Civile di Roma R.G.N. 43796/12: dopo l'udienza del 27 gennaio 2021 e il deposito della comparsa conclusionale in data 132 marzo 2021 unitamente alle memorie di replica in data 16 aprile 2021 si è tuttora in attesa del deposito della sentenza sul profilo della giurisdizione. In data 27 dicembre 2021 si è proceduto al deposito di una motivata istanza di prelievo per sollecitare il pronunciamento del Tribunale di Roma. L'esito presumibilmente si concluderà con una sentenza di incompetenza del giudice civile a favore del giudice tributario presso cui bisognerà proseguire / riassumere il giudizio entro i termini di legge. Si ritiene probabile che il giudizio di prosecuzione / riassunzione che sarà proposto innanzi al giudice tributario si concluderà con esito positivo per la Società in forza delle intervenute sentenze di merito dei giudici tributari;

Nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha mantenuto la linea dello scorso esercizio e pur ritenendo valide e sussistenti le proprie ragioni di non debenza anche in forza delle positive sentenze ad oggi conseguite e della riconosciuta efficacia esterna e pluriennale delle sentenze di merito passate in giudicato, ma in considerazione della incerta durata e della complessità della stessa nonché del carattere politico che la questione ha assunto, nel generale "Principio della Prudenza" ha ritenuto opportuno mantenere accantonate le somme di € 152.670 per l'annualità 2010, di € 160.476 per l'annualità 2011, di € 180.172 per l'annualità 2012, di € 177.655 per l'annualità 2013, di € 141.322 per l'annualità 2015, e di € 69.560 per l'annualità 2016.

Servizio PSA

Il Ministero della Salute ha comunicato, negli ultimi mesi del 2013, di voler assicurare il servizio di Pronto Soccorso Aeroportuale (PSA) esclusivamente negli aeroporti civili e in quelli aperti al traffico civile direttamente gestiti dallo Stato e di aver deciso unilateralmente che, a decorrere dal 1° gennaio 2014, non avrebbe più provveduto a garantirlo negli aeroporti aventi la gestione totale del sedime aeroportuale stante la conferma da parte di E.N.A.C. che questa tipologia di società di gestione aeroportuali sono tenute a garantire il servizio stesso con oneri a proprio carico. In tale fattispecie ricade ovviamente anche la nostra società. Nonostante tutti i tentativi operati anche a livello di Assaeroporti e finalizzati almeno ad un rinvio

della scadenza indicata, al fine di assicurare la continuità e la regolarità del servizio si è dovuto sottoscrivere – assieme ad altri gestori - a Roma in data 30/12/2013 un protocollo d’intesa tra Ministero della Salute, E.N.A.C., Società di Gestione Aeroportuale, e Associazione della Croce Rossa Italiana – C.R.I., in base al quale il Ministero della Salute si impegna ad assicurare il servizio convenzionato con la C.R.I. sugli aeroporti titolari di gestione totale e quindi anche su Ronchi dei Legionari, fino all’affidamento del servizio stesso con gara ovvero fino all’assunzione tramite gestione diretta da parte delle società aeroportuali e comunque non oltre il 31 dicembre 2014. Il Ministero della Salute ha provveduto quindi al rimborso delle prestazioni erogate dalla CRI e a trasmettere il relativo rendiconto delle spese sostenute ad E.N.A.C. che a sua volta lo ha inviato alle società di gestione. Alla data di chiusura del Bilancio 2014, era pervenuto alla Società, nel mese di agosto 2014, il solo rendiconto relativo al primo trimestre 2014, per un importo complessivo pari a € 105.197,72. La Società ha pertanto accantonato, conteggiando predetto onere con il metodo “*pro-die*”, l’importo stimato della spesa che si andrà a sostenere per i restanti tre trimestri, pari ad € 325.000. La Società ha provveduto, nel corso del 2015, ed unitamente ad altre società aeroportuali, a notificare al Ministero della Salute, ad E.N.A.C. ed alle altre amministrazioni competenti, atto di citazione innanzi il Tribunale di Roma per l’accertamento della nullità del protocollo di intesa del 30/12/2013. Successivamente sono state predisposte e depositate varie memorie, nelle quali sono state evidenziate, altresì, diverse e palesi violazioni comportamentali dell’Amministrazione (carezza documentale, rendicontazione di personale militare, non rendicontabile etc.). In conclusione, va segnalato che si sono prodotte importanti prove utili sulla non debenza delle somme in questione, liquidabili solo per il periodo 13/9/2014-31/12/2014. In data 28/11/2018 è definitivamente passata in giudicato la sentenza del Tribunale di Roma n. 12527/18 con la quale è stato stabilito che nulla sia dovuto dalle società aeroportuali ricorrenti sino al 12/09/2014. Per il periodo 13/09/2014-31/12/2014, il Tribunale rilevava la correttezza delle doglianze della Società in merito alle modalità di rendicontazione ma non si esprimeva sul dovuto. In accordo con quanto suggerito dall’Avvocato difensore, è stata proposta, a definizione della controversia, una proposta transattiva di importo non superiore a 70mila Euro che rappresenta l’importo attualmente ancora iscritto a fondo rischi per questo contenzioso. L’insorgere della pandemia legata alla diffusione del *virus* COVID-19 durante l’esercizio 2020 ha, di fatto ed al momento, ritardato l’evoluzione di ogni soluzione transattiva.

Alitalia azioni revocatorie

Con atto di citazione notificato in data 04/08/2011 “Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. in Amministrazione Straordinaria”, ha citato la Società in giudizio innanzi al Tribunale di Roma con azione revocatoria esperita ai sensi dell’art. 67 - comma 2, della Legge Fallimentare (ex Regio Decreto 267/1942 e s.m.i.), richiedendo il pagamento della somma di € 1.621.788, oltre ad interessi. Si riporta di seguito la sintesi processuale:

- Il Tribunale di Roma in data 07/01/2014 con sentenza 194/2014 ha rigettato la domanda di “Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. in Amministrazione Straordinaria”;

- La Corte di Appello di Roma in data 04/09/2018 ha emesso positiva sentenza 5451/2018 ritenendo infondato l'appello proposto da "Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. in Amministrazione Straordinaria" avverso la sentenza del Tribunale di Roma 194/2014;
- In data 28/12/2018 è pervenuta la notifica di apposto ricorso per cassazione avverso la positiva sentenza 5451/2018 da parte di "Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A. in Amministrazione Straordinaria". In data 21/02/2019 la Società si è costituita nel giudizio di legittimità mediante apposito controricorso. Si reputano i motivi di ricorso avversari pretestuosi ed infondati con basso rischio di soccombenza;

La Società ha ricevuto notifica, tramite pec di data 01/05/2020, dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di "Alitalia S.A.I. S.p.A. in Amministrazione Straordinaria". Si tratta di una revocatoria fallimentare, ovvero della richiesta al Tribunale di rendere inefficaci, e conseguentemente ottenere la restituzione, dei pagamenti effettuati dalla compagnia aerea nel cd. "periodo sospetto" (segnatamente 1 novembre 2016-1 maggio 2017), ovvero 6 mesi prima della dichiarazione di insolvenza, da cui è scaturita l'ammissione all'amministrazione straordinaria. Il valore dei pagamenti citati è pari ad € 1.269.796,56 oltre ad € 43.892,17 relativi a compensazioni volontarie effettuate nello stesso periodo. La prima udienza, del relativo procedimento, inizialmente fissata per il 22/02/2021 è stata rinviata fino all'udienza di prima comparizione del 23/11/2021. All'esito dell'udienza il Giudice ha assegnato alle parti i termini di cui all'art. 183, co. 6, c.p.c. a decorrere dal 01/02/2022 e ha rinviato l'udienza al 27/09/2022 per l'eventuale ammissione dei mezzi istruttori. La Società, contesta fermamente il fondamento giuridico e stigmatizza la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione.

Alitalia insinuazioni al passivo

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico di data 02/05/2017, il vettore "Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A." è stato ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 347/2003 convertito, con modificazioni, in L. 39/2004. Alla data summenzionata la società vantava crediti nei confronti di Alitalia per un ammontare complessivo di € 1.907.521, oltre ad € 388.428 a titolo di "addizionale comunale" di cui alla L. 350/2003 e s.m.i. (iscritti sia fra i crediti che fra i debiti diversi, in quanto la Società ha veste di puro agente contabile, e trattasi pertanto di partita "neutra"). La Società ha, nei termini previsti, rivolto istanza di insinuazione al passivo alla Procedura, con prima istanza in data 12/07/2017, successivamente integrata in data 23/01/2018. Venivano pertanto adeguatamente insinuati i seguenti crediti:

- In via privilegiata, ex art. 1023 n. 1 Codice della Navigazione € 1.187.434 (di cui € 625.484 relativi a "diritti aeroportuali" ed € 561.950 a titolo di "Handling" (prestato in regime di esclusiva));
- In chirografo € 720.086.

Supportati da parere legale, opportunamente e specificatamente reso, e tenuto conto dello stato della Procedura, si è ravvisato opportuno, relativamente al Bilancio 2017, procedere a:

- svalutare interamente la massa dei crediti non assistiti da alcun privilegio (€ 720.086);
- non procedere ad alcun accantonamento per quanto riguarda la massa di crediti (€ 1.187.434) assistiti da privilegio speciale ex art. 1023 Cod. Nav..

Nell'esercizio 2018, in considerazione della perdurante incertezza, e nonostante il mantenimento delle garanzie di Legge relative a detto credito, la Società ha proceduto a svalutare integralmente tale posta nella misura del 100%.

Allo stato attuale si segnala che in data 11 dicembre 2020 è pervenuto il provvedimento del Giudice Delegato del 30 novembre u.s. in cui è stata disposta CTU per le determinazioni dell'importo esatto del credito privilegiato (ex art. 1023 Cod. Nav.) astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia S.A.I. S.p.A. in Amministrazione Straordinaria alla data di apertura della procedura di amministrazione straordinaria, riservata alla fase di riparto la verifica circa l'effettiva capienza del privilegio riconosciuto nei termini così specificati. L'udienza per l'esame della posizione di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. è stata fissata per il 07/05/2021 poi spostata al 01/07/2021. In conclusione si segnala come l'importo in credito privilegiato verificato dal CTU (€ 33.190,63) vanterebbe diritti di privilegio solo nei confronti di 4 aeromobili risultando il resto del credito originariamente ammesso in privilegio relativo a diritti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing.

Si è tuttora in attesa del deposito da parte del Giudice Delegato del primo progetto di riparto, tuttavia, analizzando i progetti di stato passivi ad oggi depositati dai Commissari a conferma della bontà delle scelte operate dalla Società nei precedenti esercizi, risulta evidente che la possibilità di poter recuperare in sede di riparto qualche importo è pressoché inesistente, non essendo presenti nell'attivo della procedura cespiti rilevanti e dovendo essere liquidati prima, nei limiti della capienza, tutti i crediti in predeuzione maturati a partire dal 02/05/2017.

Contenziosi su appalti

Alla data del 31/12/2021 risulta in corso una causa (R.G. n. 3428/2020 – Tribunale di Trieste) promossa dall'Impresa Bacchi S.r.l. al fine di ottenere il pagamento di nr. 11 riserve iscritte nell'ambito del contratto di appalto relativo all'Intervento 14 – Riqualfica funzionale e strutturale delle infrastrutture di volo” e pari, come da conclusioni dell'atto di citazione e salve eventuali modifiche in sede di prima memoria ex art. 183, comma 6, c.p.c., a complessivi € 6.361.894,35. La prima udienza di trattazione si è tenuta in data 11/02/2021 ed il procedimento è stato inizialmente rinviato alla data del 01/07/2021 data in cui il Giudice ha concesso alle parti i termini per lo scambio delle memorie e rinviato l'udienza al 13/01/2022. In tale udienza il Giudice ha manifestato l'intenzione di disporre consulenza tecnica d'ufficio. Il professionista prescelto ha prestato

giuramento il 24/02/2022 e il termine per il deposito della bozza di CTU è stato definito per il 31/10/2022 con ulteriori 20 giorni di tempo per la predisposizione delle osservazioni dei CCTTPP e altri 30 giorni per il deposito della relazione finale. Le richieste dell'appaltatore sono ritenute dal *management* assolutamente infondate e si ritiene estremamente basso l'eventuale rischio di soccombenza, tuttavia l'importo delle riserve iscritte e portate in giudizio è stato interamente esposto tra i conti d'ordine alla voce "Altri Rischi".

Contenziosi fiscali

A seguito della definizione con adesione dei rilievi formulati con "PVC" conseguente alla verifica fiscale iniziata in data 28/09/2010, relativa all'esame dell'esercizio 2008 e precedenti, non sono avvenute, né sono in corso, visite fiscali. Gli anni fiscalmente aperti vanno dal 2017 al 2021. Si segnala che la Società ha ricevuto, tramite pec di data 02 novembre 2021, formale atto di contestazione (n. TI5COBB00156 2020) dall'Agenzia delle entrate Direzione provinciale di Gorizia – Ufficio controlli in cui veniva contestata e sanzionata, relativamente all'anno di competenza 2015, l'omessa regolarizzazione di acquisti senza fattura o con fattura infedele per operazioni imponibili ai sensi dell'art. 6, comma VIII, d.lgs. 18/12/97 n.471 per complessivi € 56.145,88. La Società, per il tramite del proprio fiscalista di fiducia giusta delega a questi conferita dal legale rappresentante, ha presentato in data 21 dicembre 2021, entro i termini indicati, le deduzioni difensive ai sensi dell'art. 16, comma 4, del D.lgs. 472/1997 contestando *in toto* l'atto di contestazione e la sanzione ricevuta. Ritenendo basso il rischio di soccombenza non si è provveduto a stanziare alcun fondo rischi al riguardo.

Altri contenziosi

Alla data odierna si segnala che, relativamente a liti o pendenze che riguardino il personale dipendente, si è in presenza di tre pendenze, due delle quali aventi ad oggetto la mancata corresponsione della parte di retribuzione variabile legata ad obiettivi. La prima delle due liti, tuttora ritenuta infondata, è stata decisa con sentenza favorevole 78/2020 alle ragioni della Società; nonostante il ricorso in appello della parte proponente con prossima udienza fissata il 28/04/2022 si ritiene estremamente basso il rischio di soccombenza. La seconda lite è stata oggetto di sentenza sfavorevole (76/2020) alle ragioni della Società e la somma disposta dal giudice, comprensiva di rimborso spese legali, è stata regolarmente corrisposta a controparte. Tuttavia avverso tale decisione la Società ha proposto ricorso in appello con prima udienza fissata per il giorno 17/03/2022. L'ultima lite riguarda il ricorso della Società per far accertare la legittimità e la proporzionalità della sanzione disciplinare comminata a dipendente. La prossima udienza è fissata al 10/05/2022.

DATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

Si espone di seguito il conto economico riclassificato. Nell'esposizione che segue la voce "Contributo Regionale ex L.R. 12/2010" viene portata in diretta diminuzione dei relativi costi a differenza del prospetto civilistico in cui viene esposta tra i ricavi dell'esercizio. Si ritiene che questa esposizione sia più corretta ai fini di una migliore comprensione del conto economico e dell'effetto che tali contributi hanno sulla correlata voce di costo.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO	€/000	€/000
	Bilancio 2021	Bilancio 2020
Ricavi per diritti e tasse aeroportuali	3.445	2.255
Ricavi per Handling	2.493	1.751
Altri ricavi non aeroportuali	2.220	1.917
Valore della produzione	8.158	5.924
Canoni	-487	-375
Personale	-3.155	-2.682
Comunicazione istituzionale e sviluppo traffico	-32	-46
Marketing e promozione del territorio regionale	-2.845	-1.567
Contributo Regionale ex L.R. 12/2010.	2.845	1.567
Altri Servizi	-1.802	-1.578
Assicurazioni	-222	-200
Utenze	-432	-272
Materiali	-357	-267
Altri oneri diversi di gestione	-61	-105
Ebitda (*)	1.611	397
Ammortamenti / svalutazioni	-1.870	-1.804
Accantonamenti	-320	-411
Ebit	-578	-1.818
Risultato gestione finanziaria	-98	-80
Rettifiche di valore di attività finanziaria	-8	-32
Risultato gestione straordinaria	0	0
Risultato ante imposte	-684	-1.930
Imposte d'esercizio	105	493
Risultato netto	-580	-1.437

(*) L'Ebitda è un risultato intermedio, determinato al lordo degli ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni tecniche, degli oneri finanziari e delle imposte sul reddito. Si tratta di una misura utilizzata dalla società per monitorare e valutare il suo andamento operativo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dalla Società potrebbe non essere omogeneo con quello utilizzato da altre entità e pertanto non risultare comparabile.

I risultati 2021 risultano ancora significativamente impattati dagli effetti dalla pandemia da COVID-19 anche se in netto miglioramento rispetto all'esercizio 2020. Il valore della produzione esposto evidenzia un incremento, nel confronto tra i due esercizi, del 37,7%. La quota relativa alle attività "Aviation" (diritti e tasse aeroportuali ed Handling) evidenzia un incremento del valore economico pari al 48,2%, a fronte di un

incremento della componente di traffico passeggeri tra i due esercizi pari al 66,8% e della componente di traffico movimenti pari al 20,7%. Lo scostamento è, inoltre, influenzato dall'applicazione delle nuove tariffe regolamentate sia sui servizi di *Handling* che sui diritti aeroportuali. Di seguito le tariffe applicate nel 2021 a confronto con l'esercizio precedente:

Tariffa	Unità di servizio	2021	2020	Variazione %
IMBARCO PASSEGGERI				
adulti intra UE	pax in part	9,82	10,57	-7%
children intra UE	pax in part	4,91	5,29	-7%
adulti extra UE	pax in part	13,1	14,1	-7%
children extra UE	pax in part	6,55	7,05	-7%
APPRODO E DECOLLO				
prime 25 tonnellate	tons / mov	2,34	2,46	-5%
ulteriori 25 tonnellate	tons / mov	3,21	3,37	-5%
SOSTA	tons/ora	0,42	0,39	8%
MERCI (diritti)	kg	0,24	0,24	0%
P.R.M.	pax in part	1,13	1,13	0%
SICUREZZA (totale)	pax in part	4,55	4,57	0%
Sicurezza controllo passeggeri	pax in part	3,27	3,27	0%
Sicurezza controllo bagaglio da stiva	pax in part	1,28	1,3	-2%
DEPOSITO CARBURANTI (a corpo)	per anno	158.896,00	158.896,00	0%
BENI DI USO ESCLUSIVO	m2/anno	161,38	310,93	-48%
HANDLING A.C.				
Handling standard voli UE	tons / mov	9,65	9,6	1%
Handling standard voli extra UE	tons / mov	13,78	13,72	0%
Handling a richiesta (tariffa media a tonnellata)	tons / mov	0,44	0,44	0%
HANDLING A.G.				
Handling standard	tons / mov	11,58	11,47	1%
Handling a richiesta (tariffa media a tonnellata)	tons / mov	0,21	0,21	0%
HANDLING MERCI (media)	kg	0,46	0,46	0%

I costi operativi complessivi sostenuti nell'esercizio sono pari ad euro 6.547mila, in aumento (18,4%) rispetto al 2020. L'incremento è largamente riconducibile ai seguenti macro fattori:

- apertura dello scalo durante tutti e 12 i mesi del 2021 (rispetto a 9 mesi del 2020 a causa *lockdown*);
- la componente variabile dei costi di esercizio (canoni aeroportuali, costo del personale, servizio di *security*, *marketing* e promozione territoriale con elasticità direttamente proporzionale ai volumi di traffico;
- un aumento dei costi energetici (principalmente energia elettrica e metano), determinato da un aumento dei costi unitari registrato a partire dal quarto trimestre 2021;

In particolare, il costo del personale, pari a euro 3.155mila, evidenzia un aumento rispetto all'esercizio precedente del 17,6%. L'incremento registrato, meno che proporzionale, rispetto alle variazioni positive delle componenti di traffico è diretta conseguenza della attivazione immediata e tempestiva di tutti gli ammortizzatori sociali messi a disposizione da parte del Governo e delle autorità competenti (Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e Cassa Integrazione Straordinaria) a fronte dell'emergenza sanitaria ed economica in corso. In aggiunta, facendo seguito a quanto implementato durante lo scorso esercizio 2020 per far fronte al drastico calo di traffico seguito alla diffusione della pandemia, è stata mantenuta la configurazione operativa dello scalo, modificata in funzione della massima flessibilità del personale legata all'andamento effettivo dei voli operati, con apertura del *terminal* e presenza fisica del personale «turnista» prevista quasi esclusivamente in concomitanza dei voli schedulati. Analogamente le ore lavorate del personale «di *staff*» sono state ridotte in base alla riduzione effettiva delle rispettive attività anche nel 2021.

I costi operativi esterni sono stati pari ad euro 3.392mila rispetto ad euro 2.845mila dell'esercizio 2020 (+19,2%). Su tale andamento hanno inciso principalmente:

- l'aumento dei volumi di traffico rispetto al 2020: risultano in aumento tutti i costi con elasticità direttamente proporzionale al traffico quali canoni aeroportuali (+53,6%), servizio di *security* (+15,8%), *marketing* e promozione territoriale (+81,6%);
- apertura dello scalo durante tutti e 12 i mesi del 2021 (rispetto a 9 mesi del 2020) e incremento costi unitari energetici: risultano in aumento i costi per manutenzioni (+38,6%), i costi per energia elettrica (+66,3%) e metano (+89%), gli acquisti di materiali (+33,7%);

Tali incrementi sono stati solo parzialmente compensati dalle azioni di contenimento dei costi poste in essere dalla Società che hanno interessato tutte le componenti di spesa del conto economico attraverso la sospensione dei servizi non essenziali e la rinegoziazione dei corrispettivi unitari per i servizi non sospendibili.

L'EBITDA del 2021 mostra quindi un valore estremamente positivo, considerato lo scenario pandemico che ha afflitto anche questo esercizio, pari a 1.611mila euro, in aumento di 1.214mila euro rispetto al 2020.

Il totale ammortamenti è pari ad euro 1.870mila, sostanzialmente stabile (+3,6%) rispetto all'esercizio precedente in considerazione dell'entrata in esercizio ed in ammortamento di alcuni investimenti effettuati dalla Società nel corso del 2020. La voce accantonamenti include un adeguamento civilistico del Fondo Svalutazione Crediti per 320mila euro di cui 264mila euro a copertura di crediti vantati nei confronti del vettore Alitalia S.A.I. S.p.A. in Amministrazione Straordinaria a fronte dell'incertezza finanziaria sulla conclusione di questa procedura, oltre a 56mila euro a copertura di crediti problematici vantati nei confronti di altri vettori.

