

NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020	
<b>COMPOSIZIONE AZIONARIA E CARICHE SOCIALI</b>	<b>3</b>
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<b>4</b>
Premessa	4
<b>LO SCENARIO</b>	<b>5</b>
Situazione macroeconomica e andamento del settore aereo in Europa ed in Italia	5
L'impatto della pandemia su Gesac	6
Il quadro normativo	7
<b>LE PRIORITÀ AZIENDALI</b>	<b>9</b>
Le linee guida strategiche	9
La qualità dei servizi	10
Le attività operative	11
Sviluppo Cargo	13
La <i>safety</i>	13
La <i>security</i>	14
Il rispetto dell'ambiente	14
<b>L'ANDAMENTO ECONOMICO</b>	<b>16</b>
Analisi dei risultati reddituali	16
I ricavi	17
Le attività <i>Aviation</i>	17
Le attività non <i>Aviation</i>	20
I costi	22
<b>GLI INVESTIMENTI</b>	<b>26</b>
<b>IL PERSONALE</b>	<b>29</b>
<b>ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE</b>	<b>30</b>
<b>INDICATORI FINANZIARI</b>	<b>31</b>
<b>I RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>32</b>
<b>ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO</b>	<b>32</b>
<b>RISK MANAGEMENT FRAMEWORK</b>	<b>33</b>
<b>INFORMATIVA SULLE AZIONI IN PORTAFOGLIO E SUGLI STRUMENTI FINANZIARI</b>	<b>36</b>
<b>PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE</b>	<b>37</b>
<b>DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497-BIS CODICE CIVILE</b>	<b>38</b>
<b>BILANCIO D'ESERCIZIO</b>	<b>39</b>
<b>STATO PATRIMONIALE</b>	<b>39</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>41</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b>	<b>42</b>
<b>NOTA INTEGRATIVA</b>	<b>43</b>
<b>INFORMAZIONI SOCIETARIE</b>	<b>43</b>
<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DI STATO PATRIMONIALE</b>	<b>44</b>
<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO</b>	<b>71</b>
<b>COMMENTO AL RENDICONTO FINANZIARIO</b>	<b>78</b>
<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>78</b>
Dati sull'occupazione	78
Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad Amministratori e Sindaci e impegni assunti per lo	79
Compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	79
Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo Stato patrimoniale	79
Informazioni sulle operazioni con parti correlate	82
Informazioni sugli accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale	82
Informazione sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ex art. 2427 del C.C.	82
Imprese che redigono il Bilancio dell'insieme più grande/piccolo	83
Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis C.C.	83
Direzione e coordinamento ex art. 2497-bis del Codice Civile	83
Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124	84
<b>PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>85</b>

**COMPOSIZIONE AZIONARIA**

Zi Aeroporti S.p.A.	83,125%
Città Metropolitana di Napoli	11,875%
Consorzio Aeroporto Salerno-Pontecagnano s.c.a.r.l.	5,000%

**CARICHE SOCIALI****Consiglio di Amministrazione**

Presidente	Dott. Carlo Borgomeo
Amministratore Delegato	Dott. Roberto Barbieri
Consiglieri	Dott. Jean-Jacques Dayries Dott.ssa Laura Pascotto Dott.ssa Rosaria Calabrese Dott. Fulvio De Angelis Dott. Giuseppe Testa Dott. Daniele Rizzolini Dott. Prete Andrea

**Collegio Sindacale**

Presidente	Dott. Guido Nannariello
Sindaci Effettivi	Dott. Carmine Meoli Dott. Ugo Venanzio Gaspari Dott. Maurizio Ferrante Dott.ssa Giovanna Conca
Sindaci Supplenti	Dott. Fabrizio Martone Dott. Raffaele Tuccillo

**SOCIETÀ DI REVISIONE****KPMG S.p.A.**

**Premessa**

Come noto, il 2020 è stato un anno profondamente segnato dall'emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del COVID-19.

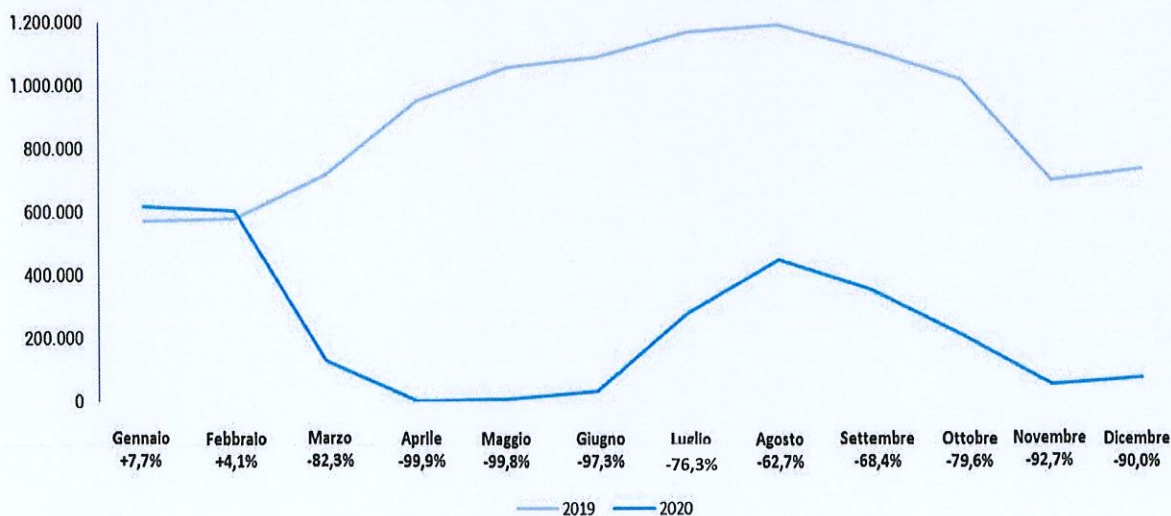
Nonostante un avvio d'anno incoraggiante infatti, già a partire dalla fine del mese di febbraio, il progressivo diffondersi del contagio ha determinato l'emanazione di una serie di provvedimenti volti a restringere la libertà di movimento dei cittadini, dapprima delimitati ad alcune zone fino ad arrivare, ai primi di marzo, ad un *lockdown* nazionale con la chiusura di tutte le attività produttive, ad eccezione di quelle essenziali e strategiche, ed il divieto di spostamento, sia tra le regioni italiane sia da e verso le altre nazioni. Questi provvedimenti, in larga parte adottati anche dagli altri Paesi, hanno di fatto temporaneamente annullato il traffico aereo con la cancellazione di quasi tutti i voli da parte dei vettori dai primi del mese di marzo fino alla metà giugno.

La successiva graduale attenuazione dell'emergenza sanitaria in Italia, e più in generale nell'UE, ha permesso di riattivare un buon numero di tratte per la stagione estiva che ha registrato una lieve ripresa del traffico grazie soprattutto ai collegamenti nazionali e internazionali attivati dalle compagnie *low cost* con importanti mete turistiche.

Purtroppo, in autunno, con il verificarsi della seconda ondata di contagi sono state adottate nuove misure di limitazione alle attività economiche ed agli spostamenti della popolazione, seppur meno stringenti del *lockdown* totale imposto in primavera, che hanno di nuovo pesantemente depresso la curva del traffico dell'ultimo trimestre dell'anno.

Il seguente grafico illustra gli effetti dei suddetti fenomeni sull'andamento mensile dei passeggeri dello scalo di Napoli nel 2020 ed il confronto con quello del 2019.

**Andamento passeggeri 2020 vs 2019**



Il seguente prospetto riporta i principali dati quantitativi della Società confrontati con quelli dello scorso anno con evidenza del pesante impatto derivante dal verificarsi dell'Emergenza COVID.

Dati quantitativi - Aeroporto di Napoli	Valori al		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Assolute	%
Passeggeri	2.779.946	10.860.068	(8.080.122)	(74,4%)
Merci (tonn.)	7.256	8.651	(1.395)	(16,1%)
Movimenti	29.414	82.577	(53.163)	(64,4%)

Il traffico passeggeri del 2020 si è ridotto del 74,4% mentre i movimenti hanno registrato una flessione lievemente minore ma con coefficienti di riempimento nettamente inferiori. Per le merci la riduzione invece non è stata così drammatica in quanto il traffico di natura cargo non ha subito lo stesso tipo restrizioni ma solo l'effetto derivante dalla parziale riduzione della domanda legata al blocco delle attività ed alla contrazione di alcune tipologie di consumi.

## LO SCENARIO

### Situazione macroeconomica e andamento del trasporto aereo

L'emergenza Coronavirus ha avuto gravi effetti sull'economia mondiale che nel 2020 ha registrato un calo del PIL stimato tra il 3,5% ed il 4,0%. In particolare, nell'area Euro la contrazione del PIL è stata del 6,8% mentre l'Italia ha registrato un calo dell'8,9% che ha colpito maggiormente il settore dei servizi rispetto all'attività manifatturiera.

Per quanto riguarda il settore aereo l'impatto della pandemia è stato profondo. Le restrizioni agli spostamenti e l'imposizione di misure di quarantena hanno limitato in maniera diretta la mobilità legata sia a ragioni *business* sia *leisure* e hanno determinato, a livello europeo, una perdita di circa 1,7 miliardi di passeggeri, pari a circa il 70% del traffico rispetto al 2019, riportando il numero dei passeggeri trasportati ai livelli del 1995.

In Italia la riduzione registrata è stata leggermente superiore e pari al 72,6%; in generale la misura dell'impatto è stata acuita dal fatto che l'Italia è stato il primo paese (dopo la Cina) colpito dalla pandemia, dalla minore dimensione del mercato domestico e dalla severità delle restrizioni imposte. In generale la riduzione del traffico merci ha invece registrato perdite minori (-12% a livello europeo e -23% a livello nazionale) in quanto, come accennato in precedenza, non sono state imposte restrizioni dirette alla movimentazione delle merci.

Il traffico in Italia si è attestato quindi sui 53 milioni di passeggeri, contro un dato 2019 di oltre 193 milioni. La riduzione ha colpito più duramente i collegamenti internazionali (-78,4%) rispetto a quelli domestici (-61,3%) date le minori limitazioni imposte agli spostamenti interni rispetto a quelli fra nazioni diverse.

I movimenti complessivi sono diminuiti del 57,2% con un calo dei collegamenti nazionali del 50,0% a fronte di un decremento registrato da quelli internazionali del 67,9%; sotto il profilo qualitativo la componente *low cost* è stata meno colpita rispetto a quella *legacy* ed è riuscita a reagire in maniera più rapida alla volatile dinamica del mercato, almeno fino al verificarsi della seconda ondata di contagi.

La perdita di fatturato complessiva del settore aeroportuale italiano si stima in circa 2 miliardi di euro

mentre le compagnie aeree a livello mondiale hanno subito una flessione dei ricavi stimata in 118 miliardi di dollari; la forte contrazione dei volumi d'affari sta generando una crisi di liquidità nel settore che ha portato alcuni governi ad adottare iniziative di sostegno finanziario destinate ai vettori ed ai gestori aeroportuali che potranno favorire la tenuta dell'intero settore del trasporto aereo.

Come riportato in premessa, lo scalo di Napoli ha registrato un decremento del traffico del 74,4% con un risultato leggermente peggiore rispetto alla media nazionale; anche gli altri principali aeroporti italiani hanno registrato una considerevole flessione del traffico mentre gli aeroporti nelle isole, come Catania, Palermo e Cagliari hanno registrato una minore riduzione dei passeggeri grazie alla tenuta della domanda interna e *business*.

La seguente tabella riporta i primi 10 aeroporti italiani per numero di passeggeri:

Top 10 - Aeroporti Italia		Passeggeri 2020	% vs Passeggeri 2019
1	Roma Fiumicino	9.830.957	(77,4)
2	Milano Malpensa	7.241.766	(74,9)
3	Bergamo	3.833.063	(72,3)
4	Catania	3.654.457	(64,3)
5	Venezia	2.799.688	(75,8)
6	Napoli	2.779.946	(74,4)
7	Palermo	2.701.519	(61,5)
8	Bologna	2.506.258	(73,4)
9	Milano Linate	2.274.202	(65,4)
10	Cagliari	1.767.890	(62,8)

Fonte: Assaeroporti

### L'impatto della pandemia su GESAC

Come si evince dalla seguente tabella la pandemia da COVID-19 ha determinato gravissimi effetti sull'andamento gestionale dell'azienda a causa della drastica contrazione dei volumi di traffico.

Dati economici Valori espressi in Euro/000	Valori al		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Absolute	%
Ricavi	40.529	146.931	(106.402)	(72%)
<b>Ebitda</b>	<b>(6.183)</b>	<b>61.616</b>	<b>(67.799)</b>	<b>&lt;(100%)</b>
Amm.ti materiali ed immat.	(20.473)	(21.203)	730	(3%)
<b>Ebit (risultato operativo)</b>	<b>(26.656)</b>	<b>40.413</b>	<b>(67.069)</b>	<b>&lt;(100%)</b>
Gestione straord. e finanz.	(1.838)	(1.281)	(557)	43%
Imposte	5.994	(15.035)	21.029	<(100%)
<b>Utile Netto</b>	<b>(22.500)</b>	<b>24.097</b>	<b>(46.597)</b>	<b>&lt;(100%)</b>

Si segnala comunque che anche durante la fase di *lockdown*, in ottemperanza al Decreto del Ministri dei Trasporti n.112 del 12 marzo 2020, lo scalo di Napoli è rimasto sempre aperto ed operativo al fine di assicurare, insieme con altri principali aeroporti italiani indicati nel decreto, i servizi minimi essenziali di

trasporto aereo. L'aeroporto di Salerno durante il *lockdown* ha operato esclusivamente voli emergenza e voli di Stato per poi riprendere lievemente l'attività volativa, solo di Aviazione Generale, durante i mesi estivi. Ad ogni modo, al profilarsi ed al successivo evolversi dell'emergenza, la Società ha tempestivamente posto in essere azioni mirate al rapido adeguamento dei processi ai nuovi protocolli di sicurezza sanitaria ed a mitigare gli impatti economico-finanziari della crisi mediante interventi correttivi sulle spese e ricorrendo alle misure governative messe in campo per arginare la crisi economica.

Come meglio descritto nel seguito, si è in generale agito nell'ottica di mantenere i livelli di servizio essenziali ed effettivamente commisurati ai variabili volumi di traffico, puntando sulla flessibilizzazione della struttura delle forniture di beni e servizi e modulando, soprattutto nelle fasi acute dell'emergenza, l'apertura delle aree funzionali del terminal nella misura necessaria a garantire un'adeguata operatività. A partire dal mese di aprile si è inoltre fatto ricorso agli ammortizzatori sociali che hanno consentito di limitare l'impatto del costo del personale temporaneamente inattivo. Le azioni di contenimento della spesa hanno riguardato anche la revisione del piano degli investimenti.

Sotto il profilo finanziario la Società, al fine garantirsi le necessarie disponibilità liquide, ha attivato una linea di credito a breve termine e adottato una cauta gestione del circolante al fine di controbilanciare la riduzione e la diluizione dei flussi in entrata.