L'EBIT 2021 è pertanto pari a euro -578mila, con un miglioramento di euro 1.240mila rispetto al 2020.

La voce Oneri finanziari accoglie, oltre ad altri interessi passivi residuali ed al netto di proventi finanziari, un importo di euro 98mila di interessi su mutui accesi negli esercizi precedenti in aumento rispetto al 2020 (+22,5%) per effetto dell'entrata in ammortamento sull'anno completo dei finanziamenti accesi nel secondo semestre 2020.

La perdita dell'esercizio 2021 è pari quindi ad euro -580mila, in miglioramento rispetto alla perdita di esercizio del 2020 di euro -1.437mila.

Per completezza di informazione si espone di seguito lo Stato Patrimoniale riclassificato.

STATO PATRIMONIALE

- Riclassificazione finanziaria

	Bilancio 2021	Bilancio 2020
1) Attivo circolante	18.995.446	13.887.499
1.1) Liquidità immediate	12.750.546	9.244.840
1.2) Liquidità differite	6.154.645	4.580.545
1.3) Rimanenze	90.255	62.114
2) Attivo immobilizzato	22.028.948	23.381.249
2.1) Immobilizzazioni immateriali	33.346	55.398
2.2) Immobilizzazioni materiali	21.849.107	23.172.287
2.3) Immobilizzazioni finanziarie	146.495	153.563
CAPITALE INVESTITO	41.024.393	37.268.747
1) Passività correnti	14.957.542	11.343.456
2) Passività consolidate	12.472.158	11.751.013
3) Patrimonio netto	13.594.693	14.174.279
CAPITALE ACQUISITO	41.024.393	37.268.747

Analisi degli indici

Di seguito si riportano alcuni indicatori economici, patrimoniali e di produttività, scelti tra quelli più significativi, in relazione alla situazione complessiva della Società. La fonte dei dati presi in esame sono il Bilancio corrente ed il Bilancio relativo all'esercizio precedente con esposizione comparata dei risultati. Si specifica che, ove siano considerati dati economici nel conteggio, gli stessi fanno riferimento al conto economico riclassificato esposto in precedenza.

Indicatori economici

Indicatore (economico)	31/12/2021	31/12/2020
ROE (Return On Equity)	-4,1%	-9,2%
Utile (perdita) dell'esercizio / Patrimonio netto di inizio esercizio		

Indicatore (economico)	31/12/2021	31/12/2020
ROI (Return On Investment)	-1,4%	-4,9%
Reddito operativo / Totale attivo		

Indicatore (economico)	31/12/2021	31/12/2020
ROS (Return On Sale)	-5,3%	-24,3%
Differenza tra Valore e Costi della produzione / Valore della produzione		

Indicatori patrimoniali

Indicatore (patrimoniale)	31/12/2021	31/12/2020
Margine di Struttura Primario	-8.434.254	-9.206.970
Patrimonio netto - Immobilizzazioni		

Indicatore (patrimoniale)	31/12/2021	31/12/2020
Indice di Struttura Primario	61,7%	60,6%
Patrimonio netto / Immobilizzazioni		

Indicatore (patrimoniale)	31/12/2021	31/12/2020
Margine di Struttura Secondario	4.037.904	2.544.043
Patrimonio netto + Passività consolidate - Immobilizzazioni		

Indicatore (patrimoniale)	31/12/2021	31/12/2020
Indice di Struttura Secondario	118,3%	110,9%
(Patrimonio netto + Passività consolidate) / Immobilizzazioni		

Indicatore (patrimoniale)	31/12/2021	31/12/2020
Mezzi propri / Capitale investito	33,1%	38,0%
Patrimonio netto / Totale attivo		

Indicatore (patrimoniale)	31/12/2021	31/12/2020
Rapporto di indebitamento	66,9%	62,0%
Totale passivo - Patrimonio netto / Totale attivo		

Indicatori di risultato non finanziari

Indicatore (di produttività)	31/12/2021	31/12/2020
Costo del Lavoro su Valore della Produzione	28,7%	35,8%
Costo per il personale / Valore della Produzione		

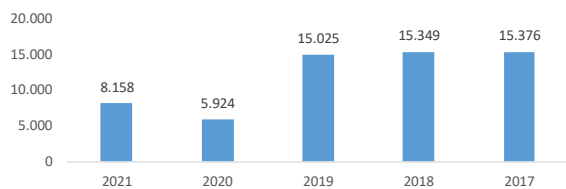
Indicatore (di produttività)	31/12/2021	31/12/2020
Reddito Operativo per Dipendente	-6.273	-19.231
Reddito operativo / Numero medio di dipendenti		

Analisi storica dei risultati

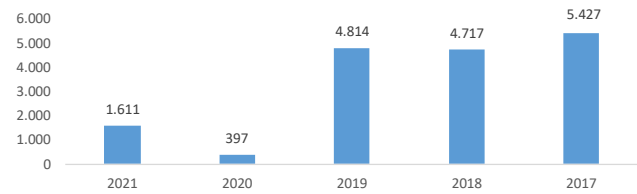
€/000	2021	2020	2019	2018	2017	€/000	2021	2020	2019	2018	2017
Valore della Produzione *	8.158	5.924	15.025	15.349	15.376	Ebitda	1.611	397	4.814	4.717	5.427

* valore esposto al netto dei contributi L.R. 12/2010

Valore della Produzione

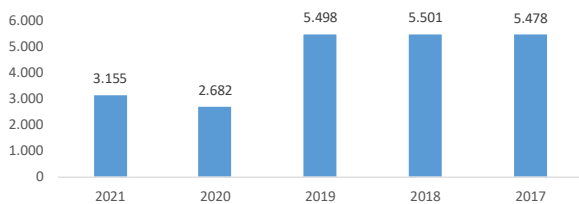


Ebitda



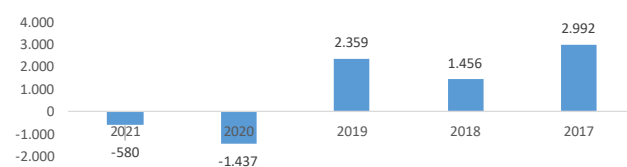
€/000	2021	2020	2019	2018	2017
Costo del personale	3.155	2.682	5.498	5.501	5.478

Costo del personale



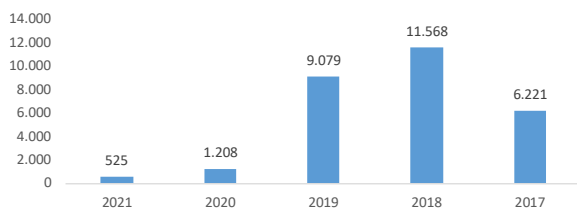
€/000	2021	2020	2019	2018	2017
Risultato netto	-580	-1.437	2.359	1.456	2.992

Risultato netto



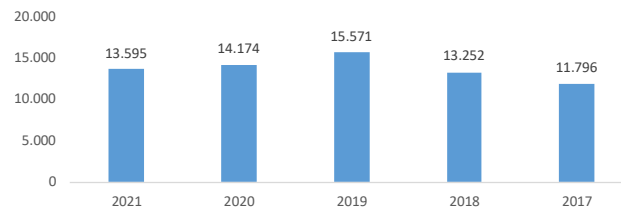
€/000	2021	2020	2019	2018	2017
Investimenti	525	1.208	9.079	11.568	6.221

Investimenti



€/000	2021	2020	2019	2018	2017
Patrimonio netto	13.595	14.174	15.571	13.252	11.796

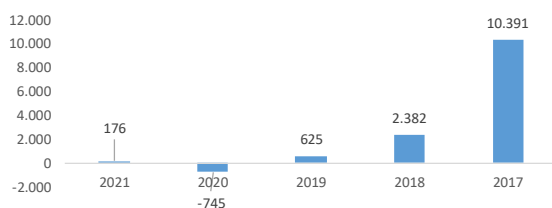
Patrimonio netto



€/000	2021	2020	2019	2018	2017
Posizione finanziaria netta **	176	-745	625	2.382	10.391

** valore calcolato come differenza tra le disponibilità liquide e i debiti verso banche

Posizione finanziaria netta



LA QUALITÀ

Il cliente-passeggero è elemento centrale della missione aziendale di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A., per questo la Società è focalizzata al miglioramento dell'infrastruttura e della qualità dei servizi messi a disposizione dei passeggeri. Il *management* di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. ha infatti assegnato alla Qualità un valore strategico prioritario e trasversale a tutti i processi aziendali, impegnandosi in un miglioramento continuo perseguito mediante azioni che tendono a:

- erogare servizi di eccellenza, interagendo con gli interlocutori commerciali ed istituzionali;
- presidiare la Qualità del "sistema aeroporto" nel suo complesso;
- efficientare l'organizzazione aziendale con la formazione e l'aggiornamento continuo delle risorse umane;
- monitorare gli indicatori della Qualità erogata e di quella percepita, affinché si possano individuare eventuali interventi ovvero opportunità di ulteriore miglioramento delle *performance*;
- operare nel rigoroso rispetto della vigente normativa e dei requisiti regolamentari applicabili ai servizi.

Carta dei Servizi

Lo scoppio della pandemia COVID-19 a inizio 2020 ha comportato, oltre a una drastica riduzione dei volumi di traffico (ancora lontani dai livelli pre-pandemici del 2019), anche profondi mutamenti nell'utilizzo degli aeroporti e nei viaggi aerei. Sono state necessarie particolari misure volte a contrastare il diffondersi dei contagi che, oltre all'installazione in vari punti di distributori di gel e mascherine ed all'utilizzo delle mascherine obbligatorie, hanno richiesto:

- l'utilizzo di *termoscanner* per la misurazione della temperatura corporea dei passeggeri;
- la chiusura al pubblico di diversi spazi, come ad esempio la sala VIP ed il piano intermedio;
- la limitazione all'accesso dello scalo per i passeggeri, solo a partire da un paio di ore prima del volo;
- i controlli della documentazione sanitaria (green pass, ecc.) prevista dalle normative sul COVID-19;
- l'applicazione di misure di distanziamento e di separazione dei flussi all'interno del *terminal*.

La forte riduzione dei volumi si è accompagnata anche, per ovvie ragioni di razionalizzazione dei costi da parte dei vari attori, ad una riduzione delle aperture dell'offerta commerciale presente all'interno nello scalo (ristorazione, bar, negozi).

Tutto quanto sopra illustrato ha modificato radicalmente l'esperienza di viaggio per il passeggero rispetto a prima del diffondersi dell'emergenza sanitaria legata al *virus* COVID-19, facendo venir meno i presupposti previsti nella Circolare GEN-06 del 31/10/2014 e nella Circolare GEN-02A del 19/12/2014.

Per le ragioni sopra esposte le rilevazioni periodiche trimestrali, inizialmente programmate nel biennio 2020-2021 tramite incarico ad una società esterna qualificata, dopo l'annullamento nel 2020 sono rimaste sospese anche nel corso del 2021. È stato valutato infatti che le stesse non avrebbero fornito valori indicativi, a causa del permanere delle gravi ripercussioni sull'intero sistema del trasporto aereo degli effetti della pandemia COVID-19. Si riporta di seguito, per completezza di informazione, l'intero set di valori monitorati nel 2019 comparati con quelli che avrebbero dovuto essere monitorati negli anni successivi, unitamente alle uniche due rilevazioni disponibili, desunte dai sistemi informativi di scalo nel 2021.

Indicatore	Unità di misura	Std. 2019	Dato 2019	Std. 2020	Dato 2020	Std. 2021	Dato 2021
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% di passeggeri soddisfatti	93,50%	94,90%	95,00%	NR	NR	NR
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% di passeggeri soddisfatti	95%	97,20%	95%	NR	NR	NR
Puntualità complessiva dei voli	% di voli puntuali sul totale dei voli in partenza	93%	86,10%	90%	93,30%	NR	86,80%
Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	N° di bagagli non riconsegnati all'aeroporto di destinazione / 1.000 passeggeri in partenza	0,09	0,06	0,09	0,04	NR	0,03
Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna del primo bagaglio nel 90% dei casi	14'00''	14'35''	14'00''	NR	NR	NR
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90 % dei casi	19'00''	20'05''	19'00''	NR	NR	NR
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa in minuti dal block-on nel 90% dei casi	4'30''	4'07''	4'30''	NR	NR	NR
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% di passeggeri soddisfatti	93%	95,20%	95%	NR	NR	NR
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% di passeggeri soddisfatti	95%	95,30%	95%	NR	NR	NR
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% di passeggeri soddisfatti	95%	97,50%	95%	NR	NR	NR
Percezione sulla disponibilità dei carrelli portabagagli	% di passeggeri soddisfatti	91,50%	92%	92,00%	NR	NR	NR
Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (scale mobili, ascensori, people mover, ecc.)	% di passeggeri soddisfatti	91%	94,70%	95%	NR	NR	NR

Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	% di passeggeri soddisfatti	95%	95%	95%	NR	NR	NR
Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione	% di passeggeri soddisfatti	97%	94,90%	95%	NR	NR	NR
Percezione sulla connettività del Wi-Fi all'interno dell'aerostazione	% di passeggeri soddisfatti	78%	72,70%	78%	NR	NR	NR
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni, ove presenti	% di passeggeri soddisfatti	78%	74,10%	78%	NR	NR	NR
Compatibilità dell'orario di apertura dei bar con l'orario di apertura dell'aeroporto	% dei voli passeggeri in arrivo/partenza compatibili con l'orario apertura bar nelle rispettive aree	86%	86%	85%	NR	NR	NR
Percezione sulla disponibilità/qualità/prezzi di negozi ed edicole	% di passeggeri soddisfatti	85%	77,20%	85%	NR	NR	NR
Percezione sulla disponibilità/qualità/prezzi di bar e ristoranti	% di passeggeri soddisfatti	87%	82%	87%	NR	NR	NR
Percezione sulla disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti, ove presenti	% di passeggeri soddisfatti	81%	85,70%	86%	NR	NR	NR
Sito web di facile consultazione e aggiornato	% di passeggeri soddisfatti	85%	88,70%	90%	NR	NR	NR
Percezione sull'efficacia dei punti d'informazione operativi	% di passeggeri soddisfatti	90%	93,50%	94%	NR	NR	NR
Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	% di passeggeri soddisfatti	95%	95,30%	95%	NR	NR	NR
Percezione sulla professionalità del personale (infopoint, security)	% di passeggeri soddisfatti	95%	96,50%	95%	NR	NR	NR
Percezione complessiva sull'efficacia e sull'accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna, ecc.)	% di passeggeri soddisfatti	93%	95,40%	95%	NR	NR	NR
Percezione sul servizio biglietteria	% di passeggeri soddisfatti	92%	93,80%	94%	NR	NR	NR
Tempo di attesa al check-in (voli full service)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	9'	11'35''	9'	NR	NR	NR
Tempo di attesa al check-in (voli charter e voli di linea low cost)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	15'	17'25''	15'	NR	NR	NR
Percezione del tempo di attesa al check in	% di passeggeri soddisfatti	93%	92,90%	93%	NR	NR	NR
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	7'30''	2'42''	7'00''	NR	NR	NR
Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica esterna	% di passeggeri soddisfatti	90%	93,90%	94%	NR	NR	NR
Percezione sull'adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	% di passeggeri soddisfatti	90%	91%	91%	NR	NR	NR

Piano della Qualità - Contratto di Programma

Uno dei documenti collegati al Contratto di Programma 2020-2023 è il Piano della Qualità, che prevede il monitoraggio di un paniere di indicatori. Le rilevazioni di *customer satisfaction* ed i monitoraggi dei tempi sono stati sospesi, per le motivazioni sopra richiamate.

Si riporta di seguito, per completezza di informazione, l'intero set di valori monitorati nel 2019 comparati con quelli che avrebbero dovuto essere monitorati nel 2020 e le uniche due rilevazioni, desunte dai sistemi informativi di scalo, effettuate nel 2021.

Indicatore di qualità	Peso	2019		Peso	2020		Peso	2021	
		Target CdP	Risultato		Target CdP	Risultato		Target CdP	Risultato
Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	15%	13:45	14:35	8%	13:50	NR	8%	13:45	NR
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	10%	94,00%	95,30%						
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità per i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta delle infrastrutture aeroportuali (parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, ecc.)	10%	96,00%	100,00%	10%	90,00%	NR	10%	91,00%	NR
Tempo di attesa, per passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta in partenza prenotati, per ricevere l'assistenza da uno dei punti designati dell'aeroporto, una volta notificata la propria presenza	15%	07:40	02:02						
Ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale	15%	0,07%	0,07%	12%	0,10%	0,00%	12%	0,10%	0,11%
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	15%	19:00	20:05	10%	19:40	NR	10%	19:30	NR
Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	10%	0,1	0,06	10%	0,07	0,04	10%	0,07	0,03
Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione	10%	98,00%	94,90%						
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione				8%	98,10%	NR	8%	98,30%	NR
Percezione sullo stato e sulla funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione				10%	97,60%	NR	10%	97,80%	NR

Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (scale mobili, ascensori, people mover, ecc.)		10%	92,50%	NR	10%	93,00%	NR
Percezione sulla connettività del Wi-Fi all'interno dell'aerostazione		12%	72,00%	NR	12%	75,00%	NR
Disponibilità di spazio per i passeggeri (mq/TPHP)		10%	16,80%	NR	10%	15,70%	NR

Passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità (PRM)

Nel corso del 2021 sono state erogate 1253 assistenze a passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità (PRM), l'88% delle quali prenotate e la restante quota non prenotate. Non è pervenuto alcun reclamo relativo a questa tipologia di servizio.

Le rilevazioni di qualità erogata e di qualità percepita per sono state sospese nel corso del 2021, in funzione di quanto sopra già esposto. I risultati in passato sono sempre stati molto soddisfacenti a conferma della cura riservata a questi passeggeri da parte della Società. Sulle tematiche di servizio ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, nonostante la bassa incidenza di questa tipologia di passeggeri transitati nello scalo nell'esercizio appena concluso, il *partner* di riferimento rimane la "Consulta regionale delle Associazioni delle Persone Disabili e delle loro Famiglie del Friuli Venezia Giulia", riconosciuta dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ai sensi della Legge Regionale 41/96 art. 13 bis quale organismo unitario di interlocuzione, che formula parere obbligatorio e preventivo sugli atti legislativi ed amministrativi in materia di disabilità.

Gestione reclami

Nel 2021 sono giunti 11 reclami scritti, ai quali è stata data risposta in forma analoga; il tempo medio di riscontro è stato di 19 giorni.

AMBIENTE

L'impegno di *Trieste Airport* al rispetto dell'ambiente, esplicitamente formalizzato nella *mission* aziendale, si è concretizzato in questi anni attraverso attività di razionalizzazione energetica anche attraverso la realizzazione di un impianto fotovoltaico sito (potenza complessiva 200 KW) sulla copertura del *terminal merci* e in alcune aree dei parcheggi *land side* entrato in funzione già nell'esercizio 2019. Nel 2021 l'impegno al rispetto dell'ambiente è proseguito attraverso attività di razionalizzazione energetica, controllo dei consumi elettrici, idrici e di gas. In relazione al rumore aeroportuale, che rappresenta il fattore ambientale percepito in misura maggiore dalle comunità che vivono in prossimità dell'aeroporto, l'impegno costante della Società è quello di gestire in modo efficiente ed efficace tale tematica garantendo una comunicazione e un confronto costante con gli Enti preposti. La Commissione per il Rumore Aeroportuale, istituita ai sensi dell'ex art. 5 del D.M. 31/10/97 ha approvato il 15/02/2008 la zonizzazione aeroportuale per l'Aeroporto. Il

territorio è stato classificato, come richiesto dalla normativa, in tre aree di rispetto (A, B e C) caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore aeroportuale ammesso e da corrispondenti tipologie di insediamenti consentiti. Nel 2021 non sono prevenute da parte del territorio segnalazioni in merito a criticità susseguenti all'esercizio delle attività proprie aeroportuali. In collaborazione con ARPA FVG è stato dato seguito al piano di monitoraggio del rumore aeroportuale.

PERSONALE

Organico

Nell'anno 2021 l'organico medio annuo della Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. espresso in FTE è diminuito del -2,4% rispetto all'anno precedente, pari a -2,3 FTE, attestandosi a 92,25 FTE. Nello stesso periodo le teste medie sono diminuite del -2,8% attestandosi a 102,08. Le tabelle seguenti mostrano un'analisi puntuale dell'organico medio, in base alla qualifica dei dipendenti e dell'organico puntuale alla data del 31/12/2021.

Organico Medio Anno	2021		2020		Δ	
	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>
Dirigenti	3,00	3,00	2,98	2,98	0,02	0,02
Impiegati	60,08	54,92	63,03	57,16	-2,95	-2,24
Operai	39,00	34,33	39,00	34,40	0,00	-0,06
Totale	102,08	92,25	105,01	94,54	-2,93	-2,29

Organico Puntuale al	31/12/2021		31/12/2020		Δ	
	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>
Dirigenti	3,00	3,00	3,00	3,00	0,00	0,00
Impiegati	59,00	54,00	61,00	55,67	-2,00	-1,67
Operai	39,00	34,33	39,00	34,33	0,00	0,00
Totale	101,00	91,33	103,00	93,00	-2,00	-1,67

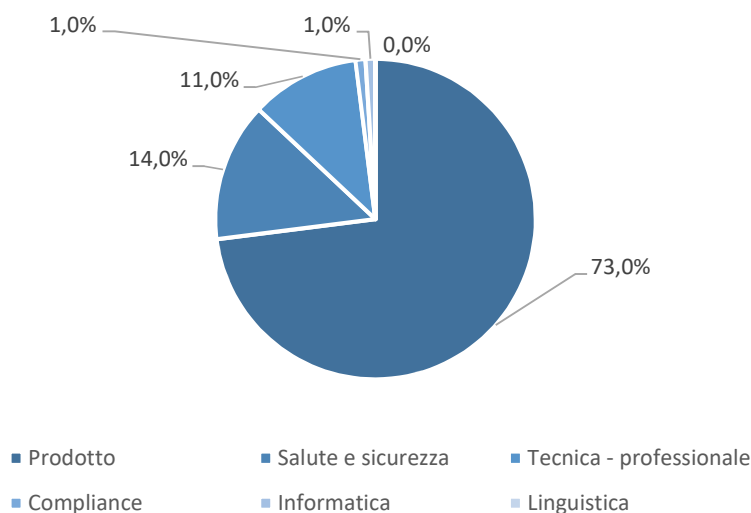
La Società, al fine di tutelare i livelli occupazionali a fronte dei valori di traffico registrati nell'esercizio, risultati per il secondo anno consecutivo inferiori a quelli 2019 come diretta conseguenza dell'emergenza sanitaria legata al diffondersi del *virus* COVID-19, e contestualmente con l'intento di contenere la principale voce di costo del conto economico ha proseguito con l'utilizzo degli ammortizzatori sociali messi a disposizione dalle autorità competenti (Cassa Integrazione Guadagni in Deroga / Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria) per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali sul lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti. Si riporta di seguito il dettaglio delle procedure avviate negli ultimi due anni:

Periodo	Riferimento normativo	Data di richiesta	Data di autorizzazione
ANNO 2020			
30/03/2020-30/05/2020	D.L.18/2020 (Cura Italia)	06/04/2020 (Regione)	26/05/2020
01/06/2020-04/07/2020	D.L.34/2020 (Rilancio)	29/06/2020 (Inps)	23/07/2020
06/07/2020-01/08/2020	D.L.34/2020 e 52/2020	16/07/2020 (Inps)	22/07/2020
03/08/2020-12/09/2020	D.L.104/2020 (Agosto)	28/09/2020 (Inps)	29/09/2020
14/09/2020-14/11/2020	D.L.104/2020 (Agosto)	01/10/2020 Inps)	05/11/2020
16/11/2020-26/12/2020	D.L.137/2020 (Ristori)	24/11/2020 (Inps)	15/12/2020
ANNO 2021			
04/01/2021-27/03/2021	Legge di Bilancio n° 178	03/02/2021 (Inps)	22/02/2021
28/03/2021-19/03/2022	D.L.148/2015	07/08/2020	09/09/2020

Formazione

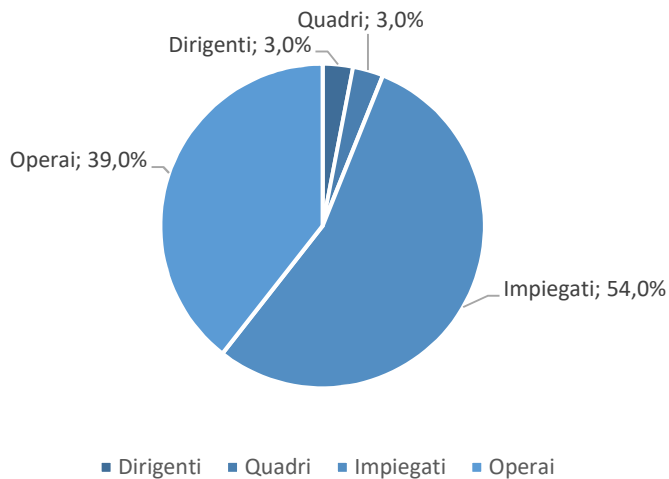
Il 2021 ha segnato un aumento delle ore di formazione erogate rispetto all'esercizio precedente, anche se il dato finale si colloca ancora lontano dalle medie degli anni precedenti ante pandemia. Anche nel 2021 sono state privilegiate le azioni formative necessarie al mantenimento degli standard di sicurezza, portando a termine quelle il cui differimento era stato consentito dallo stato di emergenza pandemico nel 2020 (es. corsi di Sicurezza per l'Aviazione Civile, *Dangerous Goods*, D. Lgs. 81/08). Altre attività, pur ritenute opportune, sono state riprogrammate nel 2022, subordinandole ad una ripresa più consistente delle attività operative. Per quanto riguarda Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A., la maggior parte delle ore di formazione si sono concentrate sull'area "prodotto", inteso come formazione rivolta all'erogazione di servizi accomunati da un insieme di caratteristiche che soddisfano le esigenze specifiche del mercato dell'aviazione. La formazione "prodotto" comprende tutta la formazione in materia di *safety/security/procedure* compagnie aeree/procedure previste dai Manuali aziendali.

Distribuzione % ore formazione per area



Tutti i dipendenti di AFVG S.p.A. hanno partecipato ad azioni formative; si registra un aumento consistente nella formazione erogata agli operai rispetto agli impiegati (nel 2020, rispettivamente, 24% e 73%), da ricondurre all'introduzione di nuovi sistemi di controllo pista.

Ore formazione dipendenti dati percentuali per categoria



I dati relativi alla società controllata AFVG Security S.r.l. hanno registrato una diminuzione rispetto all'anno precedente a seguito della riduzione nell'organico. Sono aumentate invece le ore di formazione erogata a personale di Concessionari, Enti di Stato e Fornitori; i nuovi requisiti per il tesseramento e per la circolazione in area *airside*, hanno reso necessaria l'erogazione di un numero consistente di ore di formazione.

Destinatario formazione	2021	2020	Δ	%
	Ore uomo	Ore uomo	21 vs. '20	21 vs. '20
Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA	2.768	2.152	616	28,6%
AFVG Security S.r.l.	529	649	-120	-18,5%
Concessionari, Subappaltatori, Enti di Stato	376	232	144	62,1%
Totale	3.673	3.033	640	21,1%

Nel 2021 la percentuale di formazione erogata in modalità FAD (Formazione a Distanza), passa al 73,81%, confermando in sostanza il *trend* degli ultimi tre anni. Anche le aziende di formazione esterne hanno privilegiato questa modalità, diminuendo le possibilità di contagio e migliorando continuamente materiali, tecnologie e modalità di erogazione. Internamente, l'utilizzo della piattaforma dedicata alla formazione (*Moodle*), unitamente all'esperienza dei formatori interni, ha consentito una formazione "cucita" sulle necessità e sulle infrastrutture aziendali, utilizzando linguaggi sempre più customizzati per il tipo di utenza interna.

LA PRIVACY

Già nel corso dell'esercizio 2018 la Società aveva provveduto a dare applicazione alla nuova normativa europea in materia di trattamento dei dati delle persone fisiche di cui al Reg. EU 2016/679, nominando il proprio D.P.O. (*Data Protection Officer*) e comunicandolo agli organi a ciò deputati. Il contratto di consulenza è stato parzialmente attivo anche nel 2021 è proseguito per l'assistenza, l'analisi e la risoluzione delle problematiche inerenti la normativa, in particolare la Società si è dotata di un Manuale aziendale sulla Protezione dei Dati personali, che contiene, al suo interno, anche i registri delle attività di trattamento di cui all'art. 30 del citato Regolamento.

I FATTORI DI RISCHIO

Vengono esposti di seguito i principali fattori di rischio operativo e finanziario che possono influenzare l'andamento della Società, nonché le azioni finalizzate alla relativa mitigazione.

Rischio di mercato

La revisione delle strategie da parte delle compagnie aeree primarie per la Società possono comportare variazioni dei voli causando una diminuzione del traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici dell'impresa che, tuttavia mantiene un certo grado di diversificazione con i vettori al fine di limitare il rischio di dipendenza da controparte. Le scelte strategiche di altri operatori, sia *competitor* diretti che indiretti, che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, possono essere una minaccia allo sviluppo del traffico dello scalo. Oggi lo sviluppo di mezzi di trasporto veloci e alternativi su rotaia ha ridotto i tempi di percorrenza tra i principali centri italiani e ha reso più agevole raggiungere anche mete più lontane. In questo senso la gestione integrata del Polo Intermodale da parte della Società assicura un efficace diversificazione in grado di mitigare il rischio.

Rischio di credito

La Società ritiene di essere adeguatamente coperta contro tale rischio per il 2021, grazie allo stanziamento in Bilancio di un apposito Fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base delle stime di relativa non recuperabilità, nonché attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti. Il rischio collegato alla mancata solvibilità delle controparti è costantemente monitorato.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetta la Società può sorgere dalle difficoltà ad ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative e della realizzazione degli investimenti nella giusta tempistica. La disponibilità attuale di linee di credito concesse da primari istituti bancari è ritenuta congrua e sufficiente alle esigenze della

Società. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità sono monitorati e gestiti con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. Al termine dell'esercizio 2021 si ritiene che la Società non sia, dunque, soggetta al rischio sopra esposto.

Rischio di cambio e rischio di tasso di interesse

La Società non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché non opera in un contesto internazionale in cui le transazioni sono condotte in diverse valute e con diversi tassi di interesse. L'esposizione al rischio di tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare gli investimenti previsti oltre che di supportare le necessità operative del capitale circolante della Società. La variazione dei tassi di interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico della Società, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento.

Al termine dell'esercizio 2021 la Società risulta esposta al rischio di tasso in relazione a tre finanziamenti in essere alla data del 31/12/2021. Il primo è un finanziamento sottoscritto nel corso del 2019 con Banca Mediocredito Friuli Venezia Giulia a valere su fondi regionali (F.R.I.E.) le cui condizioni economiche prevedono un tasso variabile pari all' 80% di Euribor 6M/360 + *spread* 0,85 (con *floor* a 0,85%). Nello scorso esercizio 2020 la Società ha sottoscritto due finanziamenti, in data 05/08/2020 è stato stipulato un finanziamento chirografario con un pool di banche, di cui ICCREA è capofila, da euro 4.000mila a 60 mesi, preammortamento 18 mesi, interamente erogato, tasso variabile Euribor 3M/360 + *spread* 1,30 (con *floor* a 1,30), *Upfront* 0,20, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato, mentre in data 21/12/2020, è stato stipulato un ulteriore finanziamento chirografario direttamente con Mediocredito Centrale S.p.A., da euro 1.500mila, a 72 mesi, preammortamento 12 mesi, interamente erogato, tasso variabile Euribor 6M/360 + *Spread* 1,40 (con *floor* a 1,40), *Upfront* 0,30, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato. Il *management* non ha ritenuto di procedere a sterilizzare il rischio di tasso nel 2021 attraverso l'utilizzo di strumenti finanziari derivati non speculativi. Il *management* in ogni caso valuta regolarmente la residua esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e ha a disposizione, con modalità e tempistiche diverse di caso in caso, la possibilità di procedere al rimborso completo o parziale delle esposizioni oltre alla possibilità di attivare strumenti finanziari specifici di copertura in relazione all'andamento delle curve *forward* di tasso disponibili.

LE PARTECIPAZIONI

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con imprese controllate e collegate, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali e sono regolati da normali condizioni di mercato:

Società controllate

La A.F.V.G. Security S.r.l. a socio unico svolge i servizi di controllo in ambito aeroportuale (controllo

passaggeri, bagagli a seguito e da stiva nonché delle merci). Al 31 dicembre 2021 conta un organico di 23,7 dipendenti (FTE 21,2), regolarmente addestrati ed abilitati, che rispondono alla qualifica di guardia particolare giurata. Il costo del servizio per l'esercizio 2021 è stato di 449.382 Euro. Tra la Società e A.F.V.G. Security S.r.l. è inoltre attivo un contratto di collaborazione per supporto tecnico-amministrativo che, nel corso del 2021 ha comportato un corrispettivo di 24.204 Euro.

Società collegate

L'Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta di Gorizia è una società consortile per azioni a controllo pubblico (il socio unico è il Comune di Gorizia) che ha una concessione di durata ventennale assegnata da E.N.A.C. con atto del 31/01/2017 per la gestione parziale dell'aeroporto di Gorizia. L'attività sullo scalo, dotato di pista in erba, è limitata al traffico non commerciale di aeroclub, scuole di volo e piccoli aerei privati. La struttura aeroportuale versa in una situazione, ormai cronica, di degrado ed è inidoneo ad offrire servizi adeguati a potenziali utenti. Nel corso del 2019 sono stati deliberati diversi aumenti di capitale, anche con una prospettiva di rilancio del sito e delle attività svolte, ai quali la Società, non rilevando alcuna opportunità strategica nell'investimento, non ha mai aderito diluendo la propria quota di partecipazione ad una quota irrilevante prossima allo 0. Nel corrente esercizio si è svalutata interamente la quota residuale della partecipazione.

INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETÀ

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. è soggetta alla direzione e al coordinamento della società 2i Aeroporti S.p.A. ai sensi dell'art. 2497 bis C.C..

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI

I rapporti patrimoniali ed economici intercorrenti tra la Società e le società controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti sono riportati nel seguente prospetto:

Società	Ricavi	Costi	Crediti al 31/12/2021	Debiti al 31/12/2021
Società controllate				
A.F.V.G. Security S.r.l.	24.204	449.382	0	484.471
Società controllanti				
2i Aeroporti S.p.A.	21.442	31.742	400.563	10.002
Società controllate da controllanti				
----	0	0	0	0
Società collegate				
Aeroporto Amedeo Duca D'Aosta di Gorizia S.p.A.	0	0	0	0
Totale	45.646	481.124	400.563	494.473

RAPPORTI CON REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

I rapporti patrimoniali ed economici intercorrenti tra la Società e la Regione Friuli Venezia Giulia nonché con le principali imprese incluse nel Gruppo Amministrazione Pubblica della Regione stessa sono riportati nel seguente prospetto:

Società	Ricavi	Costi	Crediti al 31/12/21	Debiti al 31/12/21
Regione Friuli Venezia Giulia	2.905.869	184	8.072	5.174.226
- Contributi L.R. 2010	2.844.755	184	0	5.174.226
- Contributi L.R. 27/2019 gestione P.I.	59.850	0	0	0
- Servizi di biglietteria Convenzionata	1.264	0	8.072	0
Società incluse nel Gruppo Amministrazione Pubblica della Regione Friuli Venezia Giulia				
Gruppo Promoturismo Friuli Venezia Giulia	310.815	0	0	0
Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.	0	616	0	752
Teatro Stabile Politeama Rossetti	229	0	229	0
Autovie Venete S.p.A.	1.500	0	1.500	0
Interporto Centro ingrosso di Pordenone S.p.A.	4.649	0	0	0
Agenzia Regionale Protezione Ambientale Friuli Venezia Giulia	0	5.271	0	5.271
Banca Mediocredito del Friuli Venezia Giulia S.p.A.	0	81.466	0	9.116.368 *
Fondazione Aquileia	6.500	0	0	0

* il debito è comprensivo dei ratei interessi non addebitati in c/c alla data del 31/12/2021

Si espone di seguito il dettaglio riassuntivo delle principali movimentazioni finanziarie ed economiche avvenute nel corso dell'esercizio con il socio Regione Friuli Venezia Giulia tra cui il prospetto relativo al debito verso la controllante, scaturente dall'erogazione di contributi in conto esercizio ex L.R. 12/2010 e successivi rifinanziamenti della stessa. Un tanto anche a soddisfacimento di specifica richiesta pervenuta dalla Corte dei Conti – Sezione di Controllo della Regione Friuli Venezia Giulia.

CREDITI VERSO REGIONE FVG E CONSIGLIO REGIONALE	Regione F.V.G. - per servizi di biglietteria	Contropartita a bilancio
Saldo iniziale - 01/01/2021	-1.238	
Ricavi di competenza dell'esercizio per service charge	1.264	Patrimoniale
Importi di competenza dell'esercizio per riaddebito acquisti biglietteria	20.811	Patrimoniale
Incassi di fatture	-12.765	Patrimoniale
Saldo finale - 31/12/2021	8.072	

DEBITI VERSO REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	Regione F.V.G. - Contributi ex L.R. 12/2010 e s.m.i.	Contropartita a bilancio
Saldo iniziale all' 01/01/2021	4.468.981	
Incassi dell'esercizio	3.550.000	Patrimoniale
Contributi utilizzati nell'esercizio	-2.844.755	Conto economico-Ricavi diversi
Saldo finale al 31/12/2021	5.174.226	

RISCONTI REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	Regione F.V.G. - Contributi ex L.R. 27/2019	Contropartita a bilancio
Saldo iniziale all' 01/01/2021	59.850	
Incassi dell'esercizio	0	Patrimoniale
Contributi utilizzati nell'esercizio	-59.850	Conto economico-Ricavi diversi
Saldo finale al 31/12/2021	0	

In riferimento a quanto previsto e prescritto dalla Circolare n. 11 del 30/06/2016 della Direzione centrale Finanze e patrimonio, la Società attesta di aver regolarmente assolto gli adempimenti circa i monitoraggi periodici, con particolare riferimento alla spesa del personale e ai dati di gestione e indicatori chiave economico-finanziari. Le trasmissioni delle comunicazioni alla Direzione Centrale Finanze Patrimonio Coordinamento e programmazione della Regione Friuli Venezia Giulia per l'anno 2021 sono state effettuate tramite l'utilizzo dell'apposita sezione implementata nel portale del Sistema C.p.t. "Conti pubblici territoriali" alle date di seguito indicate:

- I trimestre 10/05/2021;
- II trimestre 15/11/2021;
- III trimestre 15/11/2021;
- IV trimestre 29/03/2022;

GOVERNANCE

La Società è dotata di un Consiglio di Amministrazione e di un Collegio Sindacale.

Il Consiglio di Amministrazione è costituito da 5 membri, tra cui Presidente e un Amministratore Delegato, mentre il Collegio Sindacale è costituito da 5 membri effettivi, tra cui il Presidente, oltre a due membri supplenti.

La Società, al fine di adeguarsi alle *best practices* in materia e, soprattutto, per garantire una maggiore tutela rispetto agli interessi della stessa, si è dotata di appositi modelli di organizzazione e gestione conformi ai dettati di cui al D. Lgs. 231/2001 e contestualmente ha anche provveduto alla nomina dell'Organismo di Vigilanza (O.d.V.). Nell'adunanza del Consiglio di Amministrazione di data 06/12/2019 è stata deliberata la

modifica dell'organo da monocratico a collegiale pertanto, l'Organismo di Vigilanza è composto da 3 membri effettivi di cui uno interno e due professionisti esterni esperti in materia.

COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

L'Assemblea dei soci del 12/07/2019, a seguito del mutato assetto societario con l'ingresso di 2i Aeroporti S.p.A. quale socio di maggioranza ha modificato il numero dei consiglieri di amministrazione da 3 a 5. La stessa Assemblea ha altresì nominato Antonio Marano Presidente del Consiglio di Amministrazione, Marco Consalvo Amministratore Delegato, sostituito la consigliera Angela Napolitano con Rita Cozzi e formalizzato la nomina dei due nuovi consiglieri Laura Pascotto e Daniele Rizzolini. Nella stessa seduta sono stati stabiliti i compensi lordi su base annua oltre oneri di legge se dovuti:

Presidente Consiglio di Amministrazione: € 70.000,00

Amministratore Delegato: € 50.000,00

Consigliere di Amministrazione: € 10.000,00

Anche il numero dei componenti il Collegio Sindacale è stato incrementato da 3 a 5 per riflettere il nuovo assetto societario oltre che gli adempimenti di legge. L'Assemblea dei soci del 27/10/2020 ha provveduto a nominare il nuovo organo di controllo per gli esercizi 2020, 2021 e 2022.

La delibera ha disposto la nomina di Gaetano Proto (designato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) quale Presidente del Collegio Sindacale, e sono stati altresì nominati sindaci effettivi Paolo Salotto (designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Carmine Meoli e Antonia Coppola (designati dal socio di maggioranza 2iAeroporti S.p.A.) e Gabriella Magurano (designata dal socio Regione Friuli Venezia Giulia) oltre ai sindaci supplenti Elena Cussigh (designata dal socio Regione Friuli Venezia Giulia) e Luca Aurelio Guarna (designata dal socio 2i Aeroporti S.p.A.).

I compensi lordi oltre oneri di legge se dovuti su base annua sono stati deliberati come segue:

Presidente Collegio Sindacale: € 10.500,00

Sindaco Effettivo: € 8.000,00

AZIONI PROPRIE E DELLA CONTROLLANTE

La Società non possiede azioni proprie né azioni e/o quote di società controllanti. Nel corso dell'esercizio la Società non ha effettuato alcuna operazione di acquisto o di alienazione di azioni proprie o azioni e/o quote di società controllanti, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

SEDI SECONDARIE

Ai sensi dell'articolo 2428 c.c., si comunica che la Società non dispone di sedi secondarie.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'esercizio la Società non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Il Bilancio al 31 dicembre 2021 fin qui illustrato, che è stato sottoposto a revisione obbligatoria dalla società di revisione EY S.p.A., presenta una Perdita netta d'esercizio pari a -579.585 euro a fronte di un Capitale Sociale di 8.500.000 euro. Il Patrimonio Netto della Società è pari a euro 13.594.693.

Con riferimento alle informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 22-septies Codice Civile, si propone all'Assemblea dei Soci di coprire integralmente la perdita di esercizio utilizzando:

- la riserva "utili portati a nuovo" per euro 579.585.

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia per la fiducia accordata ed invita i Soci ad approvare il Bilancio chiuso al 31/12/2021, così come proposto.