### Il quadro normativo

Il quadro normativo del 2020 è stato caratterizzato dai numerosi provvedimenti governativi che hanno fortemente inciso sul settore del trasporto aereo. Oltre ai citati provvedimenti sulla restrizione della mobilità dei cittadini, vi sono state anche le disposizioni e le linee guida emanate di volta in volta dagli organi competenti che hanno definito le misure necessarie a garantire la sicurezza sanitaria per contrastare la diffusione del Coronavirus. La GESAC quindi ha prontamente definito un proprio protocollo di contrasto alla diffusione del virus.

Il Governo e le altre autorità competenti sono inoltre intervenuti individuando misure di sostegno e ristori sia a livello generalizzato sia specifici per il settore aeroportuale. Di seguito si riportano quelle rilevanti ai fini della definizione del quadro normativo di riferimento della GESAC:

- il decreto legge n. 34 del 19 maggio del 2020 convertito dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020 (cd. "Decreto Rilancio") ha disposto:
  - "la proroga di due anni della durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso", pertanto la scadenza delle concessioni degli aeroporti di Napoli e Salerno è stata prorogata dal 2043 al 2045;
  - la destinazione, a partire dal 1 luglio 2021, di una quota dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco al "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale";
  - l'esenzione dal versamento del saldo IRAP 2019 e della prima rata di acconto IRAP 2020, il credito d'imposta per l'adeguamento e la sanificazione degli ambienti di lavoro ed il posticipo, con rateizzo, dei termini di pagamento di una parte dei versamenti tributari e contributivi;

- la legge 30 dicembre 2020 n. 178 (cd. "Legge di Bilancio 2021") ha inoltre previsto l'istituzione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro (di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del COVID-19. I termini e le modalità di accesso al fondo, nonché i criteri di determinazione e di erogazione dello stesso saranno definiti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze;
- sempre a sostegno del settore aeroportuale è intervenuta l'ENAC dando la possibilità di dilazionare il pagamento del canone di concessione rispetto alle date normalmente previste;
- infine, la Regione Campania con deliberazione del 26 maggio 2020, ha disposto di destinare 10 milioni di euro, finanziati con i fondi PON FESR Campania 2014-20, alla realizzazione di un programma di comunicazione e *marketing* per il rilancio della mobilità turistica in Campania. In attuazione alla delibera, nel mese di febbraio 2021, è stata pubblicata la Lettera di Invito per la procedura negoziata di affidamento della quota relativa alla campagna di comunicazione da attuarsi presso gli scali di Napoli e Salerno.

Per quanto riguarda la regolazione economica degli aeroporti, con Delibera n.136 del 16 luglio 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha concluso il procedimento di revisione dei "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali". I nuovi modelli approvati entreranno in vigore a partire dal 1° luglio 2021 anche se su alcune misure è stato presentato ricorso da vari gestori aeroportuali tra i quali GESAC. Si fa inoltre presente che, in accordo con le autorità competenti e gli utenti aeroportuali, il rinnovo del Contratto di Programma 2016-2019 della GESAC è stato sospeso in considerazione della situazione di emergenza.

Si segnala infine che nel 2020 è stato formalizzato il recesso del Regno Unito dall'Unione Europea; gli accordi hanno definito un periodo transitorio fino al 31 dicembre 2020 in cui i rapporti tra gli stati ed anche i diritti aeroportuali applicati ai voli da e per il Regno Unito sono rimasti invariati. L'effettiva uscita dal mercato, dal territorio doganale e dagli accordi internazionali dell'Unione Europea è avvenuta il 1° gennaio 2021 ed avrà conseguenze sulla circolazione dei cittadini e delle merci e sulla documentazione richiesta per l'attraversamento delle frontiere.

Per quanto riguarda gli aspetti giuridico normativi rilevanti ai fini della realizzazione del progetto di sviluppo e adeguamento dell'Aeroporto di Salerno, si segnala che il Consiglio di Stato, con sentenza del 9 novembre 2020, ha accolto il ricorso in appello presentato dalla GESAC contro la sentenza del TAR Campania del febbraio 2020 che, sulla base del ricorso presentato da alcuni cittadini, annullava il Decreto di Compatibilità ambientale del Master Plan Salerno. Successivamente a tale pronuncia pertanto sono riprese le attività finalizzate all'attuazione del piano di sviluppo dello scalo.



## LE PRIORITÀ AZIENDALI

### Le linee guida strategiche

Nel 2020 la GESAC ha operato nella difficile situazione generale descritta. Il repentino cambio di scenario rispetto agli anni precedenti, caratterizzati da una sostenuta crescita del traffico e da un brillante andamento gestionale, è stato affrontato con tempestività e decisione. E' stato quindi necessario rivedere la strategia di breve periodo per riadattarla alla nuova ed imprevedibile situazione contingente ed alle incerte prospettive per il futuro.

Le azioni poste in essere sono state orientate soprattutto a tutelare la salute di passeggeri e operatori, adeguare la struttura operativa per minimizzare gli impatti economici negativi, salvaguardare l'occupazione e preservare la continuità aziendale e la tenuta finanziaria nel medio periodo.

In un'ottica più ampia si è inoltre cercato di sostenere la filiera aeroportuale rivedendo gli importi ed i termini di pagamento dei canoni di sub-concessione e gestendo le posizioni reciproche mediante accordi di compensazione e dilazione.

Per quanto riguarda i rapporti con le compagnie aeree, vista l'estrema variabilità delle regole e delle restrizioni sugli spostamenti, si è cercato di sostenere i vettori operanti sullo scalo rafforzando le *partnership* con i principali *player* che hanno tentato, soprattutto nei mesi estivi, di ricostituire un'offerta di collegamenti al servizio soprattutto degli utenti *leisure*. Le compagnie aeree *low cost* hanno infatti confermato il proprio interesse strategico per lo scalo di Napoli; Volotea, nel pieno della pandemia, ha attivato una propria base operativa presso l'aeroporto di Napoli ed in generale, come fatto anche da Ryanair e EasyJet, ha cercato di contrastare il calo del traffico riorientando le proprie tratte verso i collegamenti nazionali. Maggiormente penalizzati dalla crisi sono stati invece i vettori *legacy* a causa di modello di business meno flessibile e della mancata ripresa dei collegamenti destinati a soddisfare la loro clientela *affari* e di quelli con gli *hub* europei per destinazioni finali di tipo intercontinentale.

L'azienda, nella consapevolezza che la pandemia non avrebbe esaurito i suoi effetti nel 2020, si è inoltre preparata ad affrontare un 2021 ancora incerto e fortemente legato all'andamento della campagna di vaccinazione. Le linee strategiche di breve periodo si orientano infatti ad una gestione operativa e finanziaria estremamente conservativa anche se pronta a reagire tempestivamente appena si potranno vedere i primi segnali di ripresa, auspicabilmente nella seconda parte dell'anno. Tale ripresa, attesa soprattutto per i mesi estivi stante la stagionalità tipica della curva del traffico degli scali campani e il benefico effetto dell'innalzamento della temperatura sulla circolazione del virus, risulta in ogni caso condizionata da fattori esogeni ed indipendenti dall'operato della Società quali: la realizzazione della campagna vaccinale, la riduzione o eliminazione delle restrizioni alla circolazione e la risposta della domanda alla ripresa del trasporto aereo.

Infine, la GESAC ha confermato il proprio *commitment* e la forte valenza strategica del percorso di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, finalizzato alla costituzione del Sistema Aeroportuale Campano per la gestione unitaria, integrata e sinergica, degli aeroporti di Napoli e Salerno. La realizzazione di questo



importante progetto infrastrutturale rappresenta infatti un volano per l'economia del territorio grazie alle ampie ricadute che si prevedono sull'intero tessuto produttivo della regione. Quindi, seppure con uno slittamento della attività dovuto sia allo *stop* imposto dall'attesa della sentenza del Consiglio di Stato sia all'emergenza Coronavirus, la società ha proseguito le attività propedeutiche e necessarie ai fini della realizzazione del piano di sviluppo dello scalo.

Ai fini della realizzazione del suddetto piano la società sta siglando le convenzioni necessarie all'attivazione dei Fondi di finanziamento stanziati per opere. In particolare, i fondi stanziati dal d.l.133/2014 (cd. Sblocca Italia) per circa 40 € mln, da utilizzare per l'acquisizione delle aree, l'adeguamento e l'allungamento della pista e delle infrastrutture di volo, ed i Fondi regionali di cui alla Legge Regionale n. 38 del 2017 per circa 93 € mln per la realizzazione del nuovo terminal e degli altri edifici, degli impianti e delle ulteriori opere *airfield* a completamento del progetto di sviluppo.

In aggiunta si segnala che in seguito alla incorporazione dell'Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi S.p.A. la GESAC è subentrata quale Soggetto Attuatore nelle convenzioni siglate con la Regione Campania per: il finanziamento di interventi finalizzati al miglioramento della security e del servizio antincendio, nell'ambito degli accordi "Patto per il Sud" e che prevede un impiego di risorse finanziarie pari a circa 3,2 € mln, di cui 2,5 € mln finanziate a fondo perduto; la progettazione degli interventi infrastrutturali per lo sviluppo dell'Aeroporto di Salerno tramite la concessione di un Fondo di Rotazione di 0,77 € mln ad oggi erogato per circa 0,36 € mln.

### La qualità dei servizi

Nel 2020 GESAC ha mantenuto alto il livello di attenzione alla qualità dei servizi rimodulandoli in funzione degli specifici protocolli di sicurezza sanitaria attuati per la prevenzione dei rischi associati alla pandemia. Nell'intento di perseguire il mantenimento dell'elevato livello di soddisfazione sui servizi erogati, pur in una situazione di emergenza sanitaria con modifiche strutturali apportate al terminal ed incisive azioni di contenimento dei costi, si è garantito il monitoraggio continuo della qualità dei servizi, ad eccezione del solo periodo di *lockdown*, mediante i due capisaldi del Sistema di Gestione della Qualità, il Quality Control System (QCS) per la misurazione della qualità erogata e il Quality of Service Monitor (QSM) per il monitoraggio della qualità percepita.

Nello specifico il QCS è incentrato sulla misurazione oggettiva, su base campionaria, dei tempi dei servizi cruciali per l'operatività aeroportuale; il QSM rileva invece la soddisfazione sulla qualità dei servizi offerti presso lo scalo di Napoli mediante la somministrazione ai passeggeri in arrivo e in partenza di questionari costruiti sulla base degli indicatori della Carta dei Servizi.

Altro punto fermo nella rilevazione del gradimento dei servizi aeroportuali è il sistema di "gestione dei reclami e delle valutazioni" che consente di rilevare le esigenze della clientela e le eventuali flessioni nelle *performance* dei servizi potendo quindi attuare piani di miglioramento mirati. Per tale sistema, in linea con la norma ENAC di riferimento e con le politiche di GESAC per la sostenibilità ambientale e per l'efficienza dei

processi, si è avviata la graduale eliminazione del cartaceo, sostituendo le "cassette" presenti nel Terminal per la raccolta e la distribuzione dei moduli cartacei con pannelli informativi<sup>1</sup> riportanti il QR CODE attraverso il quale si può accedere alla scheda "feedback" del sito web di GESAC, favorendo in tal modo l'utilizzo dei canali digitali per comunicare con il gestore aeroportuale.

Sono stati invece sospesi i sistemi di approfondimento sulla qualità dei servizi adottati in precedenza tra i quali il programma di *benchmark* internazionale ASQ, Airport Service Quality, per la misurazione comparativa della soddisfazione dei passeggeri tra gli aeroporti partecipanti.

In generale, il Sistema della Qualità adottato da GESAC si basa sulla strategia del miglioramento continuo. Gli impegni assunti nei confronti dell'utenza in termini di perfezionamento delle *performance* e della qualità dei servizi sono declinati nella Carta dei Servizi, aggiornata annualmente, anch'essa disponibile dal 2020 nel solo formato digitale sul sito web dell'Aeroporto di Napoli.

### Le attività operative

La gestione delle *Operations* nell'anno 2020 è stata focalizzata sulla realizzazione di una serie di iniziative funzionali alla gestione dell'emergenza pandemica COVID-19, sia da un punto di vista sanitario e di safety, sia di impatto sul business, con particolare riferimento ai seguenti ambiti di intervento:

- adeguamento delle infrastrutture e dei processi alle previsioni normative per il contrasto alla diffusione della pandemia;
- ottimizzazione dell'impiego di risorse e spazi e riconfigurazione dei servizi.

Per quanto riguarda l'adeguamento delle infrastrutture e dei processi la GESAC ha dovuto adeguarsi alle norme anti-contagio.

A tal fine è stato prontamente elaborato un Protocollo per assicurare l'applicazione delle misure di contrasto alla diffusione del COVID-19 e rendere lo scalo un luogo oltremodo sicuro dal punto di vista sanitario infondendo nuovamente "fiducia" e "senso di sicurezza" nel passeggero.

Il Protocollo ha comportato la realizzazione di una serie di investimenti *ad hoc* e l'implementazione di nuove soluzioni e tecnologie innovative per la gestione dei processi operativi aeroportuali con riferimento agli aspetti di igiene, sanificazione e distanziamento sociale. Nello specifico, i principali interventi messi in campo sono stati:

- a) limitazione dell'accessibilità all'aerostazione, riorganizzazione dei flussi dei passeggeri e riconfigurazione delle aree dell'aerostazione al fine di limitare i contatti e garantire il

1



- distanziamento sociale;
- b) predisposizione di molteplici postazioni di controllo temperatura con installazione di *termoscanner* di ultima generazione in uso a personale adeguatamente formato;
  - c) intervento radicale di sanificazione statica delle condotte di areazione, sostituzione dei sistemi di filtraggio e installazione di sistema all'avanguardia di sanificazione dinamica basato sull'impiego della tecnologia UVC;
  - d) installazione all'interno dell'aerostazione, come primo aeroporto in Italia, di cabine di sanificazione per passeggeri in partenza e relativi bagagli;
  - e) installazione di dispositivi per la sanificazione delle attrezzature utilizzate dai passeggeri (sedie PRM, carrelli, ecc.), con impiego di differenti tecnologie (raggi UVC, sistema sanificante, ausili antimicrobici), adozione di dispositivi di protezione del personale aeroportuale e dell'utenza, incremento del ricorso a tecnologia *touchless* e adeguamento delle modalità e delle frequenze del servizio di pulizia e sanificazione delle aree.

In generale si segnala che in questo ambito, oltre a quanto previsto strettamente dalla norma, l'Aeroporto di Napoli ha adottato iniziative aggiuntive ed ulteriormente stringenti, intendendo assumere un incisivo ruolo di *leadership* nel contrasto dell'emergenza sanitaria.