STATO PATRIMONIALE

	31.12.21	31.12.20
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) diritti di brevetto ind. e opere dell'ingegno	€ -	€ 4.948
4) concessioni, licenze, marchi	€ 28.202	€ 45.307
6) immob. in corso e acconti	€ 5.144	€ 5.144
Totale	€ 33.346	€ 55.399
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati		
- di proprietà	€ 125.836	€ 126.243
- in concessione	€ 8.886.724	€ 9.556.735
2) impianti e macchinario		
- di proprietà	€ 2.825	€ 5.251
- in concessione	€ 1.687.819	€ 1.920.697
3) attrezzature ind.li e comm.li		
- di proprietà	€ 103.686	€ 145.926
- in concessione	€ 62.771	€ 51.719
4) altri beni		
- di proprietà	€ 63.417	€ 90.354
- in concessione	€ 10.508.121	€ 11.025.714
5) imm.ni in corso e acconti	€ 407.908	€ 249.648
Totale	€ 21.849.107	€ 23.172.287
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in:		
a) imprese controllate	€ 146.495	€ 153.563
Totale	€ 146.495	€ 153.563
Totale Immobilizzazioni (B)	€ 22.028.948	€ 23.381.249
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	€ 90.255	€ 62.114
II - Crediti		
1) verso clienti	€ 2.931.507	€ 1.343.958
4) Verso controllanti		
- oltre 12 mesi	€ 400.563	€ 400.861
5-bis) Per crediti tributari		
- entro 12 mesi	€ 229.679	€ 265.364
- oltre 12 mesi	€ 6.461	€ 6.461
5-ter) Per imposte anticipate		
- entro 12 mesi	€ 892.586	€ 765.263
5-quater) Verso altri		
- entro 12 mesi	€ 1.484.791	€ 1.628.774
- oltre 12 mesi	€ 38.378	€ 68.177
Totale	€ 5.983.965	€ 4.478.857
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
2) Partecipazioni in imprese collegate	€ -	€ 563
Totale	€ -	€ 563
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	€ 12.707.797	€ 9.223.176
3) denaro e valori in cassa	€ 42.749	€ 21.664
Totale	€ 12.750.546	€ 9.244.840
Totale Attivo Circolante (C)	€ 18.824.766	€ 13.786.374
D) RATEI E RISCOINTI	€ 170.679	€ 101.125
TOTALE ATTIVO	€ 41.024.393	€ 37.268.747

STATO PATRIMONIALE

	31.12.21	31.12.20
A) PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale Sociale	€ 8.500.000	€ 8.500.000
IV - Riserva legale	€ 355.585	€ 355.585
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	€ 5.318.693	€ 6.756.137
IX Utile (perdita) dell'esercizio	-€ 579.585	-€ 1.437.443
Totale Patrimonio Netto (A)	€ 13.594.693	€ 14.174.279
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
4) Altri accantonamenti	€ 1.053.034	€ 1.067.041
	€ 1.053.034	€ 1.067.041
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		
	€ 956.725	€ 1.073.868
D) DEBITI		
4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi	€ 2.154.709	€ 406.785
- oltre 12 mesi	€ 10.419.819	€ 9.583.333
6) Acconti		
- entro 12 mesi	€ 149.423	€ 109.589
7) Debiti verso fornitori		
- entro 12 mesi	€ 3.380.610	€ 2.692.301
9) Verso controllate		
- entro 12 mesi	€ 484.471	€ 512.238
11) Verso controllanti		
- entro 12 mesi	€ 10.002	€ 10.002
12) Debiti tributari		
- entro 12 mesi	€ 45.885	€ 93.802
13) Debiti verso istituti di previdenza		
- entro 12 mesi	€ 384.729	€ 297.612
14) Altri debiti		
- entro 12 mesi	€ 8.104.687	€ 6.956.651
- oltre 12 mesi	€ 42.579	€ 26.771
Totale debiti (D)	€ 25.176.914	€ 20.689.085
E) RATEI E RISCONTI	€ 243.027	€ 264.475
TOTALE PASSIVO	€ 41.024.393	€ 37.268.747

CONTO ECONOMICO

		31.12.21	31.12.20
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1)	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 7.640.081	€ 5.470.250
4)	Incrementi di immobilizz. per lavori interni	€ 82.684	€ 78.513
5)	Altri ricavi e proventi		
	- altri ricavi e proventi	€ 366.984	€ 318.579
	- contributi in conto esercizio	€ 2.913.475	€ 1.622.979
	TOTALE VALORE DELLA PROD. (A)	€ 11.003.224	€ 7.490.321
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6)	Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	€ 384.833	€ 251.838
7)	Per servizi	€ 5.332.462	€ 3.663.397
8)	Per godimento di beni di terzi	€ 486.776	€ 375.308
9)	Per il personale		
	a) salari e stipendi	€ 2.139.109	€ 1.878.977
	b) oneri sociali	€ 752.655	€ 589.785
	c) trattamento di fine rapporto	€ 262.940	€ 212.507
	e) altri costi	€ -	€ 666
10)	Ammortamento e svalutazioni		
	a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	€ 32.688	€ 30.561
	b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	€ 1.837.499	€ 1.773.576
	d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	€ 319.734	€ 356.594
11)	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-€ 28.141	€ 15.476
12)	Accantonamenti per rischi	€ -	€ 54.800
14)	Oneri diversi di gestione	€ 61.386	€ 104.972
	TOTALE COSTI DELLA PROD. (B)	€ 11.581.941	€ 9.308.457
	Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	-€ 578.717	-€ 1.818.135
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
16)	Altri proventi finanziari		
	d) proventi diversi	€ 1.753	€ 1.272
17)	Interessi ed altri oneri finanziari	€ 99.854	€ 80.906
	TOTALE C) - (15+16-17)	-€ 98.100	-€ 79.634
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
19)	Svalutazioni		
	a) di partecipazioni	€ 7.068	€ 32.212
	a) di titoli iscritti nell'attivo circolante	€ 563	
	Totale delle rettifiche	-€ 7.631	-€ 32.212
	Risultato prima delle imposte (A-B+(-)C+(-)D)	-€ 684.448	-€ 1.929.981
20)	Imposte sul reddito dell'esercizio		
	a) correnti	€ 11.674	€ -
	b) relative ad esercizi precedenti	€ 10.488	€ 3.817
	c) differite o anticipate	-€ 127.323	-€ 95.495
	d) proventi da consolidato fiscale	€ 298	-€ 400.861
21)	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	-579.585	-€ 1.437.443

Schema n. 1: Flusso della gestione reddituale determinato con il metodo indiretto

A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)	Saldi 2021	Saldi 2020
Utile dell'esercizio	- 579.585	- 1.437.443
Imposte sul reddito	- 104.863	- 492.538
Interessi passivi / (interessi attivi)	98.100	79.634
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	- 586.348	- 1.850.347
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	36.485	68.089
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.870.187	1.804.137
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	7.631	32.212
Altre rettifiche per elementi non monetari	- 60	- 78.513
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	1.914.242	1.825.925
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	- 28.141	15.475
Decremento/(Incremento) dei crediti commerciali	- 1.587.549	951.613
Decremento/(Incremento) dei debiti commerciali	688.309	- 1.504.095
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	- 69.555	- 20.560
Decremento/(Incremento) ratei e risconti passivi	- 24.177	- 57.866
Altre variazioni del capitale circolante netto:	1.412.904	717.918
Decremento/(Incremento) dei crediti vs controllate, collegate e controllanti	0	-
Decremento/(Incremento) dei crediti tributari e imposte anticipate	0	- 251.166
Decremento/(Incremento) altri crediti	173.782	380.323
Decremento (incremento) dei debiti verso società controllate,	- 27.766	10.785
Decremento/(Incremento) dei debiti tributari	- 23.908	- 167.834
Decremento/(Incremento) debiti vs istituti di previdenza	87.116	- 57.872
Decremento/(Incremento) altri debiti e acconti	1.203.679	803.682
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	391.790	102.485
Altre rettifiche		
Interessi incassati / pagati	- 95.371	- 42.144
Imposte sul reddito pagate	- 10.488	-
Dividendi incassati	-	-
Utilizzo fondi	- 167.635	- 197.452
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	- 273.494	- 239.596
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	1.446.191	- 161.533
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	- 514.259	- 1.203.598
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	- 10.635	- 4.670
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Contributi in c/capitale		
Acquisizione o cessione di società controllate o di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	- 524.894	- 1.208.268
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	3.025	1.948
Accensione finanziamenti	2.999.999	2.488.171
Rimborso finanziamenti	- 418.615	-
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	2.584.409	2.490.119
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	3.505.706	1.120.318
Disponibilità liquide al 1° gennaio	9.244.840	8.124.522
Disponibilità liquide al 31° dicembre	12.750.546	9.244.840

Nota Integrativa al Bilancio dell'esercizio 2021

PREMESSA

La Società ha gestito l'aeroporto di Ronchi dei Legionari in regime di "gestione totale". Il presente Bilancio accoglie pertanto i movimenti economico-finanziari tipici delle società aeroportuali in suddetto regime.

Nel 2021 la Società ha operato secondo le modalità prescritte dal "Contratto di Programma" per le annualità 2020-2023, come previsto dalla Convenzione per la gestione, ed ha inoltre ottenuto il riconoscimento tariffario, previsto dalla normativa di riferimento, come meglio esplicitato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

Le voci dell'esercizio appena conclusosi, sono comparate con quelle dell'esercizio precedente e rilevano, laddove non specificato, contenuti omogenei.

NATURA ED EFFETTO PATRIMONIALE, FINANZIARIO ED ECONOMICO DERIVANTI DALLA PANDEMIA COVID-19

I risultati dell'esercizio 2021 continuano ad essere impattati dagli effetti dalla pandemia da COVID-19 e, seppur in netto miglioramento rispetto al 2020, rimangono ancora distanti dai livelli dell'esercizio 2019. Il traffico sullo scalo aeroportuale di Trieste si è attestato a 349 mila passeggeri, registrando così un incremento, rispetto al 2020, del +66,8%, trainato dalla domanda *leisure* nel periodo estivo concentrata soprattutto sulle rotte domestiche, ma ancora distante dai livelli di traffico pre pandemia del 2019 (-55,4%). Livelli di attività così depressi si sono inevitabilmente riflessi negativamente per il secondo anno consecutivo, ma con un impatto decisamente meno pesante nel 2021 rispetto al 2020, anche sui risultati economici. Il valore della produzione è risultato pari a circa 8,2 milioni di euro con un incremento rispetto al 2020, del 37,7%.

Nel corso dell'esercizio sono continuate tutte le iniziative necessarie al massimo contenimento dei costi e di ri-pianificazione di ogni investimento posticipabile temporalmente senza mettere a rischio i livelli di sicurezza ed operatività dello scalo già attivate nel 2020. Come per l'esercizio scorso si è ridato seguito ad una puntuale analisi del fabbisogno finanziario identificando tra le misure volte a garantire l'equilibrio economico e finanziario anche la sospensione e la rimodulazione delle tempistiche degli interventi previsti nel "Piano Quadriennale degli Investimenti" (P.Q.I.), di carattere non urgente. Sono state avviate e sono tuttora in corso le necessarie interlocuzioni con E.N.A.C. e tutti gli altri organi competenti per ridefinire l'importo complessivo degli investimenti che potranno essere realizzati nel quadriennio 2020-2023. Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza della Società con l'obiettivo principale di impedire il deterioramento della liquidità aziendale. Sulla scia della importante

campagna di *funding* portata avanti nel 2020 si è provveduto ad utilizzare interamente la disponibilità delle nuove linee di credito attivate lo scorso esercizio ottenendo l'erogazione di 3 milioni di euro a dicembre 2021 al fine di garantire una più elevata resilienza nel tempo al protrarsi di una situazione incerta dal punto di vista dei ricavi e dei flussi di cassa. La Società alla data del bilancio ha disponibilità liquide per oltre € 12,7 milioni che consentiranno non solo la gestione dell'attività operativa in attesa di una ulteriore ripresa del traffico (prevista per la stagione estiva) ma anche di riavviare, con le dovute cautele, il piano degli investimenti. La dotazione patrimoniale e finanziaria della Società, unitamente alle azioni di mitigazione intraprese da parte del *Management* e alle attuali prospettive legate all'accesso al fondo di cui all'art. 1, comma 715, lettera a) della legge n. 178 del 2020 "legge di bilancio 2021", concernente le misure di compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19 per il periodo 01/03/2020 – 30/06/2020, vengono ritenute sufficienti a garantire il rispetto delle obbligazioni della Società nel prossimo esercizio. Le azioni intraprese consentono quindi agli Amministratori di considerare appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del presente bilancio.

CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il Bilancio al 31/12/2021, le cui voci vengono illustrate nel prosieguo della presente Nota Integrativa, è stato redatto nel rispetto delle norme previste dall'ordinamento giuridico italiano.

Il presente Bilancio, costituito ai sensi dell'art. 2423 del Codice Civile dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa, è stato redatto secondo gli schemi e le indicazioni stabiliti dagli articoli 2424, 2424-bis, 2425, 2425-bis e 2427 del Codice Civile. I criteri utilizzati nella formazione del Bilancio chiuso al 31/12/2021 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del Bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi.

I principi contabili adottati e più sotto illustrati, uniformati ai principi generali richiamati dagli articoli 2423, 2423-bis del Codice Civile, enunciano i criteri seguiti nella valutazione delle diverse categorie di beni, nella determinazione degli ammortamenti e degli accantonamenti che hanno gravato sul Conto Economico. La valutazione delle voci è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nonché tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Nel corso del corrente esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga di cui all'art. 2423, V comma, del Codice Civile.

Nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 2426 del Codice Civile, i costi aventi utilità pluriennale sono iscritti nell'attivo patrimoniale con il consenso del Collegio Sindacale qualora previsto dalle previsioni legislative vigenti.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Le valutazioni di Bilancio sono state effettuate in conformità ai principi di redazione del Bilancio ex artt. 2423 e 2423-bis C.C. ed alle disposizioni ex artt. 2424-bis e 2426 C.C., opportunamente integrati ed interpretati dai principi contabili formulati dall'Organismo Italiano di Contabilità.

In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del Bilancio sono i seguenti:

Le **immobilizzazioni immateriali** sono iscritte in ragione della comprovata utilità, previo consenso del Collegio Sindacale ove previsto, e sono rilevate al valore di costo, comprensivo di eventuali oneri accessori direttamente imputabili. Sono state sistematicamente ammortizzate secondo un piano di ammortamento della durata di cinque anni, in relazione alla loro presunta vita utile.

Le **immobilizzazioni materiali** sono iscritte al costo storico o al valore di conferimento, incrementati degli oneri accessori di diretta imputazione e sono sistematicamente ammortizzate in base alla loro presunta vita utile.

Conformemente a quanto disposto al punto 3 dell'art. 2426 C.C., non risultano immobilizzazioni di valore durevolmente inferiore a quello iscritto in Bilancio. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alla residua possibilità di utilizzo degli stessi, mentre i costi di manutenzione aventi natura non incrementativa sono imputati integralmente a Conto Economico.

Per la definizione del piano di ammortamento e quindi delle relative quote, ad eccezione di quanto specificato in seguito, si è fatto riferimento ai coefficienti massimi di ammortamento, ridotti alla metà nel primo anno di utilizzazione, stabiliti nella tabella allegata al D.M. 31 dicembre 1988 (aggiornato con D.M. 28 marzo 1996), i quali, in relazione ai beni cui si riferiscono, sono ritenuti sufficientemente rappresentativi del normale periodo di deperimento e consumo dei beni con riferimento al settore in cui opera l'impresa.

Al fine di una più chiara esposizione dei "beni di terzi", si è ritenuto opportuno riclassificare gli stessi all'interno delle specifiche categorie di appartenenza già previste dallo schema di cui all'art. 2424 C.C., anziché in separata e distinta categoria (come operato per gli esercizi antecedenti il 2012). All'interno di

ciascuna categoria omogenea, si è quindi provveduto a distinguere tra i “*beni di proprietà*” e quelli “*in concessione*”.

I **beni di terzi o beni gratuitamente devolvibili**, che includono sia opere realizzate interamente ed “*ex-novo*” dalla Società, che migliorie eseguite su beni (di terzi) già esistenti, sono iscritti al costo di acquisizione incrementato degli oneri di diretta imputazione o al costo di realizzazione e sono ammortizzati con un ammortamento tecnico, determinato dagli organi tecnici interni, che tiene conto della presunta vita utile del bene oggetto di capitalizzazione. Le aliquote applicate, che rispondono comunque a quelle fiscalmente ammesse, sono meglio indicate nella parte di questo documento che tratta delle immobilizzazioni materiali. Alcune opere eseguite con i proventi di cui all’art. 17 del D.L. 25/3/1997 n. 67, convertito in Legge 23/5/1997 n. 135, sono state capitalizzate in anni precedenti.

Le **partecipazioni in imprese controllate e collegate** sono valutate con il metodo del Patrimonio Netto.

Le **rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo**, sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, tenuto conto di eventuali variazioni per i beni con scarsa possibilità di impiego nel processo produttivo, valutati, ove minore del costo di acquisto, al valore di realizzazione.

I **crediti** sono rilevati in Bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo in considerazione il fattore temporale ed il presumibile valore di realizzo. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del credito, al netto di tutti i premi, sconti e abbuoni ed inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. I costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell’interesse effettivo.

Il criterio del costo ammortizzato non viene applicato qualora dalla sua applicazione emergano risultati irrilevanti ai fini della rappresentazione veritiera e corretta.

Si presumono irrilevanti gli effetti qualora:

- la scadenza sia entro i 12 mesi;
- i costi di transazione siano minimi;
- il tasso di interesse effettivo non sia significativamente diverso dai tassi di mercato.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e anche il rischio paese, la cui congruità rispetto alle posizioni di dubbia esigibilità è verificata periodicamente ed, in

ogni caso, al termine di ogni esercizio, tenendo in considerazione sia le situazioni di inesigibilità già manifestatesi o ritenute probabili, sia le condizioni economiche generali, di settore e di rischio paese.

Le **disponibilità liquide** rappresentano i saldi dei conti correnti bancari, postali, nonché della cassa e sono stati iscritti a Bilancio per gli importi effettivamente disponibili alla data di chiusura.

I **ratei e i risconti** sono determinati facendo riferimento alla componente economico-temporale di quote dei ricavi, proventi, costi ed oneri, di competenza di due o più esercizi.

I **fondi per rischi ed oneri** accolgono accantonamenti destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il **trattamento di fine rapporto** è stato determinato in conformità all'art. 2120 C.C. e rappresenta l'effettivo debito maturato nei confronti dei dipendenti al 31/12/2006 ed annualmente rivalutato, come da previsioni di Legge.

I **debiti** sono rilevati in Bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo in considerazione il fattore temporale. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del debito al netto dei costi di transazione e di tutti i premi, gli sconti e gli abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. I costi di transazioni, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

I **costi e ricavi** sono esposti in Bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. Le operazioni infragruppo sono avvenute a normali condizioni di mercato.

I **contributi in conto esercizio** vengono rilevati in seguito alla delibera dell'Ente erogatore, tenuto conto del principio di "correlazione di ricavi e costi dell'esercizio" (P.C. n. 11) in base a specifiche e dettagliate rendicontazioni, e pertanto solo quando sussiste la ragionevole certezza giuridica sulla loro esigibilità e maturazione.

I **contributi in conto capitale** vengono contabilizzati in diretta diminuzione dei cespiti cui si riferiscono e vengono rilevati in seguito alla delibera dell'Ente erogatore e quando sussiste pertanto la ragionevole certezza giuridica sulla loro maturazione ed esigibilità.

Le **imposte sul reddito** sono rilevate tenendo conto delle attuali aliquote nonché delle norme vigenti, in base ad una realistica previsione del reddito imponibile, imputando le opportune variazioni negative o

positive. Sono state altresì considerate, ove applicabili, norme agevolative. Come previsto dalla formulazione del Principio Contabile n. 25 si è tenuto conto delle variazioni temporali di imponibile fiscale analizzando, oltre alle imposte correnti, quelle prepagate e/o differite.

Si precisa che ai fini di offrire una più chiara esposizione dei dati di Bilancio, ci si è avvalsi della facoltà di omettere quelle voci che avrebbero riportato un saldo uguale a zero.

Tutti gli importi riportati nel presente Bilancio sono espressi, ai sensi del 5° comma dell'art. 2423 Cod.Civ., in unità di Euro senza cifre decimali.

ATTIVITA'

B) IMMOBILIZZAZIONI

Le immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie ammontano complessivamente, al 31/12/2021, a € 22.028.948 rispetto ad € 23.381.249 del 2020.

B-I Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali ammontano al 31/12/2021 a € 33.346 a fronte di € 55.399 dell'esercizio 2020.

La composizione ed i movimenti delle immobilizzazioni immateriali sono analiticamente illustrate nell'allegata tabella "A" dalla quale si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli incrementi, ai decrementi, agli ammortamenti ed ai residui da ammortizzare distinti per categoria in conformità alle disposizioni del art. 2427 C.C..

I diritti di utilizzo licenze, pari a € 28.202 segnalano un decremento dovuto essenzialmente al saldo degli ammortamenti dell'esercizio. Gli incrementi dell'esercizio si riferiscono esclusivamente a spese sostenute per l'acquisto, l'implementazione e il miglioramento di *software* gestionali ed operativi.

Le immobilizzazioni immateriali sono state ammortizzate in quote costanti in cinque esercizi.

La categoria immobilizzazioni in corso e acconti registra un saldo di € 5.144. La voce rileva oneri per studi e progettazione per opere in corso di esecuzione.

B-II Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31/12/2021 a € 21.849.107 a fronte di € 23.172.287 dell'esercizio 2020.

Al fine di offrire una più chiara esposizione dei “beni di terzi”, all’interno di ciascuna delle categorie previste dallo schema di cui all’art. 2424 C.C., si è proceduto, come già nei precedenti esercizi, a classificare i cespiti suddividendoli tra “beni di proprietà” e “beni in concessione”.

La composizione ed i movimenti delle immobilizzazioni materiali sono analiticamente illustrate nell’allegata tabella “B” dalla quale si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli incrementi, ai decrementi, agli ammortamenti ed ai residui da ammortizzare distinti per categoria di cespiti.

B-III Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano al 31/12/2021 a € 146.495 a fronte di € 153.563 dell’esercizio 2020, con un decremento di € 7.068 corrispondente alla perdita netta d’esercizio della controllata “AFVG Security S.r.l.” (valutata con il metodo del Patrimonio Netto).

La Società valuta le partecipazioni in società controllate con il “metodo del patrimonio netto”. Detto metodo è ritenuto necessario ed opportuno al fine di consentire una corretta lettura del documento contabile in termini di competenza, tenuto soprattutto conto del fatto che la Società, in regime di gestione totale, è comunque tenuta a presentare le risultanze analitiche della propria contabilità in forma consolidata.

Le movimentazioni delle immobilizzazioni finanziarie vengono elencate nel relativo prospetto allegato (all. “C”).

Per una maggior comprensione si espongono, di seguito, le tabelle riassuntive relativamente alle partecipazioni possedute direttamente o indirettamente nelle imprese controllate e collegate.

Partecipazioni in imprese controllate:

Denominazione	Città o Stato Estero	Capitale sociale	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	% Possesso	Valore a bilancio al 31/12/2021
A.F.V.G. Security S.r.l.	Ronchi dei Legionari (GO)	100.000	153.563	-7.068	100%	146.495
Totale		100.000	153.563	-7.068		146.495

Denominazione	Valore a bilancio al 31/12/2020	Aumenti C.S. / Acquisto quote	Distribuzione di utili	Rivalutazione (Svalutazione)	Valore a bilancio al 31/12/2021
A.F.V.G. Security S.r.l.	153.563	0	0	-7.068	146.495
Totale	153.563	0	0	-7.068	146.495

I dati sopra riportati si riferiscono ai prospetti di Bilancio chiusi al 31/12/2021, anche se non formalmente approvati. In merito alle società controllate, non esistono restrizioni alla disponibilità da parte della società partecipante, né esistono diritti di opzione o altri privilegi. Nessuna operazione significativa è stata posta in essere con società partecipate, ed i rapporti intrattenuti con le stesse, che sono dettagliatamente illustrati nella sezione della Relazione sulla Gestione, sono avvenuti a normali condizioni di mercato.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

L'attivo circolante ammonta complessivamente ad € 18.824.766, rispetto ad € 13.786.374 del 2020.

C-I Rimanenze

La voce si riferisce esclusivamente a materiale di consumo e pezzi di ricambio: l'ammontare delle giacenze è aumentato rispetto all'esercizio precedente di € 28.141, e risulta pari ad € 90.255 a fronte di € 62.114 del 2020. L'incremento delle scorte per rampa è largamente riconducibile ad una fornitura di liquido *deicing* avvenuta in dicembre 2021.