A conferma dell'adeguatezza delle misure messe in campo nel mese di novembre GESAC ha conseguito l'Airport Health Accreditation di ACI - Airport Council International. Questa certificazione riconosce l'impegno dell'Aeroporto di Napoli nel dare priorità alle misure di salute e sicurezza in conformità con le raccomandazioni della task force per il riavvio dell'aviazione del Consiglio ICAO, in allineamento con il protocollo congiunto EASA ed ECDC sulla sicurezza aerea e le linee guida di ACI EUROPE per un'esperienza sicura dei passeggeri negli aeroporti.

Per quanto riguarda l'ottimizzazione dell'impiego di risorse e degli spazi, a partire dal mese di marzo, il gestore ha proposto ed ottenuto dall'ente concedente la possibilità di ridurre gli spazi a disposizione dei passeggeri al fine di consentire un utilizzo modulare dell'aerostazione in base agli effettivi volumi di traffico. Sulla base di *risk assessments* di volta in volta prodotti è stato infatti possibile chiudere temporaneamente alcune aree del terminal ed ottimizzare i consumi di utenze e dei servizi funzionali alla tenuta delle aree (es. servizio di pulizia).

Allo stesso modo si è attuata la temporanea disattivazione di alcune postazioni di controllo (es. controllo accessi personale aeroportuale in aerostazione, controllo forniture aeroportuali) mentre alcuni servizi essenziali afferenti alla gestione sono stati riconfigurati sulla base dei vari scenari consentendo un'ottimizzazione dell'impiego di risorse umane (es. presidi airfield, Apron, ecc.).

Inoltre, i principali contratti relativi ai servizi operativi svolti da soggetti terzi sono stati rimodulati in un'ottica di passaggio da servizio "a presidio" a servizio "on call" e comunque dimensionati alle effettive necessità operative. A partire dal secondo semestre è poi stato posto in atto un progetto di

riconfigurazione di alcuni servizi operativi per passare alla gestione *in house* delle seguenti attività:

- Assistenza a Passeggeri con Ridotta Mobilità fino al gate di imbarco;
- Gestione dei carrelli portabagagli;
- Portierato e Vigilanza degli Uffici Direzionali;
- Pattugliamento dell'area *landside*;
- Spazzamento delle piste e vie di rullaggio e di tutte le aree *airside*;
- Gestione bagagli non ritirati in arrivo.

### Sviluppo Cargo

Al fine di potenziare il settore del traffico delle merci e cogliere le opportunità di crescita offerte dal mercato, la GESAC ha sottoscritto un *Memorandum of Understanding* con il vettore *express courier* UPS in base al quale, a febbraio 2021, sono state avviate le attività di un nuovo volo *All Cargo* con frequenza giornaliera, in aggiunta all'operativo DHL già presente sullo scalo. Lo stesso DHL ha inoltre confermato l'interesse per lo sviluppo delle proprie attività presso l'Aeroporto di Napoli investendo sul potenziamento della propria base logistica presso lo scalo.

Inoltre, sempre ad inizio 2021, nella convinzione che gli aeroporti giochino un ruolo fondamentale nel trasporto, movimentazione e stoccaggio a supporto della distribuzione dei vaccini, GESAC ha dotato i magazzini del nuovo Terminal Merci di nuove attrezzature e impianti per contribuire attivamente all'imponente sfida logistica lanciata dalla campagna di vaccinazione di massa. Sono stati infatti installati ultracongelatori di ultima generazione idonei alla conservazione di oltre 500.000 dosi di vaccino fino ad una temperatura di  $-80^{\circ}\text{C}$  come richiesto dal vaccino prodotto da Pfizer; sono state altresì installate celle frigo, con capacità di stoccaggio di circa 600.000 dosi a  $-20^{\circ}\text{C}$ , temperatura sufficiente per la conservazione del vaccino prodotto da Moderna.

### La safety

Nell'anno 2020 la GESAC ha continuato ad operare in linea con i propri Sistemi di gestione della Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia conformi alle normative tecniche di riferimento, rispettivamente la UNI EN ISO 9001:2015; OHSAS 18001:2007, UNI EN ISO 14001:2015, UNI EN ISO 50001:2011.

Nonostante la contrazione del business e la necessità di efficientare l'utilizzo delle risorse, nell'ambito dei Sistemi di gestione sono stati realizzati specifici monitoraggi, *audit* ed ispezioni con l'obiettivo di assicurare il miglioramento continuo e il raggiungimento degli obiettivi fissati.

Allo stesso modo, per quanto riguarda le attività di coordinamento sullo scalo, sono state svolte esercitazioni di emergenza, come previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale, mediante specifiche simulazioni che hanno visto il coinvolgimento di tutte le organizzazioni, pubbliche e private, presenti in aeroporto.

### La security

Il 2020 è stato caratterizzato dalla stringente necessità di coniugare efficienza operativa e mantenimento degli standard di *Aviation Security* previsti dalla normativa vigente.

Sotto il profilo tecnologico sono stati installati due apparati Explosive Detection System di tipo Standard 3 per lo *screening* dei bagagli da stiva che garantiscono i più elevati standard di sicurezza presenti sul mercato. Tale installazione garantisce inoltre la *compliance* con le modifiche del Regolamento UE 2015/1998 la cui attuazione è stata in ogni caso prorogata al settembre 2022.

Sotto il profilo dei processi sono state aggiornate le procedure di *screening* di passeggeri e operatori aeroportuali al fine di contenere la diffusione del virus e garantire la tutela della salute del personale *security*. Anche il sistema controllo Qualità Interno è stato adeguato alla situazione contingente infatti, oltre alle attività di ispezione e *audit* previste sui processi di *Aviation Security*, sono stati effettuati controlli specifici per i processi di controllo anti COVID-19.

Infine, nel mese di settembre, l'Aeroporto di Napoli ha ricevuto una visita del Nucleo Nazionale Ispettivo, composto da rappresentanti di ENAC e del Ministero degli Interni, che nel complesso ha confermato la qualità e la consistenza del sistema *Aviation Security* adottato sullo scalo.

### Il rispetto dell'ambiente

Nonostante il difficile periodo abbia ridotto le risorse a disposizione e quindi imposto una maggiore efficienza nell'espletamento di tutte le attività, la GESAC ha continuato ad operare in conformità agli standard ISO, mantenendo tutte le attività di autocontrollo e di manutenzione in campo ambientale e le attività di monitoraggio strumentale di rumore e qualità dell'aria, nonché di rendicontazione e analisi degli indicatori quali-quantitativi a presidio degli aspetti di sostenibilità normalmente gestiti.

Per quanto attiene alle certificazioni ambientali rilasciate all'aeroporto, conformemente alle direttive previste dall'Ente Italiano di Accreditamento, le scadenze delle Certificazioni ISO 14001 e 50001 sono state prorogate a tutto maggio 2021. Analogamente è stata prorogata di un anno la scadenza del certificato di neutralità rispetto le emissioni climalteranti rilasciato dall'ACI - Airport Council International- nell'ambito del programma internazionale di Airport Carbon Accreditation.

Con riferimento alla gestione dei rifiuti aeroportuali se da un lato si è rilevato che il calo del traffico ha determinato una significativa riduzione della produzione di rifiuti, dall'altro la pandemia ha generato nuove categorie di rifiuti che hanno reso necessario riorganizzare i servizi di raccolta.

Per quanto riguarda invece l'Aeroporto di Salerno, sin dai primi mesi di subentro nella gestione da parte di GESAC è stato intrapreso un importante programma di riqualifica ambientale. Sono state infatti realizzate significative attività di bonifica del sedime, mentre altre sono tuttora in corso, riguardanti aree militari dismesse e conferite alla precedente società di gestione e sinora lasciate in disuso.

Nel febbraio 2018 il piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno ha ottenuto il Decreto di Compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, sulla cui base nel gennaio 2021 è stato definito un puntuale Piano di Monitoraggio Ambientale, in accordo con l'Agenzia Regionale per l'ambiente della Regione Campania

(ARPAC), ed attualmente in fase di implementazione. Tale Piano prevede nel tempo uno stretto controllo da parte degli Enti preposti su tutti i principali parametri ambientali, garantendo che lo sviluppo aeroportuale derivante dai lavori di potenziamento dello scalo non altererà l'equilibrio ambientale del sito.

## L'ANDAMENTO ECONOMICO

## Analisi dei risultati reddituali

L'andamento economico dell'esercizio 2020 riflette la profonda crisi economica del settore generata dall'emergenza sanitaria da COVID-19. L'**EBITDA** registra infatti un valore negativo pari a **-6,2 € mln.**

L'andamento dei ricavi è stato determinato dall'evoluzione dei provvedimenti restrittivi sulla mobilità di volta in volta emanati; il fatturato si è quasi azzerato durante il periodo di *lockdown* nazionale e, solo nei mesi, estivi ha evidenziato un *trend* in crescita grazie alla temporanea ripresa dell'attività volativa e commerciale; la successiva flessione della curva di traffico ha determinato un'ulteriore contrazione dei ricavi nell'ultimo trimestre dell'anno.

Al profilarsi del crollo del fatturato la GESAC ha prontamente messo in campo azioni di contenimento dei danni economici quali il ricorso agli ammortizzatori sociali, la rinegoziazione dei contratti passivi in essere per adeguarli alla ridotta operatività ed una riconfigurazione delle principali attività operative.

A fronte di una riduzione del fatturato del 72% rispetto al 2019, il risparmio dei costi al netto degli accantonamenti e degli ammortamenti è stato pari al 46%.

Di seguito si riporta il conto economico riclassificato dell'esercizio in esame comparato con quello dello scorso anno.

Valori espressi in Euro/000

	Valori al 31/12/2020	Valori al 31/12/2019	Variazione assoluta	Variazione %
Diritti di imbarco passeggeri e Prm	14.641	58.629	(43.988)	(75%)
Diritti di approdo partenza e sosta	6.702	18.710	(12.008)	(64%)
Diritti di sicurezza	7.115	27.860	(20.745)	(74%)
Altri ricavi aeronautici regolati	2.048	4.840	(2.792)	(58%)
Ricavi commerciali	9.643	36.076	(26.433)	(73%)
Altri ricavi non regolati	380	816	(436)	(53%)
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE OPERATIVA</b>	<b>40.529</b>	<b>146.931</b>	<b>(106.402)</b>	<b>(72%)</b>
Costi operativi esteri	27.583	56.879	(29.296)	(52%)
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>12.946</b>	<b>90.052</b>	<b>(77.106)</b>	<b>(86%)</b>
Costo del personale	17.425	27.129	(9.704)	(36%)
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>(4.479)</b>	<b>62.923</b>	<b>(67.402)</b>	<b>&gt;(100%)</b>
Accantonamenti	1.704	1.307	397	30%
<b>EBITDA</b>	<b>(6.183)</b>	<b>61.616</b>	<b>(67.799)</b>	<b>&gt;(100%)</b>
Ammortamenti	20.473	21.203	(730)	(3%)
<b>MARGINE OPERATIVO</b>	<b>(26.656)</b>	<b>40.413</b>	<b>(67.069)</b>	<b>&gt;(100%)</b>
Risultato dell'area straordinaria	0	0	0	0%
Risultato dell'area finanziaria	(1.838)	(1.281)	(557)	43%
<b>RISULTATO LORDO</b>	<b>(28.494)</b>	<b>39.132</b>	<b>(67.626)</b>	<b>&gt;(100%)</b>
Imposte sul reddito	5.994	(15.035)	21.029	>(100%)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>(22.500)</b>	<b>24.098</b>	<b>(46.597)</b>	<b>&gt;(100%)</b>



Si riporta l'analisi dell'andamento delle componenti economiche facenti capo alle diverse aree della gestione.

## I RICAVI

### Le attività Aviation

Valori espressi in Euro/000

	Valori al		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Assolute	%
Diritti di imbarco passeggeri e Prm	14.641	58.629	(43.988)	(75%)
Diritti di approdo partenza e sosta	6.702	18.710	(12.008)	(64%)
Diritti di sicurezza	7.115	27.860	(20.745)	(74%)
<b>Totale</b>	<b>28.458</b>	<b>105.199</b>	<b>(76.741)</b>	<b>(73%)</b>

I ricavi derivanti dai Diritti aeroportuali hanno registrato una drastica riduzione del 73%.

Dati quantitativi - Aeroporto di Napoli	Valori al		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Assolute	%
Linea nazionale	1.218.966	3.422.760	(2.203.794)	(64,4%)
Linea internazionale	1.522.205	6.964.907	(5.442.702)	(78,1%)
Charter	30.361	446.829	(416.468)	(93,2%)
Transiti	1.383	16.566	(15.183)	(91,7%)
Aviazione Generale	7.031	9.006	(1.975)	(21,9%)
<b>Totale passeggeri</b>	<b>2.779.946</b>	<b>10.860.068</b>	<b>(8.080.122)</b>	<b>(74,4%)</b>
<b>Movimenti</b>	<b>29.414</b>	<b>82.577</b>	<b>(53.163)</b>	<b>(64,4%)</b>
<b>Tonnellaggio</b>	<b>927.783</b>	<b>2.748.554</b>	<b>(1.820.771)</b>	<b>(66,2%)</b>

Nel corso dell'esercizio in esame il traffico passeggeri è stato di 2.779.946 unità, con un decremento rispetto al 2019 del 74,4%, mentre i movimenti aerei sono diminuiti del 64,4%.

Per quanto riguarda lo scalo di Salerno si segnala invece che, nel 2020, si sono registrati 4.728 movimenti di aviazione generale che hanno generato un traffico passeggeri di 11.925 unità.

Dopo un avvio d'anno in crescita (+7,7% di passeggeri a gennaio 2020 vs 2019), a partire dalla fine di febbraio gli eventi derivanti dalla pandemia COVID-19 hanno causato una repentina e drastica diminuzione del volo. Il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Napoli, a causa del *lockdown* nazionale si infatti è praticamente azzerato ad aprile e maggio, per poi riprendersi solo parzialmente durante i mesi estivi, in coincidenza con l'allentamento delle restrizioni alla mobilità dei cittadini; la successiva ripresa dei contagi e le nuove misure restrittive al livello regionale e nazionale hanno determinato una ulteriore e significativa flessione del traffico che a novembre e dicembre ha fatto registrare il 90% di passeggeri in meno rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente.

Durante la *summer* buona parte dei vettori è tornata ad operare sullo scalo, ma nella maggior parte dei casi

la riduzione della domanda, causata dalle continue limitazioni dalle mutevoli regole sugli spostamenti ed in particolare su quelli internazionali, ha fatto sì che la ripresa degli operativi sia stata di breve durata. Diverse compagnie aeree hanno provato a rafforzare la propria offerta sul comparto nazionale, operando nel picco estivo tratte che normalmente venivano sospese (Volotea su Torino, Trieste e Verona) o lanciandone di nuove durante la stagione invernale (Ryanair su Cagliari, Genova, Palermo, Torino e Trieste, Volotea su Venezia). Anche grazie a queste operazioni, il settore della linea nazionale (-64,4% rispetto al 2019) ha ceduto meno traffico rispetto a quello della linea internazionale (-78,1%), dove si sono in ogni caso registrate anche attivazioni di nuove rotte, come Dortmund di Wizz Air e Lviv di SkyUp. Il Charter "classico" relativo al turismo, sia *incoming* sia *outgoing*, è stato nullo, e la categoria si è ridotta nell'anno quasi esclusivamente ai saltuari voli effettuati per portare in trasferta le squadre di calcio campane.

Il pesante calo del traffico aereo registrato nel 2020 ed i molti fattori di incertezza che continuano a dominare lo scenario mondiale rendono estremamente incerte le previsioni sui tempi di un ritorno del traffico a livelli pre-COVID. Per fronteggiare questa crisi senza precedenti, che avrà un impatto pluriennale sui livelli di connettività europea ed intercontinentale, alcuni dei principali vettori hanno deciso di attuare un drastico ridimensionamento delle flotte aeromobili e dei piani di sviluppo. In questo complesso scenario, ed in considerazione della scarsa propensione al volo da parte dei passeggeri, i vettori hanno mostrato una forte cautela ad immettere capacità sul mercato, anche per timore delle inefficienze derivanti da valori di *load factor* più bassi rispetto alla consuetudine.

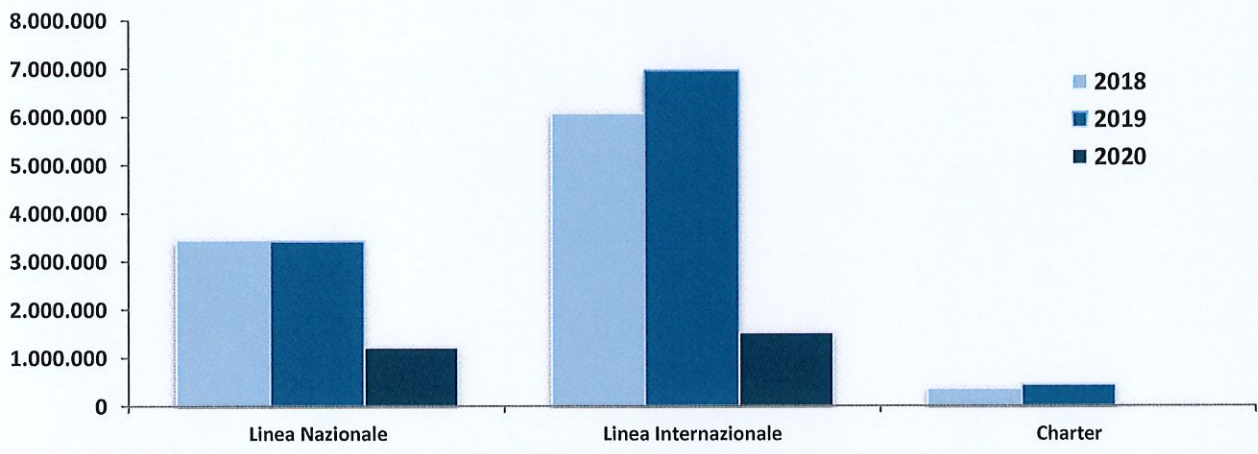
Pertanto, al fine di sostenere al massimo i livelli di attività, la GESAC si è posta l'obiettivo di stringere accordi specifici per il periodo COVID per mettere i vettori nelle condizioni di fronteggiare la crisi e continuare ad investire sullo scalo, consentendo loro di programmare più tranquillamente il recupero dei volumi 2019 ed il proprio sviluppo su Napoli nel medio-lungo periodo, e mantenere per il gestore livelli di marginalità a passeggero paragonabili a quelli pre-COVID.

In quest'ottica vanno lette le negoziazioni degli accordi con easyJet, Ryanair e Volotea, che si sono confermati come i principali tre vettori operanti sullo scalo movimentando un numero di passeggeri pari rispettivamente al 30%, al 24% ed all'11% del totale. Grazie alla capacità di stimolare la domanda a prezzi bassi, tipica del modello *low cost*, a fine 2020 queste tre compagnie aeree hanno in totale rappresentato il 66% dei passeggeri di Napoli, contro il 58% del 2019. In particolare, nonostante le difficoltà del periodo, l'accordo con Volotea ha permesso l'effettiva partenza a luglio 2020 della base operativa annunciata ad ottobre 2019, fornendo le pre-condizioni per riattivare più rapidamente la domanda di traffico nel breve periodo e consolidarla nel medio-lungo termine.

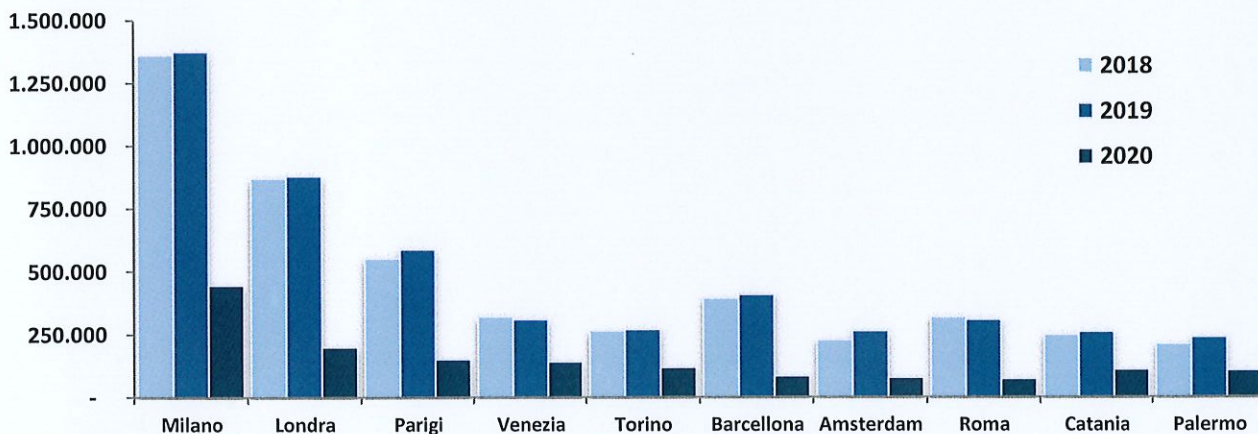
Le operazioni degli altri vettori sono state molto limitate, quando non addirittura nulle; in particolare le compagnie aeree tradizionali sono scese complessivamente dal 24% del traffico nel 2019 al 21% nel 2020: Tra le migliori, Alitalia e Lufthansa hanno superato la quota dei 100.000 passeggeri trasportati nell'anno contribuendo, rispettivamente, per il 7% ed il 4% al totale dei passeggeri di Napoli.

I seguenti grafici riportano la distribuzione del traffico dell'ultimo triennio distinto per le tre principali categorie e per le prime 10 destinazioni di linea.

Distribuzione del traffico per categoria



Distribuzione del traffico – top 10 destinazioni di linea



Per quanto riguarda gli Altri ricavi aeronautici regolati nel 2020 si è registrato un calo del 58% rispetto al 2019.

Valori espressi in Euro/000

	Valori al		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Assolute	%
ICB	158	383	(225)	(59%)
Diritti merci	432	501	(69)	(14%)
Deposito carburanti	419	1.233	(814)	(66%)
Banchi check in	381	932	(551)	(59%)
Beni ad uso esclusivo	609	1.129	(520)	(46%)
Altri Ricavi Aeronautici	49	662	(613)	(93%)
<b>Totale</b>	<b>2.048</b>	<b>4.840</b>	<b>(2.792)</b>	<b>(58%)</b>

La crisi economica generata dalla pandemia ha colpito l'intero comparto aeroportuale e la sua filiera. In considerazione di ciò la Società ha assunto un ruolo attivo di sostegno e mitigazione delle perdite per i sub-concessionari *aviation* attuando sospensioni e sconti sui canoni con l'intento di preservare la continuità operativa.

#### Le attività non Aviation

Valori espressi in Euro/000

	Valori a		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Assolute	%
Retail	4.201	18.633	(14.432)	(77%)
Parking	2.878	10.461	(7.583)	(72%)
Property	1.670	2.762	(1.092)	(40%)
Advertising	808	4.008	(3.200)	(80%)
Vari	86	212	(126)	(59%)
<b>Totale</b>	<b>9.643</b>	<b>36.076</b>	<b>(26.433)</b>	<b>(73%)</b>

Tutte le componenti dei Ricavi generati da attività non *aviation* hanno registrato una contrazione che a livello complessivo, rispetto al 2019, è risultata pari al 73%. La drastica riduzione del traffico passeggeri ha infatti avuto un impatto diretto sull'andamento economico delle attività con effetti negativi differenti a seconda della correlazione dei diversi *business* con il variare della domanda.

In questo scenario di incertezza e di crisi economico-finanziaria, la strategia negoziale della Società è stata incentrata, da un lato, sulla condivisione del rischio legato all'andamento dei volumi, che vede tra i clienti più esposti quelli dell'area *Retail*, *Rent a car* ed *Advertising* e dall'altro sulla difesa dei livelli dei corrispettivi variabili (*Royalty*) a fronte di proroghe contrattuali compensative e di flessibilità sugli orari di apertura delle attività commerciali.

Nello specifico, sono stati proposti gli esoneri totali o parziali dei corrispettivi fissi (Minimi Annui Garantiti) per evitare un diffuso disequilibrio contrattuale, che avrebbe portato alla cessazione anticipata degli accordi contrattuali e, parallelamente, sono stati attentamente gestiti i rapporti maturati precedentemente

alla diffusione della pandemia, al fine di rientrare di alcune posizioni pregresse, e quelli maturati durante il periodo della ripresa estiva.

Di seguito viene riportato il dettaglio delle variazioni delle attività non aviation.

### Retail

Le misure restrittive che nel *lockdown* hanno imposto la chiusura della quasi totalità delle attività commerciali e la drastica riduzione dei volumi di traffico hanno generato un decremento di questa voce di ricavo superiore alla contrazione del traffico stesso e pari a circa il 77%.

Le *performance* delle attività commerciali sono poi state ulteriormente penalizzate dalle procedure di viaggio aggiuntive che la pandemia ha imposto al passeggero (es. autocertificazioni e modulistica necessaria al viaggio); si è infatti ridotto il tempo a disposizione all'interno dell'aerostazione prima del viaggio, così come la propensione ad utilizzare tale tempo per consumare e fare acquisti in aeroporto. Inoltre, anche la variazione della composizione della tipologia prevalente di passeggero, che è passata da internazionale *in-coming* a domestico *out-going*, ha inciso negativamente sui fatturati delle attività commerciali, come confermato dai ricavi generati dal Duty Free (- 85%).

Ad ogni modo, nel corso del 2020, sono state svolte due gare per l'affidamento di spazi commerciali, una per un'attività *Retail* ed una per il *F&B*, che hanno confermato l'interesse da parte del mercato ad investire nel medio periodo sul canale *travel retail*, mantenendo gli stessi livelli di *royalty* pre-COVID.

Il settore Rent a Car ha registrato una flessione minore rispetto a quella del traffico, contenendo la contrazione su un valore del 61%; il noleggio di autovetture nel periodo estivo è risultato infatti una delle modalità più sicure di spostamento da e per l'aeroporto a discapito di mezzi collettivi e/o di pubblico servizio.

Per quanto riguarda la Sala Vip dell'Aeroporto di Napoli, a partire dal mese di marzo il servizio è stato interrotto per consentire i lavori di ristrutturazione e di ampliamento della sala per l'attuazione del nuovo progetto di *business* già avviato dalla Società prima della diffusione della pandemia. Con un bando di gara ad evidenza pubblica si è infatti intrapreso il passaggio da gestione diretta del servizio ad *outsourcing* affidato ad uno specialista del settore. L'aggiudicatario, nonostante il nuovo scenario di incertezza ed instabilità, ha comunque completato nel corso dell'anno l'allestimento della nuova sala ed attiverà il servizio ai passeggeri appena ci sarà un'adeguata ripresa del traffico.

### Parcheggi

I risultati del settore parcheggi dell'anno 2020 sono in calo del 72%. L'andamento di questa tipologia di ricavi nel corso dell'anno ha sostanzialmente seguito l'andamento del traffico; solo durante la *summer* infatti, in concomitanza con la ripartenza dei collegamenti aerei, si è registrata una ripresa dei ricavi grazie anche ad alcune iniziative volte a promuovere l'utilizzo dei parcheggi in piena sicurezza.

### Property

Su questa tipologia di ricavo, il crollo dei volumi ha avuto un minore impatto rispetto alle altre attività registrando una flessione del 40% rispetto al 2019. La componente di ricavi derivanti dalla subconcessione di locali ad uso ufficio ha infatti mantenuto una certa stabilità in quanto gli operatori hanno conservato le aree anche nei mesi di maggiore contrazione del traffico, oltre al fatto che parte delle attività svolte in tali uffici non sono correlate al traffico aereo.

### Advertising

La raccolta pubblicitaria attraverso la vendita di spazi all'interno del sedime aeroportuale è stata fortemente impattata dal calo dei passeggeri con una flessione dell'80% circa rispetto all'esercizio precedente.

Tale calo è legato sia al "taglio" degli investimenti in pubblicità operato da molte aziende a causa della crisi pandemica sia alla netta riduzione del valore di vendita degli spazi pubblicitari che dipende in maniera diretta dalla numerosità dei contatti a cui gli spazi stessi sono esposti.

### Altri ricavi non regolati

Valori espressi in Euro/000

	Valori a		Variazioni	
	31/12/2020	31/12/2019	Assolute	%
Servizi aggiuntivi di sicurezza	313	616	(303)	(49%)
Altri ricavi non regolati	67	200	(133)	(67%)
<b>Totale</b>	<b>380</b>	<b>816</b>	<b>(436)</b>	<b>(53%)</b>

Gli Altri ricavi non regolati includono principalmente i corrispettivi per i servizi extra di sicurezza prestati ai voli sensibili ed hanno anch'essi registrato un calo per effetto della contrazione dei collegamenti aerei, in particolare di quelli internazionali.

## I COSTI

### Costi operativi esterni

Il risparmio dei costi operativi esterni è stato di 29,3 € mln (-52% circa) rispetto allo scorso esercizio.

L'insorgere della situazione di emergenza sanitaria ha determinato, infatti, un immediato adeguamento di tutte le attività alle mutate esigenze.

Nel dettaglio, i principali contratti di fornitura di servizi sono stati oggetto di revisione in diminuzione, sospensione o recesso. In particolare, alcuni contratti relativi alla manutenzione degli impianti sono stati sospesi o rinegoziati al ribasso per il periodo di limitata operatività, tra questi: la manutenzione degli impianti di aiuto visivo a supporto delle operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, degli apparati e-gates, del sistema di smistamento bagagli e l'assistenza e manutenzione dei sistemi informatici aeroportuali.

Per le stesse motivazioni sopra menzionate e sempre nel rispetto degli standard di qualità, è stata

negoziata una variante in diminuzione per i principali contratti di servizi operativi quali: assistenza a persone con disabilità o mobilità ridotta, vigilanza e pulizia delle aree terminal, raccolta carrelli portabagagli, spazzamento delle aree dell'*airfield* e raccolta dei rifiuti. A partire dalla seconda metà dell'anno, alcuni di questi contratti non sono stati rinnovati e si è proceduto ad una riconfigurazione degli stessi mediante la gestione *in house* di una parte delle attività.