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Scorte per rampa	47.500	21.845	25.655
Scorta intangibile	14.038	13.349	689
Scorte per vestiario e d.p.i.	12.081	11.484	597
Scorte per officina	10.444	5.437	5.007
Scorte per manutenzione	2.710	5.757	-3.047
Scorte per assistenza passeggeri	2.339	2.813	-474
Scorte per cancelleria	1.143	1.430	-287
Totale	90.255	62.114	28.141

C-II Crediti

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
1) Verso clienti	2.931.507	1.343.958	1.587.549
- Compagnie aeree	5.317.725	3.423.301	1.894.424
- Altri clienti	472.298	543.150	-70.852
- Fatture da emettere	220.618	183.634	36.984
- meno note di accredito da emettere	-43.722	-90.450	46.728
- meno fondo svalutazione crediti	-3.035.412	-2.715.678	-319.734
2) Verso controllate	0	0	0
3) Verso collegate	0	0	0
4) Verso controllanti	400.563	400.861	-298
5 bis) Per crediti tributari	236.140	271.825	-35.685
5 ter) Crediti per imposte anticipate	892.586	765.263	127.323
5 quater) Verso altri	1.523.169	1.696.951	-173.782
- crediti diversi	1.523.169	1.696.951	-173.782
Totale crediti	5.983.965	4.478.857	1.505.108

I crediti verso clienti registrano, in termini assoluti (e quindi al netto del Fondo Svalutazione Crediti), un incremento di € 1.587.549. Si evidenzia che al 31/12/2021 la distribuzione geografica dei crediti (al lordo del fondo svalutazione crediti) presenta un saldo di € 8.801.077 verso soggetti nazionali, di € 212.974 verso soggetti europei e di € 5.325 verso soggetti extraeuropei.

Per la valutazione dei “Crediti verso clienti” si è operato con il “Procedimento analitico” determinando per ogni singola posta di credito la stima delle perdite presunte e l’effettiva inesigibilità della stessa. Tenuto conto dell’analisi dei crediti verso clienti e della capienza del relativo Fondo Svalutazione, in questo esercizio si è proceduto, in via prudenziale ad accantonare la somma complessiva di € 319.734, di cui € 263.751 a copertura di crediti vantati nei confronti del vettore Alitalia S.A.I. S.p.A. in Amministrazione Straordinaria a fronte dell’incertezza finanziaria sulla conclusione di questa procedura, oltre ad € 55.983 a copertura di crediti problematici vantati nei confronti di altri vettori.

Ciò premesso, si ritiene il fondo svalutazione crediti (le cui movimentazioni vengono di seguito riportate) congruo alla copertura di eventuali rischi per insolvenze.

Saldo al 01/01/2021	2.715.678
Utilizzi dell’esercizio 2021	0
Accantonamento dell’esercizio 2021	319.734
Saldo al 31/12/2021	3.035.412

I crediti verso controllanti sono relativi al provento da consolidato fiscale generato dalle perdite fiscali registrate dalla Società negli ultimi due esercizi. Nel corso del 2020 infatti la Società ha comunicato alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A. la volontà di esercitare l’opzione per la tassazione di gruppo, di cui all’art. 117 del TUIR, per il triennio 2020-2022.

La diminuzione dei crediti tributari (€ 271.825 nel 2020 contro € 236.140 del 2021) è riconducibile alla variazione in diminuzione del credito IVA maturato alla fine dell’esercizio scorso pari ad € 72.633 (€ 251.772 nel 2020), non compensata da un incremento del credito fiscale per ritenute applicate € 142.847 (€ 399 nel 2020). Nell’esercizio si registrano minimi incrementi di vari debiti di natura tributaria (€ 2.356 nel 2021, € 1.350 nel 2020), mentre restano invariati rispetto all’esercizio precedente i saldi del credito IRES richiesta a rimborso ex D.L. 201/2011 (€ 6.461), e dei crediti derivanti dalle chiusure fiscali delle controllate Sogepar e Midtravel (€ 11.843).

La voce crediti per imposte anticipate (€ 765.263 nel 2020) registra un incremento di € 127.323. Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate riguardano fondi fiscalmente

deducibili in esercizi successivi quali fondi rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti, oltre a componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

Il Consiglio di Amministrazione, valutati i contenuti e la formulazione del Principio Contabile n. 25, e posto che nel rispetto del principio della prudenza, le “attività per imposte anticipate” vanno rilevate quando vi è la ragionevole certezza del loro futuro recupero, comprovata da una pianificazione fiscale e dalla previsione di sufficienti differenze temporanee imponibili, ritiene altresì utile esporre di seguito un prospetto dal quale si evincono anche le potenziali attività future.

ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE

1. Importo iniziale	765.263
2. Aumenti	
2.1 Imposte anticipate sorte nell'esercizio	140.958
2.2 Altre variazioni in aumento - rettifiche	
3. Diminuzioni	
3.1 Imposte anticipate scaricate nell'esercizio	11.293
3.2 Altre variazioni in diminuzione - rettifiche	2.342
4. Importo finale	892.586

La tabella seguente espone invece il dettaglio delle differenze temporanee al 31/12/2021 a norma di quanto disposto dall'art. 2427, co. 1, numero 14 lettera a del codice civile:

Differenze temporanee al 31/12/2021

	Imponibile IRES	Imponibile IRAP	IRES	IRAP	Totale
<i>Aliquota applicata</i>			27,50%	4,20%	
Fondo VV.FF.	881.895	881.895	242.521	37.040	279.561
Fondo oneri P.S.A.	70.000	70.000	19.250	2.940	22.190
Fondo rischi su contenziosi commerciali	54.800	0	15.070	0	15.070
Fondo svalutazione crediti	1.788.572	0	491.857	0	491.857
Certificazione di bilancio	27.000	0	7.425	0	7.425
Compensi amministratori	20.002	0	5.501	0	5.501
Variabili definiti l'anno successivo	234.778	0	64.564	0	64.564
Imposte deducibili per cassa	22.141	0	6.089	0	6.089
Contributi associazioni di categoria	1.199	0	330	0	330
TOTALI			852.606	39.980	892.586

I “crediti diversi” registrano una riduzione rispetto all'esercizio precedente di € 173.782 pari al -10,2%. Si precisa che in questa categoria sono compresi i “crediti per l'addizionale comunale” (€ 1.204.217 contro € 1.157.417 del precedente esercizio) ex Legge n. 350/2003 e n. 43/2005 e s.m.i., da incassarsi per conto

dello Stato e da versarsi mensilmente alla Tesoreria. Detta voce va considerata unitamente all'analogo voce di debito, di importo più elevato (€ 1.204.912), rilevata fra i "debiti diversi".

Il saldo dei crediti è così suddiviso per scadenza:

	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Totale
1) Verso clienti	2.931.507	0	2.931.507
- Compagnie aeree	5.317.725	0	5.317.725
- Altri clienti	472.298	0	472.298
- Fatture da emettere	220.618	0	220.618
- meno note di accredito da emettere	-43.722	0	-43.722
- meno fondo svalutazione crediti	-3.035.412	0	-3.035.412
4) Verso controllanti	0	400.563	400.563
5 bis) Per crediti tributari	229.679	6.461	236.140
5 ter) Crediti per imposte anticipate	892.586		892.586
5 quater) Verso altri	1.484.791	38.378	1.523.169
Altri crediti	1.484.791	38.378	1.523.169
Totale	5.538.563	445.402	5.983.965

Non si rilevano crediti con esigibilità superiore ai 5 anni.

C-III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Partecipazioni in imprese controllate e collegate:

2) Partecipazioni in imprese collegate	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Aeroporto A. Duca D'Aosta Soc. Cons.p.A.	0	563	-563
Totale	0	563	-563

Fa riferimento alla partecipata "Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta S.p.A.". Si tratta di una società consortile per azioni a controllo pubblico (il socio unico è il Comune di Gorizia) che ha una concessione di durata ventennale assegnata da E.N.A.C. con atto del 31/01/2017 per la gestione parziale dell'aeroporto di Gorizia. L'attività sullo scalo, dotato di pista in erba, è limitata al traffico non commerciale di aeroclub, scuole di volo e piccoli aerei privati. La struttura aeroportuale versa in una situazione, ormai cronica, di degrado ed è inidoneo ad offrire servizi adeguati a potenziali utenti. Nel corso del 2019 sono stati deliberati diversi aumenti di capitale, anche con una prospettiva di rilancio del sito e delle attività svolte, ai quali la Società, non rilevando alcuna opportunità strategica nell'investimento, non ha mai aderito diluendo la propria quota di partecipazione ad una quota irrilevante prossima allo 0. Nel corrente esercizio si è svalutata interamente la quota residuale della partecipazione.

C-IV Disponibilità liquide

Il saldo delle disponibilità liquide registra un incremento di € 3.505.706, passando da € 9.244.840 del 2020 a € 12.750.546 del presente esercizio. L'incremento è largamente riconducibile all'erogazione dell'importo residuo pari a € 3.000.000, effettuato in dicembre 2021, relativo ad un finanziamento a medio lungo termine sottoscritto lo scorso esercizio come meglio argomentato nella sezione dei debiti del presente documento. Le variazioni di dettaglio delle disponibilità liquide sono meglio analizzabili nel Rendiconto Finanziario.

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
1) Depositi bancari e postali	12.707.797	9.223.176	3.484.620
3) Denaro e valori in cassa	42.749	21.664	21.085
Totale disponibilità liquide	12.750.546	9.244.840	3.505.706

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
- competenze portale termico	9.820	2.186	7.634
- servizi e canoni da incassare	0	2.000	-2.000
- rimborsi inail dipendenti	0	560	-560
- competenze su estratti conto bancari	0	12	-12
Totale Ratei attivi	9.820	4.758	5.062
- premi assicurativi e cauzioni	115.068	58.809	56.260
- servizi e canoni anticipati	44.104	37.146	6.959
- bolli e accise	1.687	413	1.274
Totale Risconti attivi	160.859	96.367	64.492
Totale	170.679	101.125	69.555

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza economica, e sono sostanzialmente costituite da ratei di assicurazioni pagati anticipatamente e da servizi la cui fatturazione è contrattualmente prevista in via posticipata.

PASSIVITA'

A) PATRIMONIO NETTO

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono illustrate nella tabella allegata, che riporta le variazioni intervenute negli ultimi tre esercizi (tab. "E").

Si rammenta che per effetto della valutazione delle partecipazioni con il "metodo del patrimonio netto", di cui si è già trattato, non incorre l'obbligo di accantonamento a riserva non distribuibile (art. 2426, n. 4, C.C.) in quanto sono emerse plusvalenze assorbite dal risultato dell'esercizio.

Il Capitale Sociale, alla data del 31/12/2021, è composto da n. 8.500.000 azioni ordinarie dal valore nominale di € 1,00 ciascuna, valore unitario modificato con delibera dell'Assemblea Straordinaria dei Soci in data 15/05/2009, e risulta così di seguito suddiviso:

	n. azioni	%
Zi Aeroporti S.p.A.	4.675.000	55%
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	3.825.000	45%
Totale	8.500.000	100%

L'indicazione analitica delle voci del patrimonio netto con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità è fornita in allegato alla tabella "F".

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

La situazione relativa alla voce "Fondi per rischi ed oneri", al 31/12/2021, è la seguente:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
3) Altri Accantonamenti			
Fondo rischi canone VV.FF.	881.895	881.895	0
Altri fondi rischi	101.139	115.146	-14.007
Fondo per oneri servizio P.S.A.	70.000	70.000	0
F.do acc.to rinnovi contrattuali	0	0	0
Totale	1.053.034	1.067.041	-14.007

Relativamente alla voce "Fondo rischi canone VV.FF.", di cui si è data ampia informativa nel paragrafo relativo al "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione, si precisa che la Società, nel corso del 2021 non ha svincolato alcuna annualità tra quelle accantonate, mantenendo integro il fondo relativo alle annualità precedenti con le somme di € 152.670 in riferimento alla annualità 2010, di € 160.476 in riferimento alla annualità 2011, di € 180.172 in riferimento alla annualità 2012, di € 177.655 in riferimento alla annualità

2013, di € 141.322 in riferimento alla annualità 2015, e di € 69.560 in riferimento alla annualità parziale del 2016.

La voce “Altri Fondi” accoglie un importo pari a € 54.800 in relazione ad una disputa non ancora risolta con un vettore per servizi erogati in anni precedenti ed un importo pari ad € 46.339 in relazione ad una componente variabile delle retribuzioni. In relazione a questa ultima posta, l’importo stimato accantonato nel 2020 (€ 60.346), è stato adeguato ai conteggi consuntivi nel 2021.

Relativamente alla voce “Fondo per oneri servizio P.S.A.” di cui si è data ampia informativa nel paragrafo relativo al “Contenzioso” della Relazione sulla Gestione, si precisa che la somma ancora accantonata è riferibile ad una ipotesi transattiva con il Ministero della Salute, tuttora in corso ed in attesa del necessario parere ed assenso dell’Avvocatura Generale.

La Società ha negli anni costantemente valutato e monitorato l’opportunità di provvedere all’accantonamento di un fondo per le spese di ripristino o sostituzione nonché di manutenzione ciclica, anche in considerazione del fatto che nel corso del 2010 l’E.N.A.C. ha formalmente consegnato alla Società i beni insistenti sul sedime aeroportuale, come previsto dall’Art. 9 della Convenzione. Ad ogni modo, nella valutazione di cui trattasi, si segnala che si è tenuto conto del fatto che:

- il piano quadriennale predisposto dalla Società prevede l’effettuazione di interventi di investimento e/o di manutenzione straordinaria; tali opere sono oggetto di iscrizione nelle immobilizzazioni materiali;
- la stipula dei “Contratti di programma” (2016-2019 e 2020-2023) non ha determinato ulteriori obblighi della Società nei confronti dell’Ente Concedente, anche in termini di manutenzioni cicliche, rispetto a quanto già previsto dalla “Convenzione” quarantennale;
- l’Art. 9, comma 5, della Convenzione prevede che, in caso di revoca, l’E.N.A.C. o il subentrante provvedono a rimborsare alla Concessionaria il valore delle opere non amovibili realizzate con fondi di quest’ultima, nei limiti della quota di valore residuo riferito al periodo di durata della concessione.

Per questi motivi si ritiene che, anche per l’esercizio 2021, non sussistano i requisiti per procedere all’accantonamento di un fondo ripristino / sostituzione o di un fondo per manutenzioni cicliche.

La consistenza dei beni di terzi insistenti sul sedime aeroportuale è rilevabile nella sezione finale di commento dello Stato Patrimoniale (alla voce “Altre informazioni ai sensi dell’art. 2427 Cod. Civ.”); nella medesima sezione sono altresì commentati gli impegni presi in ottemperanza degli obblighi di cui al

“Contratto di Programma” ed al relativo “Piano Quadriennale degli Investimenti 2020-2023” approvato dall’E.N.A.C..

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il saldo ammonta al 31/12/2021 a € 956.725 a fronte di € 1.073.868 dell’esercizio 2020.

Si segnala che la Legge 296 del 27/12/2006 ha modificato sostanzialmente la disciplina del Trattamento di Fine Rapporto e pertanto i movimenti del fondo riguardano esclusivamente gli utilizzi del saldo maturato sino al 31/12/2006 e la sua rivalutazione. I movimenti dell’esercizio possono essere così riassunti:

Saldo Fondo T.F.R. Azienda al 01/01/2021	1.073.868
Utilizzi dell'esercizio per esodi e anticipazioni	-153.628
Altre variazioni in diminuzione	0
Accantonamenti dell'esercizio	36.485
Saldo Fondo T.F.R. Azienda al 31/12/2021	956.725

Di seguito si espone la composizione dell’organico medio della Società nel corso dell’esercizio calcolato in U.L.A. (o *Full Time Equivalent*) e in “teste” (o *Head Count*). La stessa esposizione è stata proposta anche avendo a riferimento l’organico puntuale alla data del 31/12/2021:

Organico Medio Anno	2021		2020		Δ	
	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>
Dirigenti	3,00	3,00	2,98	2,98	0,02	0,02
Impiegati	60,08	54,92	63,03	57,16	-2,95	-2,24
Operai	39,00	34,33	39,00	34,40	0,00	-0,06
Totale	102,08	92,25	105,01	94,54	-2,93	-2,29

Organico Puntuale al	31/12/2021		31/12/2020		Δ	
	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>	<i>HC</i>	<i>FTE</i>
Dirigenti	3,00	3,00	3,00	3,00	0,00	0,00
Impiegati	59,00	54,00	61,00	55,67	-2,00	-1,67
Operai	39,00	34,33	39,00	34,33	0,00	0,00
Totale	101,00	91,33	103,00	93,00	-2,00	-1,67

Il trattamento economico e normativo del personale dipendente è regolato dal C.C.N.L. del Trasporto Aereo - Assaeroporti (cui aderisce la “Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A.”) e FILT/CGIL-CISL-UIL del 8/07/2010, ultimo rinnovo in data 17/01/2020.

D) DEBITI

La voce “debiti” risulta così composta:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
4) Debiti verso banche	12.574.528	9.990.119	2.584.409
6) Debiti per acconti ricevuti	149.423	109.589	39.834
7) Debiti verso fornitori	3.380.610	2.692.301	688.309
9) Verso controllate	484.471	512.238	-27.766
11) Verso controllante	10.002	10.002	0
12) Debiti tributari	45.885	93.802	-47.918
13) Debiti verso istituti di previdenza	384.729	297.612	87.116
14) Altri debiti	8.147.266	6.983.422	1.163.845
Totale debiti	25.176.914	20.689.085	4.487.829

Non sussistono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali. Si evidenzia che al 31/12/2021 la distribuzione geografica dei debiti presenta un saldo di € 23.340.656 verso soggetti nazionali, di € 1.800.506 verso soggetti europei e di € 35.752 verso soggetti extraeuropei.

La voce complessiva registra un incremento di € 4.487.829 e lo scostamento è sostanzialmente riconducibile alla voce debiti verso banche che si incrementa di € 2.584.409. Nel corso del 2021 la Società, oltre a procedere ai rimborsi dei finanziamenti in essere come da piani di ammortamento sottoscritti, ha ottenuto l'erogazione dell'importo residuo non utilizzato, pari a € 3.000.000, relativo ad un finanziamento chirografario sottoscritto in data 05/08/2020 con un *pool* di banche, di cui ICCREA è capofila, per un importo nominale di € 4.000.000 a 60 mesi, preammortamento 18 mesi, tasso variabile Euribor 3M/360 + *spread* 1,30 (con *floor* a 1,30), *Upfront* 0,20, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato.

Si segnala che la voce 9) debiti verso controllante espone i debiti verso la controllante 2i Aeroporti S.p.A. e fa riferimento a compensi per uno dei componenti del Consiglio di Amministrazione non ancora liquidati al 31/12/2021.

Il decremento della voce “debiti tributari” per complessivi € 47.918 e largamente riconducibile alla diminuzione tra i due esercizi della quota di IRPEF trattenuta a dipendenti, professionisti e lavoratori autonomi da versare all'erario (€ 33.977 nel 2021 contro € 93.802 nel 2020). La voce “altri debiti” risulta così composta:

14) Altri debiti	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
- Dipendenti per ferie non godute	222.706	198.963	23.743
- Dipendenti per mensilità aggiuntive maturate	58.879	36.257	22.623
- Dipendenti competenze da liquidare	0	516	-516
- Cauzioni passive	26.185	26.771	-586
- Servizio di biglietteria c/terzi	102.871	83.609	19.261
- ENAC per canoni di concessione	129.053	113.149	15.903
- Canone Vigili del Fuoco	662.052	532.307	129.745
- Addizionale comunale L.350/03	1.204.912	1.222.839	-17.927
- Regione FVG - Contributi in c/esercizio	5.174.226	4.468.981	705.245
- Debiti diversi	566.382	300.029	266.353
Totale	8.147.266	6.983.422	1.163.845

L'incremento più significativo (€ 705.245) è relativo alla voce "Regione FVG – Contributi in c/esercizio" per i contributi in conto esercizio erogati a sostegno dell'attività di *marketing* territoriale non ancora utilizzati al 31/12/2021. Tra i decrementi, si evidenzia la riduzione della voce "Addizionale comunale ex L.350/03" pari a € 17.927 della quale si è già trattato nella sezione relativa ai "crediti verso altri".

Relativamente ai "debiti verso E.N.A.C. per canoni di concessione" va rilevato che, con il "riconoscimento tariffario" entrato in vigore in data 11/07/2016, decadono gli effetti agevolativi dei c.d. "requisiti di sistema" di cui all'art. 11-decies della Legge 248/2005, che consentiva la riduzione del 75% del canone aeroportuale dovuto.

Sempre per le motivazioni di cui sopra, e con effetto dalla stessa data, viene iscritto il debito relativo al "Canone Vigili del Fuoco", che, nell'esercizio, registra un incremento di € 129.745.

Si precisa che vi è un'unica posta, tra i debiti, con scadenza superiore ai cinque anni (€ 2.916.669) ed è relativa a finanziamenti bancari sottoscritti dalla Società argomentati in precedenza.

Il saldo dei debiti è così di seguito suddiviso per scadenza:

	<i>di cui durata residua superiore a</i>			
	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	<i>cinque anni</i>	Totale
4) Debiti verso banche	2.154.709	10.419.819	2.916.669	12.574.528
6) Debiti per acconti ricevuti	149.423	0	0	149.423
- Anticipi da clienti	149.423	0	0	149.423
7) Debiti verso fornitori	3.380.610	0	0	3.380.610
- Fornitori	1.684.816	0	0	1.684.816
- Fatture da ricevere	2.751.829	0	0	2.751.829
- Note di accredito da ricevere	-1.056.034	0	0	-1.056.034
9) Debiti verso controllate	484.471	0	0	484.471
11) Debiti verso controllante	10.002	0	0	10.002
12) Debiti tributari	45.885	0	0	45.885
- I.R.A.P.	11.674	0	0	11.674
- Erario c/ritenute lavoro dipendenti, assimilati e autonomi	33.977	0	0	33.977
- Altre imposte	234	0	0	234
13) Debiti verso istituti di previdenza	384.729	0	0	384.729
- I.N.P.S.	235.077	0	0	235.077
- P.R.E.V.I.N.D.A.I.	16.652	0	0	16.652
- I.N.A.I.L.	4	0	0	4
- Debiti previdenziali e assistenziali su retribuzioni differite	132.995	0	0	132.995
14) Altri debiti	8.121.081	26.185	0	8.147.266
- Dipendenti per ferie non godute	222.706	0	0	222.706
- Dipendenti per mensilità aggiuntive maturate	58.879	0	0	58.879
- Dipendenti competenze da liquidare	0	0	0	0
- Cauzioni passive	0	26.185	0	26.185
- Servizio di biglietteria c/terzi	102.871	0	0	102.871
- ENAC per canoni di concessione	129.053	0	0	129.053
- Canone Vigili del Fuoco	662.052	0	0	662.052
- Addizionale comunale L.350/03	1.204.912	0	0	1.204.912
- Regione FVG - Contributi in c/esercizio	5.174.226	0	0	5.174.226
- Debiti diversi	566.382	0	0	566.382
Totale	14.730.910	10.446.004	2.916.669	25.176.914

D) RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi a fine esercizio erano così composti:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
- Interessi passivi su finanziamenti	34.762	37.491	-2.729
- Altri risconti passivi	8.058	6.049	2.009
- Commissioni e spese bancarie	2.046	2.050	-4
- Assicurazioni	1.368	1.708	-340
Totale Ratei Passivi	46.234	47.297	-1.063
- Risconti su contributi in c/impianti	99.372	105.997	-6.625
- Canoni di subconcessione anticipati	97.421	51.331	46.090
- Risconti su contributi in c/esercizio	0	59.850	-59.850
Totale Risconti Passivi	196.793	217.178	-20.385
Totale	243.027	264.475	-21.448

I ratei passivi si riferiscono a conguagli e oneri bancari di competenza dell'esercizio ma pagati nel 2022, mentre i risconti passivi si riferiscono in gran parte a canoni di subconcessione (anche relativi a canoni pubblicitari) fatturati anticipatamente e di competenza futura.

ANALISI DEL CONTO ECONOMICO

Si rappresentano di seguito le principali voci costituenti il risultato dell'esercizio, comparate con quelle dell'anno precedente.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

A-1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Viene di seguito esposta l'analisi delle voci che costituiscono il valore della produzione.

L'andamento delle voci di ricavo è strettamente correlato a quanto dettagliato al paragrafo di commento agli effetti della pandemia da COVID-19 e nella Relazione sulla Gestione in termini di movimenti e di volumi di traffico (tonnellaggi e passeggeri assistiti).

Le tariffe applicate nello scalo nell'anno 2021 (secondo anno del quadriennio 2020-2023) sono state determinate come da previsioni regolamentari ed in applicazione del Modello Tariffario di riferimento approvato da ART con delibera n. 92/2017. La Società ha provveduto, dopo la "procedura di consultazione pluriennale" del 13/09/2019, avente ad oggetto l'aggiornamento dei corrispettivi aeroportuali da applicarsi nello scalo di Ronchi dei Legionari per il periodo 2020-2023, a convocare annualmente gli Utenti aeroportuali per aggiornare i livelli dei corrispettivi, adeguandoli agli investimenti ed ai costi "effettivamente sostenuti" nell'esercizio precedente. Le tariffe applicate sul nostro scalo nell'anno 2021 sono state approvate nell' "Audizione annuale" del 30/10/2020.

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Diritti passeggeri, aa/mm e merci	3.445.227	2.255.052	1.190.176
Handling standard	1.987.264	1.358.872	628.392
Canoni di subconcessione	1.052.868	1.043.190	9.678
Parcheggio	626.149	394.505	231.644
Handling standard a richiesta	477.856	323.563	154.293
Magazzinaggio e movimentazione merci	27.821	68.768	-40.948
Servizio di biglietteria aerea	22.796	26.136	-3.340
Fitti attivi	100	164	-64
Totale	7.640.081	5.470.250	2.169.831

A-4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

Ammontano ad € 82.684 contro € 78.513 dell'esercizio precedente. Si riferiscono alle attività, eseguite internamente dalla Direzione Infrastrutture di programmazione, progettazione, direzione lavori etc.

riconducibili alla quota di investimenti realizzata nel 2021. Dette attività, rilevate quotidianamente ed analiticamente, sono state altresì comunicate ad E.N.A.C. attraverso il *software* gestionale di controllo e programmazione degli investimenti aeroportuali detto “M.I.A.”.

A-5 Altri ricavi e proventi

Rappresentano le voci reddituali per attività non caratteristiche e sono così di seguito composti:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Altri ricavi:	366.984	318.579	48.405
Servizi autostazione bus	146.015	141.845	4.171
Rimborsi assicurativi	65.170	10.216	54.954
Altre Subconcessioni	44.125	41.046	3.079
Impianto Fotovoltaico	35.621	33.118	2.503
Servizi amministrativi esterni	24.204	24.204	0
Ricavi diversi	16.937	15.224	1.712
Rimborsi da utenti diversi	16.345	38.206	-21.862
Rimborsi I.N.A.I.L.	9.507	1.904	7.603
Servizi di informazione turistica	6.000	6.000	0
Rimborsi mensa dipendenti	3.061	4.907	-1.846
Plusvalenze patrimoniali	0	1.800	-1.800
Sopravvenienze attive	0	109	-109
Contributi in conto esercizio:	2.913.475	1.622.979	1.290.496
Contributo L.R. 12/2010 e s.m.i.	2.844.755	1.566.819	1.277.936
Contributo LR 27/2019 Gestione Polo Intermodale	59.850	40.150	19.700
Contributo Portale Termico GSE	6.625	6.625	0
Contributo per Formazione Personale	2.245	0	2.245
Contributo sanificazione D.L. 34/2020	0	9.385	-9.385
Totale	3.280.459	1.941.558	1.338.901

Vista la rilevante incidenza sugli altri ricavi, si evidenzia il contributo regionale di cui alla L.R. 12/2010 e successivi rifinanziamenti, iscritti a Bilancio per l'importo complessivo di € 2.844.755 (€ 1.566.819 nel 2020). Tale contributo è stato destinato ad attività di comunicazione e *marketing* rivolte alla promozione del territorio con principale riguardo alle nuove destinazioni. La parte contribuita trova la relativa componente di costo nella seguente sezione relativa ai “costi per servizi”. Come già detto nella parte introduttiva della presente Nota Integrativa, relativa ai “criteri di valutazione”, per la loro iscrizione al bilancio d'esercizio si è tenuto conto del principio di “correlazione di ricavi e costi dell'esercizio” (P.C. n. 11) in base a specifiche e dettagliate rendicontazioni, e pertanto solo quando sussiste la ragionevole certezza giuridica sulla loro esigibilità e maturazione. Il saldo dei ricavi pareggia pertanto, a livello economico, con i relativi costi. Adottando gli stessi principi sono stati altresì iscritti altri contributi di importo meno significativo.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

B-6 Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Sono così composti:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Materiali di consumo	283.627	192.882	90.746
Materiali per manutenzioni	53.541	37.866	15.675
Materiali per automezzi	47.664	21.091	26.574
Totale	384.833	251.838	132.995

B-7 Costi per servizi

Presentano un saldo, al 31/12/2021, così strutturato:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Servizi commerciali	2.876.421	1.663.557	1.212.864
Servizi industriali	1.534.191	1.239.059	295.131
Servizi amministrativi	921.850	760.780	161.070
Totale	5.332.462	3.663.397	1.669.065

di cui si espone un dettaglio nelle tabelle seguenti:

Spese per servizi industriali:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Spese servizio "security"	449.382	388.005	61.377
Energia elettrica	412.310	247.863	164.447
Manutenzione beni propri	239.084	156.091	82.993
Pulizia locali	114.620	141.640	-27.021
Asporto rifiuti	72.445	72.563	-118
Manutenzioni beni demaniali	64.828	63.085	1.743
Spese per servizi diversi	62.570	33.771	28.799
Servizio mensa dipendenti	22.018	28.091	-6.074
Altri costi del personale	21.143	39.999	-18.856
Telefonia - telex	20.160	24.052	-3.893
Corsi di qualificazione professionale	20.440	12.353	8.087
Spese di falconeria	9.488	9.900	-413
Servizi igienico-sanitari	9.153	12.038	-2.885
Consulenze tecniche	8.336	4.852	3.484
Trasferte dipendenti	8.214	4.755	3.459
Totale	1.534.191	1.239.059	295.131

La voce "costi per servizi industriali" registra un incremento pari ad € 295.131 (+23,8%).

Spese per servizi amministrativi:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Compensi ad Amministratori e Sindaci	375.109	265.923	109.186
Assicurazioni	215.745	195.141	20.603
Consulenze legali, fiscali, amministrative, etc.	199.481	163.530	35.951
Altri servizi amministrativi	28.627	30.712	-2.085
Aggiornamento software e collegamenti informatici	28.469	23.135	5.334
Spese bancarie	20.131	5.784	14.346
Compensi ODV	16.640	16.640	0
Certificazioni ENAC	15.008	15.008	0
Quote associative	13.156	32.591	-19.435
Rimborsi spese ad Amministratori e Sindaci	4.852	5.847	-995
Libri, riviste, quotidiani,	3.667	5.330	-1.663
Spese postali	966	1.139	-172
Totale	921.850	760.780	161.070

Per quanto riguarda i costi per servizi amministrativi la voce complessiva risulta in aumento rispetto allo scorso esercizio, evidenziando uno scostamento pari ad € 161.070 (+21,2%). I costi relativi alla “revisione legale” del presente esercizio, curata dalla Società “EY S.p.A.”, sono pari ad € 27.000 e sono iscritti alla voce “Consulenze legali, fiscali ed amministrative”. La procedura amministrativa di affidamento per il triennio 2020-2022 si è svolta nell’esercizio 2020 e l’Assemblea dei Soci, ai sensi dell’art. 2409-bis del C.C., così come modificato dal D. Lgs. 39/2010, su parere motivato del Collegio Sindacale, ha formalizzato l’affidamento dell’incarico nella adunanza del 28/05/2020. L’incarico si conclude con l’approvazione del Bilancio relativo all’esercizio 2022.

Nel dettaglio, gli emolumenti spettanti ad Amministratori e Sindaci, risultano così composti:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Compensi:			
- agli Amministratori	330.951	221.629	109.322
- ai Sindaci	44.158	44.294	-136
Totale	375.109	265.923	109.186

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Rimborsi spese:			
- agli Amministratori	4.852	5.034	-181
- ai Sindaci	0	813	-813
Totale	4.852	5.847	-995

Si riporta la composizione degli organi sociali, variata a seguito del mutato assetto societario con l'ingresso di 2i Aeroporti S.p.A. quale socio di maggioranza. L'Assemblea dei Soci del 12/07/2019 infatti, con decorrenza dalla stessa data, ha modificato il numero dei consiglieri di amministrazione da 3 a 5 e dei sindaci effettivi da 3 a 5. Nella stessa seduta sono stati stabiliti i compensi lordi su base annua oltre oneri di legge, se dovuti, per il Consiglio di Amministrazione:

Presidente Consiglio di Amministrazione: € 70.000,00

Amministratore Delegato: € 50.000,00

Consigliere di Amministrazione: € 10.000,00

L'Assemblea dei Soci del 27/10/2020 ha provveduto a nominare il nuovo organo di controllo per gli esercizi 2020, 2021 e 2022 e contestualmente a definire i compensi lordi, oltre oneri di legge se dovuti, su base annua come segue:

Presidente Collegio Sindacale: € 10.500,00

Sindaco Effettivo: € 8.000,00.

Spese per servizi commerciali:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Spese per marketing ex L.R. 12/2010	2.844.755	1.566.819	1.277.936
Spese di rappresentanza	6.662	4.517	2.145
Pubblicità e propaganda	4.711	10.708	-5.997
Spese per marketing	4.000	11.000	-7.000
Altre spese commerciali	16.294	70.512	-54.219
Totale	2.876.421	1.663.557	1.267.083

La voce "Spese per *marketing* ex L.R. 12/2010", interamente contribuita (come evidenziato nella sezione relativa ai Contributi in conto esercizio della voce "Altri ricavi"), ha subito un incremento di € 1.277.936 in considerazione dell'incremento di traffico registrato nell'esercizio 2021 rispetto all'esercizio precedente.

B-8 Costi per godimento beni di terzi

I costi per godimento beni di terzi sono così di seguito composti:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Canone di concessione aeroportuale	160.814	93.170	67.645
Canone di concessione VV.F.	129.745	96.751	32.995
Canoni per utilizzo di licenze	111.124	108.200	2.924
Noleggi diversi	54.526	49.940	4.587
Canoni per noleggi	18.300	20.021	-1.721
Canone di concessione serv. security	12.266	7.228	5.038
Totale	486.776	375.308	111.468

I canoni per noleggi si riferiscono a contratti di noleggio di attrezzature e programmi per la gestione della biglietteria, mentre quelli per utilizzo di licenze all'onere sostenuto per il collegamento e l'aggiornamento di sistemi informatici esterni quali, ad esempio quelli di gestione del "lost&found", di biglietteria, di contabilità etc..

La voce "canoni di concessione aeroportuale" comprende l'importo del canone di concessione ordinario pari ad € 160.814 (contro € 93.170 per il 2020) direttamente riferito ai volumi di traffico (W.L.U.= *Work Load Unit*). L'importo del canone per la concessione dello svolgimento dei servizi di sicurezza è pari ad € 12.266 (€ 7.228 nel 2020), ed è stato istituito con Decreto Ministeriale 2/07/2005. Per quanto concerne "l'importo da destinare al fondo nazionale per il servizio antincendi, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato" introdotto dall'Art. 1, comma 1328, della Legge Finanziaria 2007, si fa riferimento a quanto trattato relativamente alla sezione "fondi rischi", nonché ai "debiti diversi", del Passivo e della sezione "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

B-9 Costi per il personale

Sono così di seguito dettagliati:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Salari, stipendi e lavoro straordinario	2.139.109	1.878.977	260.132
Oneri sociali	752.655	589.785	162.870
Trattamento di fine rapporto	262.940	212.507	50.433
Altri costi del personale	0	666	-666
Totale	3.154.704	2.681.935	472.769

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente, ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute, accantonamenti di legge e/o previsti da contratti collettivi e premi di risultato. L'aumento complessivo di costo tra i due esercizi di € 472.769 è direttamente collegato all'incremento dei volumi di traffico registrato tra il 2021 e il 2020. Si evidenzia come, anche per tutto l'esercizio 2021, la Società si è avvalsa di tutti gli strumenti e ammortizzatori sociali messi a disposizione dalle autorità competenti al fine di salvaguardare i livelli occupazionali nel delicato periodo caratterizzato dal diffondersi dell'emergenza sanitaria legata alla diffusione del *virus* COVID-19 e le conseguenti ripercussioni sul settore aeroportuale. Per quanto riguarda il "Trattamento di fine rapporto", l'onere complessivo di € 262.940 è costituito dalla rivalutazione del fondo in azienda e dai versamenti di competenza dell'esercizio all'INPS o ad altri Fondi Pensione, così come previsto dalle disposizioni della Legge 296/2006. Le risultanze dell'organico della Società espresse sia in

valori medi di F.T.E e di “teste” sia in valori puntuali al 31/12/2021 sono riportate al paragrafo di commento al trattamento di fine rapporto e nell’apposita sezione della Relazione sulla Gestione.

B-10 Ammortamenti e svalutazioni

L’importo complessivo degli ammortamenti e delle svalutazioni si attesta a € 2.189.921 rispetto a € 2.160.731 dell’esercizio 2020.

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	32.688	30.561	2.127
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	1.837.499	1.773.576	63.923
Totale Ammortamenti	1.870.187	1.804.137	66.050

Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e nelle disponibilità liquide	319.734	356.594	-36.860
Totale	2.189.921	2.160.731	29.190

L’ammortamento dei beni materiali è stato operato per i beni di proprietà in base alle seguenti aliquote:

BENI PROPRI	Aliquote
Costruzioni leggere	10%
Impianti e mezzi di sollevamento, carico, scarico e pesatura	7,50%
Macchinari, apparecchi e attrezzature varie	15%
Stigliatura	10%
Arredamento	15%
Impianti interni di comunicazione e telesegnalazione	25%
Pontili telescopici	10%
Impianti di allarme	30%
Mobili e macchine ordinarie di ufficio	12%
Macchine di ufficio elettromeccaniche ed elettroniche	20%
Autoveicoli da trasporto	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

Per i Beni di Terzi sono state utilizzate le aliquote tecnico economiche calcolate in base alla minor numero di anni tra la durata della concessione e la vita utile dei cespiti, come suggerito dall’ICAO nell’ *“Airport Economics Manual”*. Gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali pari a € 32.688 non evidenziano variazioni significative rispetto all’esercizio precedente (€ 30.561).

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali pari a € 1.837.499 (€ 1.773.576 nel 2020) hanno subito un incremento di € 63.923 dovuto all’effetto combinato della conclusione di alcuni piani di ammortamento e dell’aumento del costo storico legato all’entrata in esercizio degli investimenti completati nel corso

dell'anno. Va segnalato che per parte delle immobilizzazioni relative al "Piano Quadriennale degli Investimenti" entrate in funzione nei mesi finali dell'anno la Società ha ritenuto opportuno e significativo operare un ammortamento "pro rata temporis", in base al numero di mesi di reale utilità ed utilizzo, così come peraltro operato nell'esercizio precedente.

Per quanto concerne la svalutazione dei crediti, operata per € 319.734 (€ 356.594 nel 2020), si tratta di un accantonamento prudenziale civilistico del Fondo Svalutazione Crediti verso il vettore Alitalia S.A.I. in Amministrazione Straordinaria per € 263.751 oltre ad € 55.983 a copertura di crediti problematici vantati nei confronti di altri vettori. Per ulteriori note si rimanda alla sezione di commento dello Stato Patrimoniale alla voce "C-II Crediti" e alla sezione "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

B-11 Variazioni delle rimanenze di materie prime

Il saldo finale delle rimanenze registra un incremento della consistenza patrimoniale, pari ad € 28.141 di cui si è data informativa nella sezione Rimanenze della presente Nota Integrativa.

B-12 Accantonamenti per rischi

La voce nel 2021 non è stata movimentata.

B-14 Oneri diversi di gestione

Sono così di seguito dettagliati:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Imposte e tasse deducibili	15.028	28.575	-13.547
Altri oneri di gestione	46.358	76.397	-30.039
Totale	61.386	104.972	-43.586

C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

C-16 Altri proventi finanziari

Sono così di seguito dettagliati:

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
16) Altri proventi finanziari			
d) proventi diversi dai precedenti	1.753	1.272	482
Interessi attivi su c/c bancari	1.714	965	749
Altri proventi finanziari	40	307	-267
Totale Altri Proventi Finanziari	1.753	1.272	481

Gli interessi attivi su conti correnti bancari rappresentano l'importo maturato nell'anno sulle giacenze di liquidità.

C-17 Interessi ed altri oneri finanziari

Presentano al 31/12/2021, il seguente dettaglio:

17) Interessi e altri oneri finanziari	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Interessi passivi su mutui	99.379	80.901	18.478
Altri oneri finanziari	475	5	470
Totale interessi e altri oneri finanziari	99.854	80.906	18.948

Gli interessi passivi su mutui rappresentano la competenza dell'esercizio legata ai finanziamenti in corso di ammortamento alla data del 31/12/2021. In particolare si tratta di € 62.825 relativi al finanziamento concesso da Banca Mediocredito Friuli Venezia Giulia nel 2019 (a valere su fondi F.R.I.E. regionali) di originari € 7.500.000, durata decennale, tasso variabile Euribor 6M/360 + *spread* 0,85 (con *floor* allo 0.80%), rate semestrali; € 15.357 relativi al finanziamento chirografario sottoscritto in data 05/08/2020 con un *pool* di banche, di cui ICCREA è capofila, per un importo originario di € 4.000.000 a 60 mesi, preammortamento 18 mesi, tasso variabile Euribor 3M/360 + *spread* 1,30 (con *floor* a 1,30), *Upfront* 0,20, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato, ed infine € 21.197 relativi all'ulteriore finanziamento chirografario sottoscritto in data 21/12/2020, a chiusura delle attività di *funding* legate all'emergenza COVID-19, con Mediocredito Centrale S.p.A., per un importo originario di € 1.500.000, a 72 mesi, preammortamento 12 mesi, tasso variabile Euribor 6M/360 + *Spread* 1,40 (con *floor* a 1,40), *Upfront* 0,30, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato.

D- Rettifiche di valore di attività finanziarie

Presentano al 31/12/2021, il seguente dettaglio:

D-18 a) Rivalutazioni di partecipazioni	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Rivalutazione / svalutazione di partecipazione di controllate	-7.068	-32.212	25.144
Totale	-7.068	-32.212	25.144

Per quanto riguarda questa voce si rimanda alla sezione, già trattata in precedenza, "Partecipazioni in imprese controllate e collegate" dello Stato Patrimoniale.

RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE

Il risultato prima delle imposte si attesta ad una perdita di € 684.448 rispetto ad una perdita di € 1.929.981 del passato esercizio.

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Il calcolo della stima delle imposte correnti è stato operato in modo accurato e ha tenuto conto delle variazioni di imponibile sia definitive che temporanee.

a) Imposte correnti:

Grazie alle novità introdotte dalla Legge di Stabilità 2015 (art. 11 – comma 4-octies del D. Lgs. 446/1997), dall'esercizio di imposta 2015 è possibile portare in deduzione ai fini IRAP il costo del lavoro a tempo indeterminato. Si rammenta l'innalzamento dell'aliquota fiscale (+ 3,5%), già dall'esercizio 2019, a seguito di un emendamento alla "Legge di Bilancio 2020" approvato dalla Commissione Bilancio del Senato della Repubblica Italiana che ha introdotto l'applicazione dell'addizionale IRES sui redditi derivanti dallo svolgimento di attività in concessione. Scontano pertanto l'imposta IRES nella misura del 27,5%, e non in quella ordinaria del 24%, i redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, a concessioni di gestione aeroportuale, autorizzazioni e concessioni portuali, e concessioni ferroviarie.

Il calcolo della stima delle imposte evidenzia un carico fiscale "corrente" per IRAP pari ad € 11.674.

b) Imposte relative ad esercizi precedenti:

Tale voce accoglie le maggiori imposte relative all'esercizio 2020 (IRES per € 10.030 e IRAP per € 458) così come rideterminate nella Dichiarazione dei Redditi 2021 che la Società ha presentato nell'esercizio, come da termini di legge.

c) Imposte differite o anticipate:

Per quanto concerne le "imposte differite o anticipate" dell'esercizio pari a -€ 127.323, si rimanda a quanto già trattato nella sezione di commento dello Stato Patrimoniale relativa ai "crediti per imposte anticipate".

d) Proventi da consolidato fiscale:

Con riferimento all'IRES si segnala che, già nel corso del 2020, la Società ha comunicato alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A. la volontà di esercitare l'opzione per la tassazione di gruppo, di cui all'art. 117 del TUIR, per il triennio 2020-2022. In considerazione della perdita fiscale generata nel 2021 si è provveduto ad iscrivere

l'importo di -€ 21.442 quale provento da consolidato fiscale, al netto di € 21.740 di rettifica relativa all'esercizio precedente, con contropartita crediti verso controllanti.