Sono altresì stati sospesi i contratti relativi alla gestione dei parcheggi a servizio dell'utenza.

Al generale risparmio dei costi hanno contribuito anche le azioni di ridimensionamento degli utilizzi delle aree e degli impianti con conseguente riduzione dei consumi relativi alle utenze.

Contemporaneamente la Società ha, però, dovuto sostenere un aggravio ulteriore di costi per fronteggiare l'impatto dell'emergenza pandemica nell'espletamento delle attività operative, che ha comportato una maggiore focalizzazione sugli aspetti della sicurezza sanitaria nella gestione dei processi aeroportuali. In dettaglio, la Società ha dotato il personale di sistemi di protezione individuale, ha provveduto periodicamente, ed in specifici casi di necessità, ad igienizzare e sanificare le aree del terminal e quelle a servizio del personale, ha messo in campo misure per il distanziamento ed ha impiegato i propri dipendenti in attività di presidio anti contagio COVID-19.

Nell'ottica generale di contenimento delle spese è stata infine attuata l'immediata sospensione di tutte le attività non strettamente necessarie e/o giustificate da motivazioni di *compliance* normativa. Tuttavia, per quanto riguarda l'impegno sociale e culturale verso il territorio, la Società intende continuare ad investire con l'impegno e rigore profusi nel primo bimestre dell'anno durante il quale ha supportato scuole, associazioni, realtà del Terzo Settore ed il Santobono - Pausilipon, il più grande ospedale pediatrico del Sud.

### Costi del personale

Nel 2020 il Costo del personale è diminuito del 36% circa rispetto all'esercizio precedente.

Anche per questa voce sono intervenute azioni con l'obiettivo di contenere il più possibile il costo del lavoro, che rappresenta una delle principali voci di costo della Società, pur salvaguardando nel contempo i livelli occupazionali nella misura massima possibile.

In particolare, sin dai primi giorni di marzo, si è agito sul blocco del lavoro straordinario, sul consumo collettivo delle ferie e sul mancato rinnovo dei contratti a termine dei lavoratori stagionali.

Dal 1° aprile inoltre, la Società ha attivato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS), della durata di 12 mesi, per l'Aeroporto di Napoli mentre, per lo scalo di Salerno è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni in deroga COVID introdotta dal decreto legge n. 38 del 17 marzo 2020 (cd. Decreto Cura Italia) e prorogata dal successivo Decreto Rilancio fino al 31 dicembre.

L'utilizzo di questi ammortizzatori sociali ha riguardato in media, tra aprile e dicembre, il 48% della forza lavoro di entrambi gli scali secondo un equo sistema di rotazione, ed è stato modulato mensilmente sulla base dell'andamento del traffico, delle esigenze derivanti dall'espletamento dei presidi di sicurezza anti Covid-19 e dell'acquisita gestione *in house* di alcuni servizi aeroportuali. Si sottolinea che

l'internalizzazione delle suddette attività ha consentito sia di preservare i livelli occupazionali sia di ottenere un risparmio sui costi dei servizi.

Le iniziative di *welfare* aziendale che negli anni hanno contraddistinto la gestione aziendale sono state anch'esse condizionate dalla pandemia che ne ha impedito il concreto svolgimento. Pertanto, il baricentro del *welfare* si è spostato su iniziative volte a salvaguardare la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro per quanto riguarda il contagio dal virus attraverso la redazione ed il costante aggiornamento dei Protocolli aziendali anti contagio, le campagne preventive di rilevazione del virus, nonché, efficaci strumenti di tracciamento.

### Accantonamenti

La voce Accantonamenti comprende la svalutazione dei crediti verso clienti, volta a coprire eventuali perdite per inesigibilità di alcune posizioni creditizie, e la stima delle passività potenziali derivanti da risarcimenti di terzi e da controversie varie. Nel 2020 la voce è stata incrementata per le svalutazioni dei crediti verso alcune compagnie aeree a seguito dei recenti sviluppi in merito alle rispettive situazioni economico-patrimoniali.

### Ammortamenti

Gli Ammortamenti presentano un decremento rispetto al 2019 pari a 0,7 € mln. Tale riduzione è in gran parte legata all'effetto dell'allungamento della concessione che ha determinato una diluizione su più anni dell'ammortamento dei valori di avviamento iscritti nelle immobilizzazioni immateriali. Inoltre, l'esaurimento del processo di ammortamento di investimenti realizzati nel passato ha più che compensato gli incrementi legati all'entrata in esercizio degli interventi completati nell'anno tra i quali si segnalano l'area Terminal merci destinata all'*handler cargo*, l'ampliamento della sala arrivi *landside* e l'installazione delle nuove macchine EDS standard 3.

### Oneri finanziari

Gli Oneri finanziari includono gli interessi sulle erogazioni del Contratto di finanziamento in essere sulle Linee di Credito *Term* e *Working Capital*, le commissioni di mancato utilizzo, calcolate applicando un tasso annuo pari al 35% dello spread (1,5%) sull'ammontare di fido concesso e non utilizzato, e le commissioni di agenzia spettanti alla Banca Agente per la remunerazione dell'attività amministrativa del finanziamento. L'incremento rispetto allo scorso esercizio è da imputare, principalmente, agli interessi maturati sull'utilizzo della tranche B della Linea di Credito Term, effettuato nel mese di maggio 2019 per 50 € mln, che nel 2020 ha prodotto i suoi effetti sull'intero esercizio, all'utilizzo della linea di Credito Working Capital tranche A per 15 € mln a partire dalla seconda metà di marzo di quest'anno ed, infine, alle commissioni di mancato utilizzo della linea di Credito Working Capital tranche B di 20 € mln, concessa dalle banche finanziatrici nel 2020.



---

**Imposte sul reddito**

Le imposte sul reddito dell'esercizio presentano segno positivo a seguito della perdita registrata nell'esercizio. Sono infatti state iscritte imposte anticipate sulla perdita fiscale ai fini IRES per circa 5,4 € mln, che saranno presumibilmente recuperate sui redditi imponibili futuri.

Come già accennato, inoltre, il Decreto Rilancio ha introdotto l'esenzione del versamento del saldo IRAP 2019 il cui debito, pari a circa 0,5 € mln, è stato pertanto stralciato. In considerazione delle evidenti prospettive di perdita per l'esercizio 2020 nel corso dell'anno non si è provveduto a versare gli acconti IRES ed IRAP.

**GLI INVESTIMENTI**

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 la GESAC ha effettuato investimenti per 8,6 € mln, di cui circa 0,3 € mln relativi allo scalo di Salerno, contro un ammontare complessivo programmato pari a circa 25 € mln.

La seguente tabella riporta il dettaglio dei principali interventi effettuati e l'importo degli altri investimenti distinti per macro categorie.

Descrizione investimento - valori in € '000	Speso nell'anno	Immobilizzazioni in ammortamento	Immobilizzazioni in corso
ADEGUAMENTO TERMINAL MERCI	2.752	2.602	150
AMPLIAMENTO SALA ARRIVI LAND SIDE	1.136	909	227
AMPLIAMENTO AREA PARTENZE E IV BRIDGE	472	472	-
APPARATI EDS STANDARD 3	350	350	-
EFFICIENTAMENTO ENERGETICO	556	-	556
AUTOMAZIONE IMBARCO BAGAGLI	313	-	313
SUPPORTO OPERATIVO NORD	241	-	241
REALIZZAZIONE FAST PARK	122	-	122
INVESTIMENTI QSA	1.043	983	60
INVESTIMENTI IT	367	310	57
INVESTIMENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA	243	183	60
INTERVENTI SU VIABILITA' AEROPORTUALE E PARCHEGGI	209	33	176
INVESTIMENTI DI OTTIMIZZAZIONE OPERATIVA	171	115	57
INVESTIMENTI SU PIAZZOLE E RACCORDI	50	10	40
INVESTIMENTI VARI	344	245	99
INVESTIMENTI APT DI SALERNO	255	152	103
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.624</b>	<b>6.363</b>	<b>2.261</b>

L'insorgere della situazione di emergenza sanitaria legata alla diffusione del Covid-19 ha condizionato in maniera significativa e sotto vari aspetti l'andamento degli investimenti realizzati nel 2020. Alla luce dei provvedimenti governativi è stato infatti necessario sospendere, dal 12 marzo fino ai primi di maggio, tutti i cantieri attivi; inoltre, in considerazione delle mutate esigenze operative, sono stati rimodulati gli interventi previsti sulla base: delle nuove priorità aziendali, dell'effettiva valenza strategica delle singole iniziative, valutata anche in relazione allo stato di avanzamento delle stesse, e della necessità di limitare l'impatto finanziario degli investimenti sull'esercizio; infine è stato necessario realizzare gli investimenti volti a garantire l'operatività dello scalo secondo i nuovi protocolli di sicurezza previsti.

I principali investimenti realizzati nel corso del 2020 sono di seguito descritti:

**1. Adeguamento Terminal Merci**

Sono proseguiti i lavori di adeguamento dell'area cargo. In particolare, nel corso dell'esercizio è stata completata la prima fase dei lavori con la realizzazione del nuovo Terminal Merci le cui aree sono state consegnate all'*handler*; sono invece ancora in corso gli interventi finalizzati alla realizzazione di nuovi spazi destinati ai corrieri operanti presso lo scalo ed a un secondo *handler* cargo.

## 2. Interventi di estensione del Terminal

Nel corso dell'anno è stato completato l'ampliamento dell'area partenze al primo piano; l'estensione strutturale di circa 1.800 mq realizzata nell'esercizio precedente con il gate ed il bridge di imbarco aggiuntivi, risulta ad oggi infatti pienamente fruibile. Inoltre sono stati rinnovati il blocco bagni e la Sala VIP mentre, parte dell'area, è stata destinata a galleria commerciale per accogliere nuovi sub-concessionari.

E' stato anche portato a termine l'ampliamento della sala arrivi al piano terra *landside*, per circa 700 mq, con l'estensione delle aree destinate ai passeggeri, la creazione del nuovo canale sanitario e la riorganizzazione degli esercizi commerciali presenti nell'area; in considerazione delle mutate esigenze aeroportuali sono stati invece rinviati lo spostamento dei *car rental* al primo piano del terminal e la realizzazione della passerella di collegamento diretto con l'area del parcheggio multipiano.

## 3. Completamento impianto BHS – Apparati EDS standard 3

Nel corso dell'anno sono stati installati, ed integrati nell'impianto BHS, i due nuovi apparati per lo screening dei bagagli da stiva di tipo EDS (Explosive Detection System) dotati degli ultimi requisiti richiesti dalla normativa europea. Tali apparati erano stati acquistati nell'esercizio precedente.

## 4. Investimenti di Efficienza Energetica

Nella prima parte dell'anno è avanzata la realizzazione del nuovo Polo Tecnologico per la produzione di energia termofrigorifera e finalizzato all'efficientamento energetico dell'aeroporto; a causa del blocco normativo dei cantieri e delle difficoltà generate dalla pandemia i lavori sono stati temporaneamente sospesi e saranno riavviati entro il 2021.

## 5. Investimenti di Ottimizzazione Operativa e automazione

Tra gli investimenti di ottimizzazione operativa si segnala che sono stati quasi completati i lavori di realizzazione di nuovo piazzale autobotti a nord della pista a supporto logistico dell'area di sosta aeromobili limitrofa.

Inoltre, anche alla luce dell'emergenza sanitaria in corso e nell'ottica di limitare al massimo i contatti tra passeggeri ed operatori aeroportuali, sono stati installati ulteriori dispositivi per *self bag drop* in area *check-in* che saranno attivati a servizio dei passeggeri alla ripresa del traffico.

## 6. Investimenti per Qualità, Sicurezza e Ambiente

La tipologia di investimenti in esame quest'anno è sostanzialmente costituita dagli investimenti realizzati per adeguare lo scalo ed i processi operativi alle nuove regole definite a tutela della salute dei passeggeri e per la limitazione del contagio. In particolare si segnalano: sono stati riorganizzati i flussi dei passeggeri con separazione fisica dell'area arrivi e partenze e relativo adeguamento delle aree di accesso/uscita del terminal; alcuni *gate* di imbarco sono stati riconfigurati per garantire un adeguato distanziamento tra i passeggeri; è stato installato un sistema di sanificazione dell'impianto di

ventilazione del terminal; sono stati acquistati dispositivi di sanificazione (es. cabine di sanificazione per persone ed attrezzature) e di rilevazione della temperatura corporea.

#### 7. Investimenti in Viabilità e parcheggi

Nel corso del 2020 è stata completata la realizzazione del Fast Park, un parcheggio sopraelevato in carpenteria metallica destinato ad incrementare l'offerta di posti auto a disposizione dei passeggeri, che sarà aperto agli utenti nel 2021. Risultano inoltre quasi ultimati i lavori di realizzazione di una nuova rotatoria per potenziare il deflusso del traffico veicolare in entrata ed uscita dall'aeroporto.

#### 8. Investimenti in Information Technology e Innovazione

In tale ambito rientrano gli investimenti di mantenimento e sviluppo di infrastrutture e sistemi IT. Nell'anno in esame sono stati effettuati acquisti di natura *hardware*, oltre che per il fisiologico mantenimento delle scorte informatiche necessarie al funzionamento aziendale, anche per il potenziamento della videosorveglianza e della connessione di rete legati alla realizzazione delle nuove aree nel Terminal e del nuovo Terminal Merci. Per quanto riguarda gli investimenti sul software si evidenziano: l'acquisto di licenze Oracle integrative, gli adeguamenti del sistema ERP e lo sviluppo del software per la gestione *in house* del servizio di assistenza per i parcheggi.

#### 9. Investimenti di Manutenzione Straordinaria (edile/impianti)

Questa voce include tutti gli investimenti di manutenzione straordinaria condotti sui fabbricati e sugli impianti dell'intero aeroporto.

#### 10. Interventi su Piazzole e raccordi e Sistemi di collettamento e drenaggio acque

Nell'anno 2020 non sono stati realizzati interventi di rilievo mentre sono stati rimandati l'ampliamento della piazzola elicotteri e la realizzazione delle nuove piazzole di sosta per gli aeromobili a nord della pista.

#### 11. Investimenti vari

Nell'ambito di questa categoria rientrano gli investimenti realizzati per la ridefinizione e l'adeguamento di alcuni spazi commerciali all'interno del terminal e la ristrutturazione di alcuni uffici per vettori aerei.

#### 12. Investimenti Aeroporto di Salerno

Nel corso dell'anno sono stati realizzati interventi minori di manutenzione straordinaria ed acquisti finalizzati a mantenere efficiente ed operativo l'aeroporto, tra questi si segnala il rinnovamento delle attrezzature e delle strutture relative al servizio antincendio.