La perdita di esercizio ammonta pertanto ad € 579.585 rispetto ad una perdita di € 1.437.443 del passato esercizio.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEL BILANCIO DELLA SOCIETA' CHE ESERCITA L'ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

La Vostra Società appartiene ad un gruppo che esercita la direzione e coordinamento tramite la società 2iAeroporti S.p.A.. Nel seguente prospetto vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato della suddetta società che esercita l'attività di direzione e coordinamento (ex art. 2497-bis, quarto comma, C.C.). Segnaliamo peraltro che la società 2iAeroporti S.p.A. redige il bilancio consolidato.

STATO PATRIMONIALE	31.12.20	31.12.19
ATTIVO		
Capitale Fisso	€ 807.669.810	€ 812.175.388
Capitale Circolante	€ 67.018.257	€ 63.842.580
Totale Impieghi	€ 874.688.067	€ 876.017.968
PASSIVO		
Capitale Netto	€ 668.791.322	€ 678.157.715
Passivo Consolidato	€ 202.723.306	€ 191.503.723
Passivo Corrente	€ 3.173.439	€ 6.356.530
Totale Fonti	€ 874.688.067	€ 876.017.968
	€ -	€ -
CONTO ECONOMICO		
	31.12.20	31.12.19
Costi per servizi	-€ 423.181	-€ 315.325
Costi per godimento beni di terzi	-€ 113	-€ 116
Oneri diversi di gestione	-€ 9.315	-€ 21.390
Valore aggiunto	-€ 432.609	-€ 336.831
Costi per il personale	€ -	€ -
Margine operativo lordo (MOL)	-€ 432.609	-€ 336.831
Ammortamento immobilizzazioni	€ -	-€ 7.545
Svalutazioni	€ -	€ -
Margine operativo netto (MON)	-€ 432.609	-€ 344.376
Proventi finanziari	€ 6.344	€ 147.346.962
Rettifiche di attività finanziarie	-€ 4.517.778	€ -
Oneri finanziari	-€ 6.366.547	-€ 6.216.501
Risultato ordinario prima delle imposte	-€ 11.310.590	€ 140.786.085
Imposte dell'esercizio	€ 1.630.123	-€ 61.713
Utile (perdita) dell'esercizio	-€ 9.680.467	€ 140.724.372

FATTI DI RILIEVO DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio. Si segnala tuttavia che la repentina quanto inaspettata esplosione del conflitto militare avvenuta in Europa tra Russia e Ucraina, il cui esito rimane incerto alla data di redazione del presente documento, rischia di avere conseguenze negative sul traffico aereo a livello mondiale. La società non risulta comunque direttamente esposta su tratte da e verso la Federazione Russa e l'Ucraina. Si segnala inoltre che la Società, con comunicazione tramite pec in data 26/01/2022 indirizzata contestualmente all'E.N.A.C. e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo, i servizi satellitari, ha inoltrato domanda di accesso al fondo di cui all'art. 1, comma 715, lettera a) della legge n. 178 del 2020 "legge di bilancio 2021", concernente le misure di compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19 per il periodo 01/03/2020 – 30/06/2020. La domanda è stata redatta in base alle norme dettate dal cd. "Decreto Attuativo" emanato dalle Autorità italiane il 25/11/2021 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 28/12/2021, che definisce le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Nello specifico, il Decreto attuativo definisce i soggetti beneficiari e i requisiti da soddisfare per qualificarsi come tali, come calcolare la compensazione dei danni subiti, l'oggetto e le modalità di presentazione della domanda di accesso al fondo, l'istruttoria delle autorità italiane e le modalità di pagamento dell'aiuto, unitamente a una serie di disposizioni riguardanti il divieto di cumulo, le verifiche ex-post che svolgeranno le autorità italiane sulle domande di ristoro, la relazione con la Commissione Europea, le disposizioni finanziarie sulla copertura degli oneri e l'efficacia del Decreto attuativo stesso. La Società in qualità di gestore dell'Aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari ("Trieste Airport"), nonché di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra, in possesso di certificato rilasciato dall'E.N.A.C. numero IT.ADR.0018 per quanto attiene alla gestione aeroportuale e del certificato rilasciato dall'E.N.A.C. numero 170 per quanto attiene alle attività di servizi aeroportuali di assistenza a terra (entrambi validi alla data di entrata in vigore dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178), sostiene di aver subito un danno come conseguenza diretta della pandemia da COVID-19 quantificato in euro 2.529.012. I termini per il completamento dell'istruttoria da parte di E.N.A.C. sono fissati in 70 giorni dal termine per la presentazione delle domande (27/01/2022) cui si aggiungono 20 giorni della competente Direzione Generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari per formulare i provvedimenti di accoglimenti o rigetto per le domande presentate con indicazione dell'esito dell'istruttoria, dell'importo del danno risarcibile e del contributo effettivamente assegnato. In data 08/03/2022 la Società, su determinazione di E.N.A.C., ha incassato, a titolo di acconto, un importo di €

1.264.506 pari al 50% dell'importo richiesto a ristoro del danno determinato dall'emergenza sanitaria da Covid-19. Si ritiene che la definizione completa della pratica con l'incasso del contributo assegnato potrà avere termine entro il primo semestre 2022.

INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 1 – COMMI 125-129, DELLA LEGGE 124/2017

In conformità a quanto previsto dalla Legge 124/2017, si espongono di seguito, indicati con il “criterio di cassa” i contributi, sovvenzioni, e/o altri vantaggi economici, ricevuti nel 2021 da Pubbliche Amministrazioni e/o da soggetti previsti dalla normativa.

DATA INCASSO	ENTE EROGANTE	DESCRIZIONE	INCASSO NETTO	RITENUTA	CONTRIBUTO LORDO
CONTRIBUTO REGIONALE PER MARKETING					
20/10/2021	REGIONE FVG	CONTR.REG.LR20/2015 - ACC.TO 60% + SALDO 40%	3.408.000,00	142.000,00	3.550.000,00
Totale parziale			3.408.000,00	142.000,00	3.550.000,00
FOTOVOLTAICO CONTO ENERGIA					
01/03/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO DIC. 2020	2.098,12	87,42	2.185,54
31/03/2021	GSE	GSE FOVOLTAICO GENNAIO	1.843,12	87,42	2.185,54
30/04/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO FEBBRAIO	1.843,12	87,42	2.185,54
31/05/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO MARZO	1.843,12	87,42	2.185,54
30/06/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO APRILE	1.843,12	87,42	2.185,54
02/08/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO MAGGIO	1.843,12	87,42	2.185,54
31/08/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO GIUGNO	1.843,12	87,42	2.185,54
30/09/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO LUGLIO	1.843,12	80,58	2.014,52
02/11/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO AGOSTO	1.843,12	80,58	2.014,52
30/11/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO SETTEMBRE	1.843,12	80,58	2.014,52
31/12/2021	GSE	GSE FOTOVOLTAICO OTTOBRE	1.843,12	82,65	2.066,24
Totale parziale			20.529,32	936,33	23.408,58
CONTRIBUTO PORTALE TERMICO GSE					
01/02/2021	GSE	GSE PORTALE TERMICO INC CONTR. 2018	29.739,18	-	29.739,18
Totale parziale			29.739,18	-	29.739,18
TOTALE GENERALE			3.458.268,50	142.936,33	3.603.147,76

ALTRE INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 2427 CODICE CIVILE

Si riportano di seguito i commenti relativi alle aree “beni di terzi in concessione”, “impegni per opere da eseguire” ed “altri rischi”. In data 18/06/2010 è stato sottoscritto fra E.N.A.C. e la Società il “Verbale di

consegna dei beni insistenti sul sedime aeroportuale di Ronchi dei Legionari”. Tale adempimento era previsto dalla convenzione di affidamento della concessione totale ed era correlato all’acatastamento, da parte della Società, dei beni stessi. La voce “Beni demaniali in concessione” presenta un saldo pari a € 64.921.496 (€ 66.437.367 nell’esercizio precedente). Il dato è desunto dalla Perizia di stima redatta annualmente da società specializzata, consegnata il 01/07/2021, aggiornata con le risultanze contabili a fine esercizio del “Piano degli investimenti”. Come riportato nella Relazione sulla Gestione, l’esercizio 2021 rappresenta il secondo anno del nuovo Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023. La Società ha infatti presentato, con nota prot. 724/2019 del 17/06/2019, ad E.N.A.C., tra le altre cose, il Piano Quadriennale degli Interventi ricevendone parere tecnico favorevole con nota prot. 0089215-P di data 26/07/2019. L’importo complessivo di investimenti previsto nel quadriennio 2020 – 2023 era pari a € 29.643.710 e l’importo esposto pari a € 27.847.543 alla voce “opere da eseguire” della presente sezione è al netto degli interventi effettuati negli esercizi 2020 e 2021. Si segnala tuttavia che la Società, a seguito di una puntuale analisi del fabbisogno finanziario aggiornato per effetto della riduzione della domanda di traffico registrata nel 2020 e 2021 a seguito del protrarsi dell’emergenza sanitaria legata alla diffusione del *virus* COVID-19, ha identificato tra le misure volte a garantire l’equilibrio economico e finanziario dell’azienda anche la sospensione e la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente. Sono state avviate e sono tuttora in corso le necessarie interlocuzioni con E.N.A.C. e tutti gli altri organi competenti per ridefinire l’importo complessivo degli investimenti che potranno essere realizzati nel quadriennio 2020-2023.

	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Beni demaniali in concessione	64.921.496	66.437.367	-1.515.871
Opere da eseguire	27.847.543	28.315.151	-467.608
Altri Rischi	6.361.894	6.361.894	0
Totale	99.130.933	101.114.412	-1.983.479

Gli altri rischi si riferiscono ad una causa in corso al 31/12/2021 (R.G. n. 3428/2020 – Tribunale di Trieste) promossa dall’Impresa Bacchi S.r.l. al fine di ottenere il pagamento di nr. 11 riserve iscritte nell’ambito del contratto di appalto relativo all’” Intervento 14 – Riquifica funzionale e strutturale delle infrastrutture di volo” e pari, come da conclusioni dell’atto di citazione e salve eventuali modifiche in sede di prima memoria ex art. 183, comma 6, c.p.c., a complessivi € 6.361.894,35. La prima udienza di trattazione si è tenuta in data 11/02/2021 ed il procedimento è stato inizialmente rinviato al 01/07/2021 data in cui il Giudice ha concesso alle parti i termini per lo scambio delle memorie e rinviato l’udienza al 13/01/2022. In tale udienza il Giudice ha manifestato l’intenzione di disporre consulenza tecnica d’ufficio. Il professionista prescelto ha prestato giuramento il 24/02/2022 e il termine per il deposito della bozza di CTU è stato

definito per il 31/10/2022 con ulteriori 20 giorni di tempo per la predisposizione delle osservazioni dei CCTTPP e altri 30 giorni per il deposito della relazione finale. Le richieste dell'appaltatore sono ritenute dal *management* assolutamente infondate e si ritiene basso l'eventuale rischio di soccombenza. Per quanto concerne gli obblighi di cui all'Art. 2427 C.C. numero 22-ter), si ribadisce l'inesistenza di "Accordi fuori bilancio", mentre per quanto concerne le caratteristiche e tipologia delle operazioni poste in atto con le "Parti Correlate" di cui al numero 22-bis) del medesimo articolo, comunque concluse a "condizioni di mercato", si rimanda alla specifica sezione della Relazione sulla Gestione, parte relativa ai rapporti con le Società Controllate e Collegate, nella quale i rapporti sono dettagliatamente specificati. Non ci sono, con esclusione di quelle di cui si è appena trattato, altre "Parti Correlate".

CONCLUSIONI

Il presente Bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, nonché il risultato economico ed i flussi di cassa dell'esercizio, e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili. A seguito delle risultanze esposte nel Conto Economico, la perdita dell'esercizio ammonta ad € 579.585, a fronte di un Capitale Sociale di € 8.500.000. Il Patrimonio Netto, al 31 dicembre 2021, si attesta pertanto ad € 13.594.693 (€ 14.174.279 nell'esercizio precedente).

Confidiamo di trovarVi d'accordo sui criteri cui ci siamo attenuti nella redazione del Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, sottoposto alla Revisione Legale ad opera della società di revisione EY S.p.A.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEGLI UTILI O DI COPERTURA DELLE PERDITE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 22-septies Codice Civile, si propone all'Assemblea dei Soci di coprire integralmente la perdita di esercizio utilizzando:

- la riserva "utili portati a nuovo" per € 579.585.

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia per la fiducia accordata ed invita i Soci ad approvare il Bilancio chiuso al 31/12/2021, così come proposto.

Ronchi dei Legionari, 30 marzo 2022.

L'Amministratore Delegato

Marco Consalvo

**ALL. A - PROSPETTO DI VARIAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
E DEI RELATIVI AMMORTAMENTI**

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Valore 31/12/20	Variazioni dell'esercizio				Valore 31/12/21
		Acquisizioni	Incr. per lav. int	Decrementi	Riclassif.	
1) Costi di impianto e di ampliamento	€ 98.979	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 98.979
Costi di impianto e costituzione	€ 23.979	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 23.979
Costi di ampliamento business plan	€ 75.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 75.000
2) Costi di ricerca e sviluppo	€ 483.715	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 483.715
Costi di ricerca e sviluppo	€ 483.715	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 483.715
3) Diritti di brevetto industr. e di util.ne opere dell'ingegno	€ 24.740	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 24.740
Sito web Aeroporto	€ 24.740	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 24.740
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	€ 1.472.668	€ 10.635	€ -	€ -	€ -	€ 1.483.303
Diritti utilizzo licenze e software	€ 1.467.504	€ 10.635	€ -	€ -	€ -	€ 1.478.139
Licenze e marchi	€ 5.165	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 5.165
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	€ 5.144	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 5.144
Studi e progetti in corso	€ 5.144	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 5.144
7) Altre	€ 69.669	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 69.669
Spese per ottenimento C.P.I.	€ 40.164	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 40.164
Studio V.I.A. Piano di Sviluppo Aeroportuale	€ 29.505	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 29.505
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	€ 2.154.915	€ 10.635	€ -	€ -	€ -	€ 2.165.550

AMMORTAMENTI TECNICI ACCUMULATI	Fondo al 31/12/20	Variazioni dell'esercizio		Fondo al 31/12/21	Imm. immat.li nette al 31/12/21
		Incrementi dell'esercizio	Utilizzi Riclass.		
1) Costi di impianto e di ampliamento	€ 98.979	€ -	€ -	€ 98.979	€ -
Costi di impianto e costituzione	€ 23.979	€ -	€ -	€ 23.979	€ -
Costi di ampliamento business plan	€ 75.000	€ -	€ -	€ 75.000	€ -
2) Costi di ricerca e sviluppo	€ 483.715	€ -	€ -	€ 483.715	€ -
Costi di ricerca e sviluppo	€ 483.715	€ -	€ -	€ 483.715	€ -
3) Diritti di brevetto industr. e di util.ne opere dell'ingegno	€ 19.792	€ 4.948	€ -	€ 24.740	€ -
Sito web Aeroporto	€ 19.792	€ 4.948	€ -	€ 24.740	€ -
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	€ 1.427.361	€ 27.740	€ -	€ 1.455.101	€ 28.202
Diritti utilizzo licenze e software	€ 1.422.197	€ 27.740	€ -	€ 1.449.937	€ 28.202
Licenze e marchi	€ 5.165	€ -	€ -	€ 5.165	€ -
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 5.144
Studi e progetti in corso	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 5.144
7) Altre	€ 69.669	€ -	€ -	€ 69.669	€ -
Spese per ottenimento C.P.I.	€ 40.164	€ -	€ -	€ 40.164	€ -
Studio V.I.A. Piano di Sviluppo Aeroportuale	€ 29.505	€ -	€ -	€ 29.505	€ -
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	€ 2.099.515	€ 32.688	€ -	€ 2.132.204	€ 33.346

ALL. B - PROSPETTO DI VARIAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E DEI RELATIVI AMMORTAMENTI / SVALUTAZIONI

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Valore		Variazioni dell'esercizio				Valore
	31/12/20	Acquisizioni	Riv.Ex Lg 266/05	Decrementi	Riclassific.	Contr.c/cap.	
1) Terreni e fabbricati	€ 12.498.348	€ 116.934	€ -	€ -	€ -	€ 1.928	€ 12.617.209
Beni di proprietà	€ 151.801	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 151.801
Terreni	€ 124.412	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 124.412
Costruzioni leggere	€ 27.389	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 27.389
Beni in concessione	€ 599.845	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 599.845
Aula telematica	€ 125.573	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 125.573
Nuova area commerciale	€ 54.282	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 54.282
Hangars ricovero mezzi rampa	€ 4.779	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 4.779
Riqualificazione copertura aerostazione passeggeri	€ 93.279	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 93.279
Riqualificazione portoni aerostazione merci	€ 31.583	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 31.583
Serramenti ed infissi	€ 28.380	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 28.380
Riqualifica uffici aerostazione passeggeri	€ 39.300	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 39.300
Eliminazione barriere architettoniche	€ 56.010	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 56.010
Pensilina parcheggio Este	€ 86.774	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 86.774
PI 2015 Ricovero mezzi VVFF	€ 79.885	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 79.885
Beni in concessione da Piano Interventi 2016-2019	€ 11.382.542	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 11.382.542
01 Percorsi agevolati disabili	€ 418.888	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 418.888
03 Riqualificazione strutturale locali bhs	€ 414.445	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 414.445
05 Riqualificazione funzionale aerostazione passeggeri	€ 2.823.329	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.823.329
12 Riqualificazione uffici gestore	€ 724.498	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 724.498
13 Adeguamento sismico aerostazione passeggeri	€ 470.689	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 470.689
06 Riqualificazione servizi igienici pubblici	€ 565.727	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 565.727
07 Riqualificazione controlli sicurezza	€ 309.789	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 309.789
22 Demolizione e ricostruzione hangar	€ 243.807	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 243.807
26 Adeguamento caserma VVFF	€ 80.393	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 80.393
32 Finiture aerostazione passeggeri	€ 563.420	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 563.420
04 Sostituzione lastre cupola	€ 806.252	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 806.252
11 Sviluppo area check-in	€ 41.194	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 41.194
25 Locali sanità marittima	€ 32.230	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 32.230
34 Nuova scala mobile	€ 254.236	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 254.236
35 Riqualificazione esterna aerostazione passeggeri	€ 553.378	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 553.378
37 Aerostazione passeggeri luogo di culto	€ 24.337	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 24.337
38 Aerostazione passeggeri locali commerciali	€ 199.207	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 199.207
31A Polo Intermodale	€ 2.322.722	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.322.722
39 Controlli di frontiera zona partenze	€ 45.954	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 45.954
40 Piano di rientro audit Enac VVFF	€ 100.633	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 100.633
41 Piano di rientro audit Enac PRM	€ 387.415	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 387.415
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 364.161	€ 116.934	€ -	€ -	€ -	€ 1.928	€ 483.022
7.9 Adeguamento funzionale palazzina VVFF	€ 19.036	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 19.036
2.2.3 Progetto adeguamento VVFF	€ 21.528	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 21.528
7.10.1 Manutenzione straordinaria spogliatoi	€ 323.597	€ 1.956	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 325.552
7.11 Riqualifica straordinario Aerostazione Passeggeri	€ -	€ 114.978	€ -	€ -	€ -	€ 1.928	€ 116.906
2) Impianti e macchinario	€ 7.198.840	€ 165.309	€ -	€ -	€ -	€ 127	€ 7.364.275
Beni di proprietà	€ 3.254.611	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 3.254.611
Impianti e mezzi di sollevamento, carico e scarico	€ 801.024	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 801.024
Impianti interni speciali di comunicazione e telese	€ 977.110	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 977.110
Pontili telescopici	€ 875.696	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 875.696
Impianti di allarme	€ 156.684	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 156.684
Impianti illuminazione a led	€ 317.747	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 317.747
Sistema di gestione parcheggio a pagamento	€ 126.350	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 126.350
Beni in concessione	€ 1.387.145	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.387.145
Gruppo elettrogeno piazzale AA/MM	€ 37.116	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 37.116
Gruppo elettrogeno aerostazione passeggeri	€ 102.178	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 102.178
Gruppo elettrogeno VVFF	€ 17.674	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 17.674
Impianto BHS bagagli stiva	€ 760.660	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 760.660
Torri faro Piazzale AA/MM	€ 22.797	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 22.797
Nuovi impianti elettrici	€ 273.966	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 273.966
Riqualificazione impianti idrici	€ 11.744	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 11.744
Sistema controllo e supervisione	€ 87.553	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 87.553
PI 2015 Impianto rilevazione incendi	€ 73.455	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 73.455
Beni in concessione da Piano Interventi 2016-2019	€ 1.982.995	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.982.995
02 Nastri trasportatori Schenphen	€ 283.572	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 283.572
08 Riq. Informativa al Pubblico	€ 92.269	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 92.269
09 Riq. Sist. Inform. Integrato	€ 100.587	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 100.587
10 Riq. Sist. Inform. Strutturale	€ 212.736	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 212.736
19 Adeguam. Impianti strutt.	€ 465.885	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 465.885
20 Impianto fotovoltaico	€ 326.413	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 326.413
21 Imp. Energetico al Led	€ 59.832	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 59.832
28 sistema TVCC Security	€ 339.296	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 339.296
30 sistema misurazione consumi energetici	€ 102.405	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 102.405
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 574.090	€ 165.309	€ -	€ -	€ -	€ 127	€ 739.526
7.5.3 Adeguamento impianti cabina II lotto	€ 234.485	€ 13.148	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 247.635
7.8 Adeguamento impianti di sollevamento	€ 58.604	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 58.604
11.1 Impianti a temperatura controllata	€ 6.427	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 6.427
12.2.1 Adeguamento processi IT	€ 175.988	€ 95.171	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 271.160
7.3 Sistemi comunicazione VOIP	€ 44.074	€ 6.327	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 50.401
7.4 Sistema IOT integrato	€ 54.510	€ 4.772	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 59.282
7.6 Automat. Controlli Sicurezza	€ -	€ 45.891	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 45.891
3) Attrezzature industriali e commerciali	€ 3.319.694	€ 53.900	€ -	€ -	€ -	€ 127	€ 3.373.594
Beni di proprietà	€ 3.262.228	€ 28.850	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 3.291.078
Macchinari, apparecchiature e attrezzature varie	€ 3.262.228	€ 28.850	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 3.291.078
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 57.466	€ 25.050	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 82.516
12.2.2 Covid-19 misure urgenti	€ 57.466	€ 25.050	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 82.516
4) Altri beni	€ 16.380.870	€ 17.801	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 16.398.671
Beni di proprietà	€ 2.271.065	€ 9.608	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.280.674
Stigliatura	€ 7.631	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 7.631
Arredamento	€ 648.396	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 648.396
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	€ 200.090	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 200.090
Macchine d'ufficio elettromeccaniche ed elettroniche	€ 923.258	€ 9.608	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 932.866
Autoveicoli da trasporto	€ 450.249	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 450.249
Autovetture, motoveicoli e simili	€ 41.441	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 41.441
Beni in concessione	€ 2.913.955	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.913.955
Migliorie a beni di terzi	€ 325.461	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 325.461
Piste e piazzali	€ 1.405.066	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.405.066
Viabilità e parcheggi e aree verdi	€ 59.212	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 59.212
Altri beni in concessione	€ 910.321	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 910.321
PI 2015 Pavimentazione area di manovra	€ 213.896	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 213.896
Beni in concessione da Piano Interventi 2016-2019	€ 11.085.849	€ 8.193	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 11.094.042
14 Riqualificazione strutturale infrastrutture volo	€ 8.130.757	€ 3.338	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 8.134.095
16 Riqualificazione stand 13 Piazzale AA/MM	€ 645.403	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 645.403
23 Riqualificazione viabilità aree parcheggio	€ 531.195	€ 4.855	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 536.050
31 Sviluppo accessibilità e intermodalità	€ 396.158	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 396.158
15 Adeguamento smaltimento acque reflue	€ 1.261.464	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.261.464
27 Manutenzione straordinaria recinto doganale	€ 120.873	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 120.873
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 110.000
12.1.1 Mezzi di rampa	€ 110.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 110.000
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	€ 249.648	€ 160.315	€ -	€ -	€ -	€ 2.054	€ 407.909
Beni in concessione Piano Interventi 2020-2023	€ 249.648	€ 160.315	€ -	€ -	€ -	€ 2.054	€ 407.909
	€ 39.647.402	€ 514.259	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 40.161.660