Inoltre, come accennato, nell'ambito della citata convezione "Patto per il Sud", sono stati avviate alcune attività di bonifica e messa in sicurezza delle aree facenti parte del sedime aeroportuale.

**IL PERSONALE**

Le variazioni dell'organico aziendale nell'esercizio 2020 rispetto all'anno precedente sono riportate nella seguente tabella.

Qualifica	Headcount			FTYE*		
	31/12/2020	31/12/2019	variazioni	31/12/2020	31/12/2019	variazioni
Dirigenti	7	6	1	6,4	7,1	(0,7)
Quadri	31	33	(2)	31,1	31,4	(0,3)
Impiegati	351	351	0	313,2	346,0	(32,8)
Operai	32	34	(2)	31,9	36,6	(4,7)
<b>TOTALE</b>	<b>421</b>	<b>424</b>	<b>(3)</b>	<b>382,6</b>	<b>421,1</b>	<b>(38,5)</b>

\*escluso il personale in somministrazione

L'organico della Società nel corso dell'esercizio è diminuito di 3 unità quale saldo negativo fra 2 nuove assunzioni effettuate all'inizio dell'anno, prima dell'inizio della crisi pandemica, e 5 uscite legate soprattutto al piano d'esodi incentivati attuato negli ultimi anni dalla Società. Sotto il profilo del FTYE invece, il saldo negativo rispetto all'anno precedente è ben più rilevante, attestandosi su un valore pari a 38,5 FTYE, ed è dovuto alla mancata assunzione di lavoratori a tempo determinato durante la stagione estiva.

Se si considera inoltre il ricorso che la Società ha fatto agli ammortizzatori sociali, il numero delle risorse in forza nel corso dell'esercizio, al netto del personale collocato in cassa integrazione guadagni, risulta essere pari a 243,7 FTYE con una riduzione complessiva di 177,4 FTYE rispetto all'esercizio precedente.

**Organizzazione e gestione del personale**

L'evento pandemico ha avuto un forte impatto anche su tutti i processi di gestione del personale orientando, necessariamente, le politiche aziendali al contenimento dei costi, alla salvaguardia dei livelli occupazionali ed alla prevenzione della salute sul luogo di lavoro. In particolare, la Società ha sottoscritto con le OO.SS., nel mese di marzo, un Accordo Sindacale – esperendo il correlato Esame Congiunto in sede Regionale – per l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria della durata di 12 mesi a partire dal 1° aprile 2020, con riferimento all'Aeroporto di Napoli. Per quanto concerne l'Aeroporto di Salerno, invece, la particolarità della situazione esistente, ha portato all'adozione dello specifico strumento emergenziale previsto dall'art. 22 del DL 18/2020 (Cassa in deroga COVID) per la durata complessiva, a più riprese, di 29 settimane, nonché, alla sottoscrizione in data 15 dicembre 2020 di un Accordo Sindacale con Esame Congiunto Regionale, per l'attivazione della CIGS per 12 mesi, a partire dal 1° gennaio 2021, con causale riorganizzazione aziendale.

Le azioni di contrasto e prevenzione alla diffusione del COVID 19 sul luogo di lavoro hanno portato all'adozione di specifici Protocolli Sanitari, all'affidamento ad una società altamente specializzata della sorveglianza sanitaria, allo svolgimento di continue attività di tracciamento dei casi potenzialmente pericolosi, all'utilizzo dello *smart working* per ridurre la contestuale presenza del personale negli uffici ed al lancio di specifiche campagne di somministrazione di test su base volontaria. L'adozione di questo insieme di misure ha trasferito sicurezza nel personale circa le condizioni del luogo di lavoro traducendosi, di fatto,

in iniziative di welfare aziendale.

Per quanto concerne lo sviluppo del personale, così come disposto dai DPCM emergenziali, sono state sostanzialmente sospese le attività formative limitando il *training* soltanto all'addestramento di natura obbligatoria (es. *safety*) e somministrandolo in modalità a distanza.

Infine, con riferimento all'organizzazione aziendale, ad inizio anno è stata rivisitata la struttura organizzativa al fine di garantire un'ottimizzazione dei processi interni ed un aumento d'efficacia della *governance* anche alla luce della fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Salerno Costa D'Amalfi in GESAC.

### ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE

La tabella di seguito esposta riporta un confronto tra la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio in esame rispetto a quello precedente.

Valori espressi in Euro/000

	31/12/2020	31/12/2019	Variazione assoluta	Variazione %
Crediti commerciali	14.108	35.070	(20.962)	(59,8%)
Debiti commerciali	(22.195)	(37.965)	15.770	(41,5%)
<b>Posizione commerciale</b>	<b>(8.087)</b>	<b>(2.895)</b>	<b>(5.192)</b>	<b>&gt;100%</b>
Altre attività	12.574	7.547	5.027	66,6%
Altre passività	(26.451)	(43.315)	16.864	(38,9%)
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>(21.964)</b>	<b>(38.663)</b>	<b>16.699</b>	<b>(43,2%)</b>
Immobilizzazioni nette	239.823	252.304	(12.481)	(4,9%)
Fondi	(10.750)	(11.260)	510	(4,5%)
<b>Capitale investito</b>	<b>207.109</b>	<b>202.381</b>	<b>4.728</b>	<b>2,3%</b>
Patrimonio netto	137.514	160.014	(22.500)	(14,1%)
Posizione finanziaria netta	69.595	42.367	27.228	64,3%
<b>Fonti</b>	<b>207.109</b>	<b>202.381</b>	<b>4.728</b>	<b>2,3%</b>

Dall'esame della composizione della Posizione Commerciale netta rispetto all'esercizio precedente si evidenzia una marcata riduzione dei crediti e dei debiti commerciali dovuta alla generale contrazione del business aeroportuale, alla diminuzione dei costi legati alla gestione corrente ed alla rimodulazione degli investimenti.

La voce Altre Attività accoglie l'iscrizione, effettuata nell'esercizio in corso, del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale ai fini IRES pari a circa 5,4 € mln, come in precedenza commentato.

Anche il decremento della voce Altre Passività è dovuto principalmente alla forte contrazione dei volumi di traffico registrata nell'esercizio che ha influenzato il debito relativo alle addizionali sui diritti di imbarco passeggeri e quello relativo al canone di concessione dei beni demaniali da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La rilevazione della perdita d'esercizio ha inoltre determinato l'azzeramento dei debiti tributari per le imposte sul reddito.

Le Immobilizzazioni registrano un decremento netto di € 12,5 milioni rispetto al precedente esercizio; la movimentazione complessiva riflette l'incremento determinato dagli investimenti realizzati nell'anno (8,6 € mln), al netto delle quote di ammortamento di periodo (20,5 € mln) e dei contributi ricevuti (0,6 € mln) nell'ambito del piano di interventi finanziati dalla convenzione "Patto per il Sud" relativamente ad

investimenti effettuati negli anni precedenti.

Il decremento del Patrimonio Netto è stato determinato esclusivamente dalla rilevazione della perdita dell'esercizio, pari a € 22,5 milioni, non avendo la GESAC effettuato alcuna distribuzione di dividendi nel corso dell'anno.

La posizione finanziaria netta presenta un aumento di 27,2 € mln dovuto sia all'attivazione, a partire dal mese di marzo, della linea di credito a breve termine a propria disposizione per un importo pari a 15 € mln sia all'assorbimento di cassa generato dalla gestione operativa. Nella prima parte dell'anno la Società ha prudentemente fatto ricorso al finanziamento bancario al fine di prevenire situazioni di tensione finanziaria anche se, il discreto andamento degli incassi dei crediti ed un'attenta pianificazione dei flussi in uscita hanno permesso di mantenere un soddisfacente livello di liquidità fino alla fine dell'esercizio.

In ogni caso, nella prospettiva di salvaguardare la solidità aziendale in un orizzonte temporale più ampio e necessario alla soluzione della crisi pandemica è stata attivata un'ulteriore linea di credito a breve termine per un importo pari a 20 € mln alla quale non si è ad oggi fatto ricorso.

Per quanto riguarda l'indebitamento a medio/lungo termine, invece, l'esposizione della Società è rimasta pressoché invariata rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente.

#### INDICATORI FINANZIARI

Si riportano di seguito i principali indicatori finanziari al fine di facilitare una migliore comprensione della situazione della Società e dell'andamento del risultato della sua gestione. Tutti gli indicatori calcolati per l'esercizio in esame sono raffrontati con quelli del 2019 e calcolati utilizzando i dati contabili del bilancio.

Indici sulla struttura dei finanziamenti		2020	2019	% di variaz.
Indice di autonomia finanziaria	Patrimonio Netto/Totale Passività	0,47	0,48	(2%)
Indice di indebitamento complessivo	Passività consolidate+Correnti/Patrimonio Netto	1,12	1,07	5%
Indice di indebitamento finanziario	Debiti finanziari/Patrimonio Netto	0,69	0,50	38%

Indici di finanziamento delle immobilizzazioni		2020	2019	% di variaz.
Quoziente primario di struttura	Patrimonio Netto/Attivo Immobilizzato	0,56	0,63	(11%)
Quoziente secondario di struttura	Patrimonio Netto+Passività Consolidate/Attivo Imr	1,02	1,00	2%

Indice primario di liquidità		2020	2019	% di variaz.
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti/Passività Correnti	0,45	0,52	(13%)

Indici di redditività		2020	2019	% di variaz.
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto	(0,16)	0,15	<(100%)
ROI	Risultato Operativo/Capitale Investito	(0,13)	0,20	<(100%)
ROS	Risultato Operativo/Ricavi di vendite	(0,66)	0,27	<(100%)

Gli indici di natura economica evidenziano la forte perdita di redditività subita dalla Società, rispetto a tutte grandezze di riferimento, come diretta conseguenza della grave crisi generata dalla pandemia.

Dall'esame degli indicatori di natura strutturale e finanziaria emerge in ogni caso il mantenimento di una adeguata solidità patrimoniale.

L'indice di disponibilità esprime la capacità della Società di far fronte agli impegni finanziari assunti e deriva dal rapporto tra le attività disponibili, incluse le immobilizzazioni finanziarie liquidabili a breve termine ed escluse le disponibilità liquide, e i debiti esigibili entro dodici mesi.

Si segnala inoltre che, per quanto riguarda i *convenant* contrattuali previsti dal contratto di finanziamento in essere è stata formalizzata, vista l'eccezionalità della situazione contingente, la sospensione del calcolo degli indici per l'anno 2020.

### I RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Al 31 dicembre 2020 i valori patrimoniali ed economici generati da operazioni poste in essere con parti correlate alle normali condizioni di mercato sono quelli relativi ai rapporti con F2i SGR S.p.A., con 2i Aeroporti S.p.A., società controllante, e con SEA Energia S.p.A., come di seguito riportato (valori in unità di euro).

Parte correlata	Natura del rapporto	Credito	Debito	Oneri	Risconti	Cespiti	Proventi
F2i SGR S.p.A.	Compensi e rimborsi Consiglieri		20.004	40.203			
2i Aeroporti S.p.A.	Consolidato fiscale	5.675.725	-				
SEA Energia S.p.A.	Fornit. energia elettrica		-	257.706			

Il costo rilevato nei confronti di F2i SGR S.p.A. è relativo agli emolumenti spettanti per la carica di due componenti del Consiglio di Amministrazione versati direttamente alla F2i SGR S.p.A. in relazione a specifici accordi intervenuti tra le parti; il debito, avente ad oggetto le medesime prestazioni, è relativo a due fatture non pagate alla data di chiusura del presente bilancio.

Il credito vantato nei confronti della controllante 2i Aeroporti S.p.A. è sorto per 0,3 € mln nell'esercizio 2012, in seguito alla trasmissione dell'istanza di rimborso dell'IRES, ai sensi dell'art.2, comma 1-quater, del decreto legge n. 201/2011 relativo alla deduzione dal reddito imponibile IRES dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato per l'esercizio 2011. Nel corso dell'esercizio 2020 è stato incrementato per 5,4 € mln per l'iscrizione delle imposte anticipate sulla perdita fiscale. L'importo sarà corrisposto dalla controllante in conseguenza dell'utilizzo della perdita medesima.

Il costo verso SEA Energia S.p.A. è legato alla fornitura dell'energia per il solo mese di gennaio 2020 essendo scaduto il relativo contratto di cui si era aggiudicata la gara nel 2017. SEA Energia S.p.A., che ha per oggetto sociale la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti e apparati energetici per produzione e vendita di energia elettrica, controllata al 100% dalla Società p.a. Esercizi Aeroportuali SEA., in cui 2i Aeroporti S.p.A. e F2i SGR S.p.A. detengono una partecipazione rispettivamente del 36,39% e dell'8,62%.

### ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'anno GESAC, come conseguenza della situazione di crisi pandemica, ha congelato le attività di ricerca e sviluppo che prevedevano l'impiego di risorse sia dirette che indirette, pertanto, per il 2020, non



sono state rendicontate spese ai fini dell'ottenimento del credito di imposta previsto dal D.L. 23.12.2013, n. 145.

Solo una limitata attività, supportata da partner esterni, è stata dedicata alla sperimentazione di tecnologie innovative a supporto della sanificazione e del distanziamento sociale (robot, telecamere termiche, sensori IoT, Intelligenza artificiale applicata alla videosorveglianza).

Nel corso del 2020 si è inoltre partecipato, come capofila in ATI con il Dipartimento di Ingegneria Elettrica ed Tecnologie dell'Informazione (DIETI) e con il Dipartimento di Ingegneria Civile Edile ed Ambientale (DICEA) della Università di Napoli Federico II, ad un bando regionale per il finanziamento di un progetto di *Open Innovation*. Il bando è stato vinto a gennaio 2021 e prevede il finanziamento a fondo perduto di un Hackathon per individuare idee e soluzioni di startup in grado di rispondere alle principali sfide aeroportuali quali : esperienza dei passeggeri, eccellenza operativa, nuovi modelli di business e sostenibilità.

### RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

GESAC, in qualità di gestore aeroportuale è soggetto a una serie di rischi potenziali che possono minacciare i vari aspetti della sostenibilità del *business* nel medio-lungo periodo.

In aggiunta il verificarsi della crisi epidemiologica, evento di natura esogena senza precedenti nella storia recente, sta determinando gravi ripercussioni sul settore del trasporto aereo ed ha modificato in maniera sostanziale le fattispecie di rischio e la vulnerabilità degli operatori del settore rendendo necessario un monitoraggio continuo, ampio ed approfondito dei rischi aziendali.

In questo contesto l'elaborazione e l'aggiornamento del *Risk Framework* è diventato un processo particolarmente complesso. Nel corso del 2020 pertanto, la GESAC ha proceduto ad aggiornare la mappatura dei rischi connessi ai processi aziendali sia, inizialmente, alla luce delle modifiche di carattere societario-organizzativo a seguito della fusione con l'Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi sia, in seguito, in considerazione del nuovo scenario mondiale, al fine di supportare le scelte strategiche e decisionali del *management* e di salvaguardare gli interessi degli *stakeholder*.

Di seguito si riporta l'approccio elaborato dalla GESAC per la gestione dei rischi aziendali, con riferimento a quelli ragionevolmente ritenuti più rilevanti in termini di impatto sulla situazione patrimoniale e finanziaria, nonché sul risultato economico della Società.

### Rischi di contesto esterno

#### Rischio connesso all'evoluzione del quadro regolatorio

L'evoluzione del quadro regolatorio e della normativa rappresenta da sempre un fattore di rischio "tipico" delle società di gestione aeroportuale, soggette ad un elevato livello di regolamentazione, che va ad incidere direttamente sulla determinazione delle tariffe relative ai servizi regolati offerti e quindi sul valore della produzione operativa.

GESAC monitora costantemente l'attività normativa delle Autorità regolatorie nazionali ed europee, presidiando costantemente la relazione con l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), l'Autorità in

*charge* per la definizione delle tariffe aeroportuali, e partecipa attivamente ai tavoli tecnici istituiti presso le associazioni di categoria.

#### **Rischio connesso all'evoluzione del traffico aereo**

L'evento pandemico COVID, nella sua eccezionalità e imprevedibilità, ha comportato il crollo del settore del trasporto aereo. Il doppio *shock* di domanda e offerta del traffico ha infatti avuto ripercussioni sulle società di gestione aeroportuale, aggravate dalla crisi del settore turistico e dall'inevitabile cambiamento delle abitudini degli utenti.

GESAC ha mantenuto solidi rapporti di *partnership* con i principali vettori che operano sull'Aeroporto di Napoli, studiando e negoziando strategie per la tempestiva riattivazione dei collegamenti appena la situazione di contingenza globale lo permetterà.

#### **Rischi operativi e di business**

##### **Rischio connesso alla gestione degli investimenti infrastrutturali**

Questo rischio, mappato sia per l'Aeroporto di Salerno che per quello di Napoli con connotazioni diverse, assume ad oggi maggiore rilevanza per lo scalo di Salerno. I rischi rilevati per quest'ultimo sono costituiti dagli eventuali ritardi nella gestione delle procedure amministrative di esproprio e/o eventuali extra costi nella realizzazione del piano di ampliamento dello scalo di Salerno.

Inoltre, sempre per l'Aeroporto di Salerno, vista l'entità dei lavori di ampliamento si è individuato un rischio specifico nell'ambito delle procedure di affidamento lavori in relazione a possibili tentativi di infiltrazione criminale.

GESAC sta lavorando con la Prefettura di Salerno alla sottoscrizione di un protocollo di legalità specifico.

##### **Rischio connesso alla gestione delle attività aeroportuali e *business continuity***

La attività aeroportuali presentano fattori di rischio endogeni al *business*. L'interruzione dei processi operativi, delle attività di realizzazione degli investimenti e delle manutenzioni, eventuali blocchi di natura informatica o problematiche di natura *Safety* e *Security* possono essere determinati da un numero elevato di eventi quali malfunzionamenti, calamità naturali, scioperi ed altri fenomeni che possono avere ripercussioni sugli asset, sulla salute e la sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri e sulla qualità dei servizi offerti.

Il verificarsi di eventi del genere può impattare sulle *performance* di breve e lungo termine.

##### **Rischio connesso ai Sistemi ICT e *Cybersecurity***

La sicurezza degli scambi di informazioni e l'affidabilità dei mezzi di comunicazione sono da considerarsi uno dei principali rischi di vulnerabilità per le Società. I *data* e le informazioni sono asset economici per l'azienda, da cui l'azienda stessa dipende.

La pandemia ha dato ulteriore centralità alla protezione dei propri sistemi ICT da accessi non autorizzati ed

attacchi *cyber* a causa dell'incremento degli scambi di informazioni riservate attraverso canali informatici (es. *smart working*, *videoconference*); è stato quindi necessario adattare in tempi record le infrastrutture IT per fronteggiare le crescenti necessità tecnologiche con un aumento del rischio relativo alla sicurezza *cyber* e dei *data*.

GESAC sta implementando sistemi di difesa, procedure e piani di *contingency* al fine di fronteggiare le principali minacce *cyber*.

### **Rischio connesso agli aspetti di *Health and Safety***

La sicurezza e la salute dei passeggeri e dei dipendenti ha sempre rappresentato una priorità aziendale; l'attenzione risulta oggi rafforzata a causa dei rischi connessi alla pandemia.

GESAC, in attuazione alle diverse disposizioni emanate dal Governo e dagli altri enti competenti, a giugno ha emesso un Documento di "Valutazione del Rischio potenziale non intenzionale da Coronavirus negli ambienti di lavoro" (DVR COVID). Questo documento è stato condiviso ed approvato dal Datore di Lavoro, dal Direttore delle Risorse Umane, dal Medico competente, dal Responsabile della Sicurezza Prevenzione e Protezione (RSPP) e dai Rappresentanti per la sicurezza dei lavoratori.

Il documento analizza il Rischio COVID-19 nel luogo di lavoro a seguito della diffusione del SARS-CoV-2 sul territorio nazionale con l'obiettivo di "fornire indicazioni operative finalizzate ad incrementare, negli ambienti di lavoro non sanitari, l'efficacia delle misure precauzionali di contenimento adottate per contrastare l'epidemia".

### **Rischi finanziari**

#### **Rischio di liquidità**

A fronte della forte contrazione del traffico aereo, il rischio di liquidità ha elevato il suo rango a rischio principale, per effetto dell'aumento della probabilità che si verifichino crediti in sofferenza, derivanti dai possibili ritardi e/o inesigibilità del credito sia in ambito *aviation*, causato da prolungati *financial distress* delle compagnie aeree, sia in ambito non *aviation* per effetto del *drop* delle vendite.

GESAC ha prontamente messo in atto un attento, puntuale e costante monitoraggio dei flussi di cassa, focalizzandosi sui flussi finanziari in uscita e attuando fin da subito una generalizzata politica di contenimento dei costi. Queste azioni, insieme ad una gestione attenta dei finanziamenti in essere ed all'attivazione di ulteriori linee di credito, hanno ridimensionato il livello di rischio residuo.

#### **Rischio di credito**

Il rischio di credito è rappresentato dall'esposizione di GESAC a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali.

Il nuovo scenario ha contribuito a elevare il rango di questo rischio a causa della potenziale difficoltà nell'esigibilità dei crediti dovuta al deterioramento delle situazioni finanziarie dei clienti, ed in particolare delle compagnie aeree che hanno subito una riduzione prolungata del traffico passeggeri.

---

GESAC mitiga tale rischio grazie ad un costante monitoraggio delle posizioni creditorie ed all'applicazione di stringenti politiche interne basate sulla richiesta di idonee garanzie, nella maggior parte dei casi di natura bancaria ed emesse da soggetti di primario *standing*, o di depositi cauzionali.

#### INFORMATIVA SULLE AZIONI IN PORTAFOGLIO E SUGLI STRUMENTI FINANZIARI

Nell'esercizio in commento:

- non vi sono azioni della Società e/o di società controllanti possedute direttamente, per il tramite di società fiduciarie e/o per interposte persone;
- la Società non ha acquistato, né alienato azioni proprie e/o delle società controllanti neanche attraverso società fiduciarie e/o per interposte persone;
- non ha stipulato, né vi erano in essere contratti di *leasing* finanziario o altri strumenti finanziari.

### PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Come noto da oltre un anno ci troviamo ad affrontare una grave crisi del settore del trasporto aereo che si sta protraendo oltre l'orizzonte temporale inizialmente previsto e che potrebbe assumere un carattere strutturale.

Tutti gli aeroporti versano in una situazione di estrema difficoltà e, anche nei primi due mesi del 2021, gli effetti della crisi perdurano e restano pesanti con un traffico registrato, presso lo scalo di Napoli, del 90% inferiore rispetto ai livelli del 2019 a causa del mantenimento delle limitazioni agli spostamenti dovute ad un alto livello di contagi sia in Italia che nelle altre Nazioni. Per la GESAC il 2021 si profila pertanto come un anno ancora complesso anche se ci si aspetta una graduale ripresa dell'attività a partire dalla stagione Summer IATA 2021, più spiccata a partire dai mesi di picco estivo. Tale ripresa sarà legata, oltre che all'arrivo della stagione primaverile e dell'estate che, come si è visto nel 2020, potrebbe portare ad una minore circolazione del virus, anche alla prevista accelerazione della campagna di vaccinazione di massa.

In generale tuttavia, le prospettive risultano ancora caratterizzate da un'estrema incertezza, sia sui i tempi sia sull'intensità del recupero che dipenderanno anche dalle iniziative poste in essere a sostegno dell'*industry*. A fianco delle azioni di possibile armonizzazione, a livello europeo, dei criteri di limitazione degli spostamenti e delle procedure di viaggio, è possibile che l'intero settore si orienti verso una rivisitazione dell'impianto giuridico-economico sottostante alle concessioni che permetta una gestione delle tariffe secondo logiche più vicine al mercato; il settore aeroportuale richiede inoltre un incremento delle azioni a supporto dell'attività mediante interventi selettivi e mirati alla restituzione di un sistema aeroportuale sano a servizio del paese.

In ogni caso, la tenuta patrimoniale e finanziaria della Società è oggetto di un monitoraggio continuo mediante il costante aggiornamento delle previsioni di cassa, simulazioni e *stress-test* sui diversi scenari di mercato. Si segnala inoltre che la Società riceverà un sostanziale supporto economico-finanziario dalla erogazione del Fondo per la compensazione dei danni subiti dalle società aeroportuali, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si auspica avvenga nel corso del 2021.

Per concludere, grazie alla solidità patrimoniale acquisita negli anni, il mantenimento di un buon livello di liquidità alla fine del 2020 e la disponibilità di ulteriori linee di credito, si mantiene una visione ottimistica sulla la capacità della Società di resistere alla crisi, sulla tenuta finanziaria e sulla futura continuità del business, anche nel caso in cui la ripresa del traffico, con connesso miglioramento della marginalità e della capacità di generare cassa da parte della gestione operativa, avesse una dinamica più lenta del previsto.

Per maggiori commenti si rinvia al paragrafo della nota integrativa "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ex art. 2427 cod. civ."

**DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497-BIS CODICE CIVILE**

In ossequio al disposto del 4° comma dell'art. 2497-bis del Codice Civile, si evidenzia che la società 2i Aeroporti S.p.A., con codice fiscale e P. IVA n. 11188801002, esercita attività di direzione e coordinamento. Per la lettura dei dati essenziali esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'art. 2497-bis del Codice Civile estratti dal relativo Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, si rinvia alla lettura della Nota Integrativa.

Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di 2i Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2019, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

Napoli, 30 marzo 2021.

**PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

L'Amministratore Delegato

Roberto Barbieri

*Roberto Barbieri*

**GE.S.A.C. S.p.A.**  
**SOCIETÀ GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI**  
 Capitale sociale € 27.368.432,00 interamente versato  
 Sede Legale: Uffici Direzionali GESAC SNC Aeroporto di Capodichino - Napoli  
 Iscritta al R.E.A. di Napoli al n° 324314  
 Codice Fiscale ed Iscrizione al Registro delle Imprese di Napoli al n. 0316609 063 3  
 Direzione e coordinamento ex art. 2497-bis cod. civ. da parte di 2i Aeroporti S.p.A. C.F. 11188801002  
**BILANCIO DELL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020**

Stato patrimoniale	2020	2019
<b>Attivo</b>		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
1) Costi di impianto e ampliamento	-	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.284.987	1.689.540
6) immobilizzazioni in corso e acconti	4.489.916	10.191.012
7) altre	188.943.221	192.719.363
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>194.718.124</b>	<b>204.599.915</b>
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	3.942.724	4.108.945
2) impianti e macchinario	5.637	6.870
3) attrezzature industriali e commerciali	44.370	21.684
4) altri beni	34.379.825	33.585.206
5) immobilizzazioni in corso e acconti	6.431.110	9.641.709
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>44.803.666</b>	<b>47.364.414</b>
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
<b>1) partecipazioni in</b>		
d) altre imprese	18.434	18.434
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>18.434</b>	<b>18.434</b>
<b>2) crediti</b>		
d) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	281.490	321.878
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>281.490</b>	<b>321.878</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>281.490</b>	<b>321.878</b>
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>299.924</b>	<b>340.312</b>
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>239.821.714</b>	<b>252.304.641</b>
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>II - Crediti</b>		
<b>1) verso clienti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	14.107.718	35.070.471
<b>Totale crediti verso clienti</b>	<b>14.107.718</b>	<b>35.070.471</b>
<b>4) verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.127	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	5.674.598	295.048
<b>Totale crediti verso controllanti</b>	<b>5.675.725</b>	<b>295.048</b>
<b>5-bis) crediti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.855.538	1.006.815
esigibili oltre l'esercizio successivo	182.783	172.607
<b>Totale crediti tributari</b>	<b>2.038.321</b>	<b>1.179.422</b>
<b>5-ter) imposte anticipate</b>		
<b>Imposte anticipate</b>	<b>3.662.577</b>	<b>3.539.070</b>
<b>5-quater) verso altri</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	765.422	1.986.032
esigibili oltre l'esercizio successivo	89.811	274.323
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>855.233</b>	<b>2.260.355</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>26.339.574</b>	<b>42.344.366</b>
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	24.892.843	36.840.600
2) assegni	201.150	276.550
3) danaro e valori in cassa	86.978	118.168
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>25.180.971</b>	<b>37.235.318</b>
<b>Totale attivo circolante (C)</b>	<b>51.520.545</b>	<b>79.579.684</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>	<b>342.181</b>	<b>272.969</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>291.684.440</b>	<b>332.157.294</b>

	2020	2019
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	27.368.432	27.368.432
IV - Riserva legale	5.473.686	5.200.000
<b>VI - Altre riserve, distintamente indicate</b>		
Riserva straordinaria	3.555.590	3.555.590
Riserva avanzo di fusione	70.535.608	70.535.608
Varie altre riserve	1.970.148	1.970.149
<b>Totale altre riserve</b>	<b>76.061.346</b>	<b>76.061.347</b>
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	-	-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	51.110.818	27.286.974
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(22.499.989)	24.097.528
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>137.514.293</b>	<b>160.014.281</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
2) per imposte, anche differite	65.260	65.260
4) altri	8.022.889	8.302.663
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>8.088.149</b>	<b>8.367.923</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>2.662.059</b>	<b>2.891.863</b>
<b>D) Debiti</b>		
<b>4) debiti verso banche</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	15.000.000	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	79.419.484	79.245.603
<b>Totale debiti verso banche</b>	<b>94.419.484</b>	<b>79.245.603</b>
<b>5) debiti verso altri finanziatori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	356.922	356.922
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	<b>356.922</b>	<b>356.922</b>
<b>6) acconti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	407.066	220.548
<b>Totale acconti</b>	<b>407.066</b>	<b>220.548</b>
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	22.194.779	37.964.782
<b>Totale debiti verso fornitori</b>	<b>22.194.779</b>	<b>37.964.782</b>
<b>10) debiti verso imprese collegate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	489.463
<b>Totale debiti verso imprese collegate</b>	<b>-</b>	<b>489.463</b>
<b>11) debiti verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	3.135.042
<b>Totale debiti verso controllanti</b>	<b>-</b>	<b>3.135.042</b>
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	655.819	1.078.013
<b>Totale debiti tributari</b>	<b>655.819</b>	<b>1.078.013</b>
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.258.743	11.281.086
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.282.578	-
<b>Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	<b>4.541.321</b>	<b>11.281.086</b>
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	4.314.489	25.617.192
esigibili oltre l'esercizio successivo	16.356.333	944.368
<b>Totale altri debiti</b>	<b>20.670.822</b>	<b>26.561.560</b>
<b>Totale debiti</b>	<b>143.246.213</b>	<b>160.333.019</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>	<b>173.726</b>	<b>550.208</b>
<b>Totale passivo</b>	<b>291.684.440</b>	<b>332.157.294</b>