VARIAZIONE DEI FONDI	Fondo al	Variazioni dell'esercizio		Fondo al	Imm. mat.li
	31/12/20	Amm.ti tecn./ant./sval.	Utilizzi Riclass.	31/12/21	nette al 31/12/21
1) Terreni e fabbricati	€ 2.815.373	€ 789.363	-€ 83	€ 3.604.653	€ 9.012.560
Beni di proprietà	€ 25.558	€ 407	€ -	€ 25.965	€ 125.836
Terreni	-	-	-	-	124.412
Costruzioni leggere	25.558	407	-	25.965	1.424
Beni in concessione	€ 535.069	€ 11.001	€ -	€ 546.070	€ 53.778
Aula telematica	125.572	-	-	125.572	-
Nuova area commerciale	28.226	2.171	-	30.398	23.884
Hangar ricovero mezzi rampa	4.782	-	-	4.782	-
Riqualificazione copertura aerostazione passeggeri	93.280	-	-	93.280	-
Riqualificazione portoni aerostazione merci	31.583	-	-	31.583	-
Serramenti ed infissi	25.605	842	-	26.446	1.934
Riqualifica uffici aerostazione passeggeri	39.300	-	-	39.300	-
Eliminazione barriere architettoniche	56.010	-	-	56.010	-
Pensilina parcheggio est	86.774	-	-	86.774	-
PI 2015 Ricovero mezzi VVFF	43.937	7.989	-	51.925	27.960
Beni in concessione da Piano Interventi	€ 2.252.944	€ 762.466	-€ 83	€ 3.015.328	€ 8.367.214
01 Percorsi agevolati disabili	122.391	30.034	-	152.425	266.462
03 Riqualificazione strutturale locali bhs	52.982	17.212	-	70.195	344.250
05 Riqualificazione funzionale aerostazione passeggeri	566.281	140.785	-83	706.983	2.116.345
12 Riqualificazione uffici gestore	93.608	79.806	-	173.414	551.084
13 Adeguamento sismico aerostazione passeggeri	79.619	19.554	-	99.173	371.516
06 Riqualificazione servizi igienici pubblici	207.009	56.573	-	263.582	302.146
07 Riqualificazione controlli sicurezza	87.186	23.492	-	110.677	199.111
22 Demolizione e ricostruzione hangar	82.643	26.861	-	109.504	134.303
26 Adeguamento caserma VVFF	28.890	8.618	-	37.507	42.886
32 Finiture aerostazione passeggeri	84.643	22.639	-	107.282	456.138
04 Sostituzione lastre cupola	215.369	80.625	-	295.994	510.258
11 Sviluppo area check-in	20.631	8.239	-	28.870	12.324
25 Locali sanità marittima	7.785	3.492	-	11.277	20.953
34 Nuova scala mobile	50.546	25.811	-	76.357	177.879
35 Riqualificazione esterna aerostazione passeggeri	49.849	22.135	-	71.985	481.393
37 Aerostazione passeggeri luogo di culto	2.763	973	-	3.737	20.600
38 Aerostazione passeggeri locali commerciali	53.213	19.921	-	73.133	126.073
31A Polo Intermodale	346.334	122.298	-	468.633	1.854.090
39 Controlli di frontiera zona partenze	8.111	4.595	-	12.707	33.247
40 Piano di rientro audit Enac VVFF	17.755	10.063	-	27.819	72.814
41 Piano di rientro audit Enac PRM	75.334	38.742	-	114.076	273.340
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 1.802	€ 15.488	€ -	€ 17.290	€ 465.732
7.9 Adeguamento funzionale palazzina VVFF	481	761	-	1.242	17.794
2.2.3 Progetto adeguamento VVFF	543	861	-	1.405	20.123
7.10.1 Manutenzione straordinaria spogliatoi	778	13.532	-	14.310	311.242
7.11 Riqualifica straord. Aerostazione Passeggeri	-	333	-	333	116.573
2) Impianti e macchinario	€ 5.272.897	€ 400.736	€ 5	€ 5.673.637	€ 1.690.644
Beni di proprietà	€ 3.249.364	€ 2.422	€ 5	€ 3.251.791	€ 2.825
Impianti e mezzi di sollevamento, carico e scarico	801.024	-	-	801.024	-
Impianti interni speciali di comunicazione e telesele	977.109	-	-	977.109	-
Pontili telescopici	875.700	-	-	875.700	-
Impianti di allarme	156.682	-	-	156.682	-
Impianti illuminazione a led	312.499	2.422	5	314.926	2.825
Sistema di gestione parcheggio a pagamento	126.350	-	-	126.350	-
Beni in concessione	€ 1.218.793	€ 40.602	€ -	€ 1.259.395	€ 127.750
Gruppo elettrogeno piazzale AA/MM	37.116	-	-	37.116	-
Impianto BHS bagagli stiva	760.660	-	-	760.660	-
Torri faro Piazzale AA/MM	22.797	-	-	22.797	-
Sistema controllo e supervisione	87.553	-	-	87.553	-
PI 2015 Gruppo elettrogeno aerostazione passeggeri	61.307	10.218	-	71.525	30.654
PI 2015 Gruppo elettrogeno VVFF	10.605	1.767	-	12.372	5.302
PI 2015 Nuovi impianti elettrici	163.317	27.397	-	190.713	83.253
Riqualificazione impianti idrici	1.983	1.220	-	3.203	8.541
PI 2015 Impianto rilevazione incendi	73.455	-	-	73.455	-
Beni in concessione da Piano Interventi	€ 785.821	€ 246.977	€ -	€ 1.032.798	€ 950.197
02 Nastri trasporto bagagli schenghen	79.613	19.850	-	99.463	184.109
08 Riqualificazione informativa al pubblico	56.929	18.454	-	75.382	16.886
09 Riqualificazione sistema informativo integrato	76.710	18.814	-	95.524	5.062
10 Riqualificazione sistema informativo strutturale	110.586	41.783	-	152.370	60.366
19 Adeguamento impianti struttura	140.701	50.200	-	190.902	274.983
20 Impianto fotovoltaico	51.791	16.818	-	68.609	257.804
21 Impianto energetico a led	46.249	11.176	-	57.425	2.407
28 sistema TVCC Security	177.810	52.274	-	230.084	109.212
30 Sistema misurazione consumi energetici	45.431	17.608	-	63.039	39.366
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 18.919	€ 110.735	€ -	€ 129.653	€ 609.873
7.5.1 Adeguamento impianti cabina II lotto	64	27.508	-	27.572	220.063
7.8 Adeguamento impianti di sollevamento	592	5.860	-	6.453	52.152
11.1 Impianti a temperatura controllata	609	643	-	1.252	5.175
12.2.1 Adeguamento processi IT	17.599	44.715	-	62.314	208.846
7.3 Sistemi comunicazione VOIP	24	12.594	-	12.618	37.783
7.4 Sistema IOT Integrato	30	14.813	-	14.843	44.439
7.6 Automaz. Controlli Sicurezza	-	4.602	-	4.602	41.416
3) Attrezzature industriali e commerciali	€ 3.122.050	€ 85.069	€ 18	€ 3.207.138	€ 166.457
Beni di proprietà	€ 3.116.304	€ 71.071	€ 18	€ 3.187.393	€ 103.686
Macchinari, apparecchi e attrezzature varie	3.116.304	71.071	18	3.187.393	103.686
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 5.747	€ 13.998	€ -	€ 19.745	€ 62.771
12.2.2 Covid-19 Misure Urgenti	5.747	13.998	-	19.745	62.771
4) Altri beni	€ 5.264.804	€ 562.331	€ -	€ 5.827.136	€ 10.571.537
Beni di proprietà	€ 2.180.712	€ 36.545	€ -	€ 2.217.257	€ 63.418
Stigliatura	6.739	181	-	6.919	712
Arredamento	618.105	10.797	-	628.902	19.494
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	200.034	57	-	200.091	0
Macchine d'ufficio elettromeccaniche ed elettroniche	865.602	24.052	-	889.654	43.212
Autoveicoli da trasporto	448.791	1.458	-	450.248	0
Autovetture, motoveicoli e simili	41.442	-	-	41.442	-
Beni in concessione	€ 2.277.279	€ 91.538	€ -	€ 2.368.817	€ 545.139
Migliorie a beni di terzi	325.461	-	-	325.461	-
Piste e piazzali	1.160.123	34.683	-	1.194.806	210.260
Viabilità e parcheggi e aree verdi	44.084	1.891	-	45.975	13.237
Altri beni in concessione	704.832	47.834	-	752.666	157.656
PI 2015 Pavimentazione area di manovra	42.779	7.130	-	49.909	163.986
Beni in concessione da Piano Interventi	€ 797.526	€ 423.249	€ -	€ 1.220.775	€ 9.873.268
14 Riqualificazione strutturale infrastruttura volo	394.135	276.427	-	670.562	7.463.533
16 Riqualificazione stand 13 Piazzale AA/MM	84.430	23.229	-	107.659	537.744
23 Riqualificazione viabilità aree parcheggio	145.363	53.726	-	199.090	336.961
31 Sviluppo accessibilità e intermodalità	46.703	17.867	-	64.571	331.588
15 Adeguamento smaltimento acque reflue	106.642	42.771	-	149.413	1.112.051
27 Manutenzione straordinaria recinto doganale	20.253	9.228	-	29.481	91.392
Beni in concessione da Piano Interventi 2020-2023	€ 9.287	€ 11.000	€ -	€ 20.287	€ 89.713
12.1.1 Mezzi di Rampa	9.287	11.000	-	20.287	89.713
5) Immobilizzazioni in corso e acconti					€ 407.909
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	€ 16.475.124	€ 1.837.499	-€ 60	€ 18.312.563	€ 21.849.107

ALL. C - PROSPETTO DI VARIAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	Valore 31/12/20	Variazioni dell'esercizio				Valore 31/12/21
		Versam. eserc.	Utilizzi	Rival./Sval.	Riclassific.	
1) Partecipazioni in:						
a) Imprese controllate	€ 153.563	€ -	€ -	-€ 7.068	€ -	€ 146.495
Totale imm. finanz. esig. oltre l'es. successivo	€ 153.563	€ -	€ -	-€ 7.068	€ -	€ 146.495
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	€ 153.563	€ -	€ -	-€ 7.068	€ -	€ 146.495

ALL. D - CAPITALE CIRCOLANTE NETTO

ATTIVITA' A BREVE	31.12.21	31.12.20	Variazioni
Rimanenze	€ 90.255	€ 62.114	€ 28.141
Crediti a breve:			
- Verso Clienti	€ 2.931.507	€ 1.343.958	€ 1.587.549
- Verso Controllate	€ -	€ -	€ -
- Verso Controllanti	€ -	€ -	€ -
- Crediti tributari	€ 229.679	€ 265.364	-€ 35.685
- Per imposte anticipate	€ 892.586	€ 765.263	€ 127.323
- Verso Altri	€ 1.484.791	€ 1.628.774	-€ 143.983
Totale crediti a breve	€ 5.538.563	€ 4.003.358	€ 1.535.205
Disponibilità liquide:			
- Depositi bancari e postali	€ 12.707.797	€ 9.223.176	€ 3.484.620
- Denaro e valori in cassa	€ 42.749	€ 21.664	€ 21.085
Totale disponibilità liquide	€ 12.750.546	€ 9.244.840	€ 3.505.706
Ratei e risconti attivi	€ 170.679	€ 101.125	€ 69.555
TOTALE ATTIVITA' A BREVE	€ 18.550.044	€ 13.411.437	€ 5.138.607
PASSIVITA' A BREVE	31.12.21	31.12.20	Variazioni
Debiti a breve:			
- Verso banche	€ 2.154.709	€ 406.785	€ 1.747.924
- Acconti	€ 149.423	€ 109.589	€ 39.834
- Verso Fornitori	€ 3.380.610	€ 2.692.301	€ 688.309
- Verso controllate	€ 484.471	€ 512.238	-€ 27.766
- Verso collegate	€ -	€ -	€ -
- Verso controllanti	€ 10.002	€ 10.002	€ -
- Debiti tributari	€ 45.885	€ 93.802	-€ 47.918
- Verso Istituti di previdenza	€ 384.729	€ 297.612	€ 87.116
- Verso Altri	€ 8.104.687	€ 6.956.651	€ 1.148.036
Totale debiti a breve	€ 14.714.515	€ 11.078.981	€ 3.635.534
Ratei e risconti passivi	€ 243.027	€ 264.475	-€ 21.449
TOTALE PASSIVITA' A BREVE	€ 14.957.542	€ 11.343.456	€ 3.614.086
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	€ 3.592.502	€ 2.067.981	€ 1.524.521

ALL. E - PROSPETTO DI VARIAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

ANNO 2019	Capitale Sociale	Altre Riserve	Riserva legale	Utili (perdite) a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldi all'1/1/2019	€ 8.500.000	€ -	€ 164.797	€ 3.131.153	€ -	€ 11.795.950
Destinazione risultato dell'es. prec.			€ 72.824	€ 1.383.662		€ 1.456.486
Utile (perdita) dell'esercizio		€ -	€ -	€ -	€ 2.359.286	€ 2.359.286
Saldi al 31/12/19	€ 8.500.000	€ -	€ 237.621	€ 4.514.815	€ 2.359.286	€ 15.611.722

ANNO 2020	Capitale Sociale	Altre Riserve	Riserva legale	Utili (perdite) a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldi all'1/1/2020	€ 8.500.000	€ -	€ 237.621	€ 4.514.815	€ -	€ 13.252.436
Destinazione risultato dell'es. prec.			€ 117.964	€ 2.241.322		€ 2.359.286
Utile (perdita) dell'esercizio		€ -	€ -	€ -	-€ 1.437.443	-€ 1.437.443
Saldi al 31/12/20	€ 8.500.000	€ -	€ 355.585	€ 6.756.137	-€ 1.437.443	€ 14.174.279

ANNO 2021	Capitale Sociale	Altre Riserve	Riserva legale	Utili (perdite) a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldi all'1/1/2021	€ 8.500.000	€ -	€ 355.585	€ 6.756.137	€ -	€ 15.611.722
Destinazione risultato dell'es. prec.				-€ 1.437.443		-€ 1.437.443
Utile (perdita) dell'esercizio		€ -	€ -	€ -	-€ 579.585	-€ 579.585
Saldi al 31/12/21	€ 8.500.000	€ -	€ 355.585	€ 5.318.694	-€ 579.585	€ 13.594.694

ALL. F - PROSPETTO DISTRIBUIBILITA' DELLE RISERVE

Importo	Origine - Natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi - per copertura perdite	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi - per altre ragioni
Capitale	8.500.000				
Riserva legale	355.585	di Utili	B	0	
Altre riserve					
Versamenti in conto capitale					
Totale altre riserve	0				
Utili portati a nuovo	5.318.693	di Utili	A, B, C	5.318.693	1.437.443
Totale	14.174.278			5.318.693	1.437.443

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

ALL. G - STATO PATRIMONIALE SINTETICO

	31.12.21	31.12.20	Variazioni
ATTIVO			
A) Crediti v/o Soci per versamenti dovuti	€ -	€ -	€ -
B) Immobilizzazioni	€ 22.028.948	€ 23.381.249	-€ 1.352.301
C) Attivo circolante	€ 18.824.766	€ 13.786.374	€ 5.038.392
D) Ratei e risconti attivi	€ 170.679	€ 101.125	€ 69.555
Totale attivo	€ 41.024.393	€ 37.268.747	€ 3.755.646
PASSIVO			
A) Patrimonio netto	€ 14.174.278	€ 15.611.722	-€ 1.437.443
B) Fondi per rischi ed oneri	€ 1.053.034	€ 1.067.041	-€ 14.007
C) Trattamento di fine rapporto	€ 956.725	€ 1.073.868	-€ 117.142
D) Debiti	€ 25.176.914	€ 20.689.085	€ 4.487.829
E) Ratei e risconti passivi	€ 243.027	€ 264.475	-€ 21.449
Totale passivo	€ 41.603.978	€ 38.706.190	€ -
Utile (perdita) dell'esercizio	-€ 579.585	-€ 1.437.443	€ 857.858

ALL. G - CONTO ECONOMICO SINTETICO

	31.12.21	31.12.20	Variazioni
A) Valore della produzione	€ 11.003.224	€ 7.490.321	€ 3.512.902
B) Costi della produzione	€ 11.581.941	€ 9.308.457	€ 2.273.484
Differenza tra valore e costi della produzione	-€ 578.717	-€ 1.818.135	€ 1.239.418
C) Proventi e oneri finanziari	-€ 98.100	-€ 79.634	-€ 18.467
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	-€ 7.631	-€ 32.212	€ 24.582
Risultato prima delle imposte	-€ 684.448	-€ 1.929.981	€ 1.245.533
Imposte sul reddito	-€ 104.863	-€ 492.538	€ 387.675
Utile (perdita) dell'esercizio	-€ 579.585	-€ 1.437.443	€ 857.858

Aeroporto Friuli

Venezia Giulia S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

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

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

Agli Azionisti della
Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

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

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

Elementi alla base del giudizio

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

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

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

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

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

Treviso, 12 aprile 2022

EY S.p.A.



Stefano Marchesin
(Revisore Legale)

AEROPORTO FRIULI VENEZIA GIULIA S.P.A.
Via Aquileia, 46 – 34077 Ronchi dei Legionari (GO)
Capitale Sociale Euro 8.500.000 i.v.
Cod. Fisc., Partita IVA e Iscr. Reg. Imp. Gorizia n° 00520800319

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2021
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI IN OCCASIONE
DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2021
REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2 DEL CODICE CIVILE

Ai Soci di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Premessa

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, pubblicate a dicembre 2020 e vigenti dal 1° gennaio 2021.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

Viene sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. al 31.12.2021, redatto in conformità al Codice Civile e ai principi contabili nazionali che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio negativo di euro 579.585.

Detto bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, è stato predisposto dal Consiglio di Amministrazione, deliberato nella riunione del 30.03.2022 e consegnato al Collegio Sindacale da parte dello stesso Consiglio di Amministrazione in pari data. Il Bilancio è composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa unitamente alla Relazione sulla Gestione.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti EY S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione datata 12 aprile 2022 contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2021 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e

finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società oltre a essere stato redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione.

Il Collegio Sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste Norma 3.8. delle “*Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate*” consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all’incaricato della revisione legale.

Al fine dell’emissione della presente Relazione, come pure nel corso del 2021, in conseguenza all’emergenza COVID-19 e alle misure di contenimento messe in atto dal Governo, il lavoro del Collegio Sindacale è avvenuto, quasi sempre, da remoto in collegamento collegiale video e/o audio a norma del combinato disposto del DPCM dell’8 marzo 2020 e dell’art. 106 del DL 18/2020 e successive modifiche e integrazioni.

Gli Amministratori hanno redatto il bilancio nel presupposto di continuità aziendale avendo dato atto dell’impatto derivante:

- ✓ dalla perdurante pandemia da Covid-19 che, come nel 2020, anche nel 2021 ha determinato forti limitazioni dell’operatività atteso che il settore del trasporto aereo costituisce uno dei comparti maggiormente colpiti. La società ha fatto ricorso alle disposizioni legislative in termini di ristori, agevolazioni e misure di sostegno e soprattutto di ammortizzatori sociali;
- ✓ dal conflitto ucraino-russo – in prima analisi – su alcune linee di sviluppo di rotte e sulla nuova area di business collegata alle crociere; evento che non ha avuto impatto sui risultati del bilancio 2021 ma che è rilevante ai fini della rappresentazione dei fatti occorsi dopo il termine dell’esercizio e delle possibili ricadute sullo sviluppo dell’attività aziendale.

1) ATTIVITÀ DI VIGILANZA AI SENSI DEGLI ARTT. 2403 E SS. CODICE CIVILE

Abbiamo vigilato sull’osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull’adeguatezza degli assetti organizzativi, del sistema amministrativo e contabile sul loro concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci ed alle riunioni del consiglio di amministrazione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo amministrativo con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione ,la sua prevedibile evoluzione e la sussistenza dell'equilibrio economico e finanziario , nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società [e dalle sue controllate] e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni con il soggetto incaricato della revisione legale rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza e preso visione della Relazione annuale dello stesso e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello Organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento 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 e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c.

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri e osservazioni previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2) OSSERVAZIONI IN ORDINE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale *“il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della*

Società al 31 dicembre 2021 e 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”.

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, Codice Civile.

3) OSSERVAZIONI E PROPOSTE IN ORDINE ALLA APPROVAZIONE DEL BILANCIO

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, invitiamo gli Azionisti ad approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, così come redatto dagli Amministratori.

Il Collegio Sindacale concorda con la proposta di destinazione della perdita di esercizio come formulata dagli Amministratori nella Nota Integrativa.

Ronchi dei Legionari, 13 aprile 2022

IL COLLEGIO SINDACALE

F.to	dott.	Gaetano	PROTO	Presidente
F.to	dott.	Paolo	SALOTTO	Sindaco
F.to	rag.	Gabriella	MAGURANO	Sindaco
F.to	dott.	Carmine	MEOLI	Sindaco
F.to	dott.ssa	Antonia	COPPOLA	Sindaco