Conto economico	2020	2019
<b>A) Valore della produzione:</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	40.406.108	146.819.780
<b>5) altri ricavi e proventi</b>		
contributi in conto esercizio	28.297	512.657
altri	2.461.215	3.455.644
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>2.489.512</b>	<b>3.968.301</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>42.895.620</b>	<b>150.788.081</b>
<b>B) Costi della produzione:</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	672.698	1.001.301
7) per servizi	24.481.703	49.734.656
8) per godimento di beni di terzi	2.313.329	8.375.398
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	11.515.031	18.466.776
b) oneri sociali	3.719.993	5.527.445
c) trattamento di fine rapporto	1.059.082	1.174.776
d) trattamento di quiescenza e simili	278.945	352.204
e) altri costi	53.305	169.153
<b>Totale costi per il personale</b>	<b>16.626.356</b>	<b>25.690.354</b>
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	13.995.430	15.075.497
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	6.477.404	6.091.815
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	35.499
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	1.824.431	995.800
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>22.297.265</b>	<b>22.198.611</b>
12) accantonamenti per rischi	922.312	481.837
14) oneri diversi di gestione	2.237.745	2.893.077
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>69.551.408</b>	<b>110.375.234</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>(26.655.788)</b>	<b>40.412.847</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari:</b>		
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	4.352	4.347
<b>Totale proventi diversi dai precedenti</b>	<b>4.352</b>	<b>4.347</b>
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>4.352</b>	<b>4.347</b>
17) interessi e altri oneri finanziari		
d) altri	(1.807.092)	(1.284.733)
<b>Totale interessi e altri oneri finanziari</b>	<b>(1.807.092)</b>	<b>(1.284.733)</b>
17-bis) utili e perdite su cambi	265	(404)
<b>Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 ± 17-bis)</b>	<b>(1.802.475)</b>	<b>(1.280.790)</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:</b>		
18) rivalutazioni:		
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
<b>Totale rivalutazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
19) svalutazioni:		
b) di immobilizzazioni finanziarie	35.399	-
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
<b>Totale svalutazioni</b>	<b>35.399</b>	<b>-</b>
<b>Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)</b>	<b>(35.399)</b>	<b>-</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A - B ± C ± D ± E)</b>	<b>(28.493.662)</b>	<b>39.132.057</b>
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) imposte correnti	-	15.321.925
b) imposte relative a esercizi precedenti	(490.616)	19.264
c) imposte differite e anticipate	(5.503.057)	(306.660)
<b>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>	<b>(5.993.673)</b>	<b>15.034.529</b>
<b>21) Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>(22.499.989)</b>	<b>24.097.528</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO – METODO INDIRETTO

	2020	2019
<b>Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	(22.499.989)	24.097.528
Imposte sul reddito	(490.616)	15.321.925
Interessi passivi/(attivi)	1.802.475	1.280.790
(Dividendi)	0	0
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(13.219)	160
<b>1 Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi,</b>	<b>(21.201.349)</b>	<b>40.700.403</b>
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel CCN</b>		
Accantonamenti ai fondi	1.981.394	1.656.613
Ammortamenti delle immobilizzazioni	20.472.834	21.167.312
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie di strumenti finanziari	0	0
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(4.729.235)	553.589
<b>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita</b>	<b>17.724.993</b>	<b>23.377.514</b>
<b>2 Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN</b>	<b>(3.476.356)</b>	<b>64.077.917</b>
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	0	0
Decremento/(Incremento) dei crediti vs clienti	19.138.322	(8.977.149)
Incremento/(Decremento) dei debiti vs fornitori	(8.302.430)	3.752.693
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(116.886)	94.236
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(458.017)	2.301
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	(12.387.822)	4.479.982
<b>Totale variazioni del capitale circolante netto</b>	<b>(2.126.833)</b>	<b>(647.937)</b>
<b>3 Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN</b>	<b>(5.603.189)</b>	<b>63.429.980</b>
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	(1.424.073)	(1.101.257)
(Imposte sul reddito pagate)	(3.135.042)	(13.435.304)
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(1.447.782)	(1.118.551)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
<b>Totale altre rettifiche</b>	<b>(6.006.897)</b>	<b>(15.655.112)</b>
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A)</b>	<b>(11.610.086)</b>	<b>47.774.869</b>
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	(4.510.296)	(11.794.332)
Disinvestimenti	606.858	1.876.478
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	(11.581.211)	(10.865.126)
Disinvestimenti	0	95.852
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>		
(Investimenti)	0	(51.316)
Disinvestimenti	40.388	1.528
<b>Attività finanziarie non immobilizzate</b>		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Acquisizione o cessione di società controllate o di rami d'azienda al netto del	0	0
<b>Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)</b>	<b>(15.444.261)</b>	<b>(20.736.916)</b>
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(decremento) debiti a breve vs banche	15.000.000	0
Accensione finanziamenti	0	48.459.377
(Rimborso finanziamenti)	0	0
<b>Mezzi propri</b>		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Rimborso di capitale	0	0
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0	0
Dividendi e acconti su dividendi pagati	0	(72.000.000)
<b>Flusso finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>	<b>15.000.000</b>	<b>(23.540.623)</b>
Incremento/(decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(12.054.347)	3.497.330
<b>Effetto cambi sulle disponibilità liquide</b>		
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		
Depositi bancari	36.840.600	33.355.086
Assegni	276.550	240.831
Denaro e valori in cassa	118.168	142.072
<b>Totale disponibilità liquide a inizio esercizio</b>	<b>37.235.318</b>	<b>33.737.989</b>
<b>Di cui non liberamente utilizzabili</b>		
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>		
Depositi bancari	24.892.843	36.840.600
Assegni	201.150	276.550
Denaro e valori in cassa	86.978	118.168
<b>Totale disponibilità liquide a fine esercizio</b>	<b>25.180.971</b>	<b>37.235.318</b>
<b>Di cui non liberamente utilizzabili</b>		

**INFORMAZIONI SOCIETARIE**

La GESAC, Società Gestione Servizi Aeroporti Campani, opera sullo scalo di Napoli Capodichino dal 1 novembre 1980.

Nel 1991 ne aveva ottenuto la gestione parziale ventennale avendo stipulato con il Ministero dei Trasporti, Direzione Generale Aviazione Civile, la convenzione definitiva.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto dell'11 marzo 2003, ha approvato la convenzione stipulata tra l'ENAC e la Società per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino, la cui durata era di quaranta anni, decorrenti dal 12 febbraio 2003. 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 disposto 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 registrato nell'anno 2020. La durata della Concessione aeroportuale è da intendersi quindi prorogata per ulteriori 24 mesi a decorrere dalla data di scadenza, ovvero dal 12 febbraio 2043.

L'oggetto principale dell'attività consiste nello sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché nello svolgimento delle attività connesse o collegate purché, non a carattere prevalente.

A seguito della operazione di fusione per incorporazione della società Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi S.p.A. (AdS), che ha avuto efficacia giuridica dal 1 novembre 2019, la GESAC ha acquisito anche la gestione dello scalo aeroportuale di Salerno, che opera in regime di gestione totale ai sensi del decreto interministeriale del MIT e del MEF n.239 del 14 giugno 2019, che fissava la durata dell'affidamento fino al 12 febbraio 2043. Anche la concessione dell'aeroporto di Salerno risulta prorogata di altri due anni in forza del sopra citato decreto-legge del 19 maggio 2020.

Per ulteriori informazioni sulla natura dell'attività d'impresa, si rimanda alla lettura della Relazione sulla Gestione.

**INFORMAZIONI SULLE VOCI DI BILANCIO****STATO PATRIMONIALE****ATTIVO**

<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>B I</b>	<b>€ 194.718.124</b>
-------------------------------------	------------	----------------------

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo originario di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, con il consenso, ove previsto, del Collegio Sindacale. In particolare, sono iscritti sia gli investimenti ultimati ed entrati in funzione entro la data di chiusura dell'esercizio, che riverberano il loro effetto economico sull'esercizio in commento e su quelli successivi, sia gli investimenti non ancora ultimati (iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti"), per i quali si procederà al calcolo degli ammortamenti a partire dall'esercizio di loro completamento e di partecipazione al conseguimento dei ricavi aziendali.

Gli oneri pluriennali, che includono i costi di impianto e di ampliamento, sono iscritti quando è dimostrata la loro utilità futura, esiste una correlazione oggettiva con i relativi benefici futuri di cui godrà la Società ed è stimabile con ragionevole certezza la loro recuperabilità.

I beni immateriali, costituiti da diritti di brevetto, concessioni e licenze, sono iscritti nell'attivo patrimoniale solo se individualmente identificabili, se la Società acquisisce il potere di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dallo stesso bene e può limitare l'accesso da parte di terzi a tali benefici e se il loro costo è stimabile con sufficiente attendibilità.

Le migliorie e le spese incrementative su beni di terzi sono iscritte tra le altre immobilizzazioni immateriali qualora non siano separabili dai beni stessi, altrimenti sono iscritte tra le specifiche voci delle immobilizzazioni materiali.

Gli acconti ai fornitori per l'acquisto di immobilizzazioni immateriali sono iscritti nell'attivo patrimoniale alla data in cui sorge l'obbligo al pagamento dei relativi importi. Le immobilizzazioni immateriali in corso sono rilevate alla data in cui sono sostenuti i primi costi per la costruzione del bene e comprendono i costi interni ed esterni sostenuti per la sua realizzazione.

Gli ammortamenti sono calcolati in relazione alla stima della residua possibilità di utilizzazione dei beni e/o diritti cui si riferiscono, in base a piani di ammortamento sistematici come meglio specificato nel seguito in commento alle diverse classi di immobilizzazioni immateriali.

L'esposizione in Bilancio è al netto degli ammortamenti cumulati e maturati a tutto il 31 dicembre 2020.

Ad ogni data di riferimento del bilancio la Società valuta se esista un indicatore che un'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore, come descritto al successivo paragrafo "Indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e impairment test". I contributi "in conto impianti" concessi alla Società per l'acquisizione e/o realizzazione di immobilizzazioni sono iscritti a diretta riduzione del costo delle opere realizzate sulle infrastrutture aeroportuali detenute in concessione cui gli stessi si riferiscono, al momento in cui è emesso dall'Ente erogatore il relativo provvedimento definitivo di

concessione. Si segnala che il totale dei contributi in c/impianti ricevuti per la realizzazione di investimenti aeroportuali tutt'ora in funzione risulta pari ad € 67.980.993 e che il valore delle Immobilizzazioni Immateriali al lordo dei suddetti contributi e degli ammortamenti contabilizzati sino alla data di riferimento del bilancio, ammonta ad € 399.985.993.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa delle movimentazioni che sono intervenute nel corso dell'esercizio nelle immobilizzazioni immateriali e che sono nel seguito commentate per ciascuna voce.

	Costi di impianto e di ampliamento	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore di inizio esercizio</b>					
Costo	19.572	13.615.500	10.191.012	304.064.887	327.890.971
Rivalutazioni	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(19.572)	(11.925.960)	0	(111.345.524)	(123.291.056)
Svalutazioni	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>0</b>	<b>1.689.540</b>	<b>10.191.012</b>	<b>192.719.363</b>	<b>204.599.915</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Incrementi per acquisizioni	0	232.447	1.013.097	2.868.095	4.113.639
Riclassifiche (del valore di bilancio)	0	138.882	(6.714.193)	6.575.311	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	0	0	0	0	0
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0
Ammortamento dell'esercizio	0	(775.882)	0	(13.219.548)	(13.995.430)
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	0	0	0
<b>Totale variazioni</b>	<b>0</b>	<b>(404.553)</b>	<b>(5.701.096)</b>	<b>(3.776.142)</b>	<b>(9.881.791)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>					
Costo	19.572	13.986.829	4.489.916	313.508.293	332.004.610
Rivalutazioni	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(19.572)	(12.701.842)	0	(124.565.072)	(137.286.486)
Svalutazioni	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>0</b>	<b>1.284.987</b>	<b>4.489.916</b>	<b>188.943.221</b>	<b>194.718.124</b>

**Costi di impianto e di ampliamento****B I 4****€ 0**

Questa voce include le spese di costituzione della società 2i Sistema Aeroportuale Campano S.p.A. e quelle relative alla società Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi S.p.A., società incorporate in GESAC rispettivamente negli anni 2018 e 2019. Come appare dalla tabella sopra riportata, tali spese risultano interamente ammortizzate già alla fine dell'esercizio precedente.

**Concessioni, licenze, marchi e diritti simili****B I 4****€ 1.284.987**

Tale voce, che registra una variazione in diminuzione per complessivi € 404.553 rispetto all'esercizio precedente, accoglie gli oneri sostenuti per l'acquisto dei diritti di utilizzo delle licenze d'uso dei software aziendali ed i successivi relativi adeguamenti. In particolare, si segnala che, nel corso dell'anno, gli

investimenti in *software* della Società hanno riguardato l'acquisto di licenze Oracle integrative e gli adeguamenti del sistema di ERP e del software per la gestione *in house* del *call center* di assistenza parcheggi. Sono proseguiti inoltre gli investimenti per il potenziamento della piattaforma di condivisione in tempo reale delle informazioni di natura operativa a supporto dei processi aeroportuali.

Tali spese aventi utilità pluriennale sono state ammortizzate con aliquota del 20%.

<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	<b>B 16</b>	<b>€ 4.489.916</b>
--	-------------	--------------------

Questa posta accoglie principalmente gli acconti versati dalla GESAC alle imprese appaltatrici per lavori in corso di realizzazione sulle infrastrutture aeroportuali detenute in regime di concessione. Il decremento complessivo rispetto all'esercizio 2019, pari ad € 5.701.096, è la risultante dell'effetto combinato degli incrementi legati all'avanzamento degli investimenti ancora in corso di esecuzione alla fine dell'esercizio per un totale di € 1.013.097, e del decremento, di € 6.714.193, legato alla riclassifica per capitalizzazioni effettuate nell'anno in seguito al completamento di alcuni importanti investimenti, per i quali si rimanda al commento delle voci "Altre immobilizzazioni immateriali" e "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili". In particolare, alla chiusura nell'esercizio, risultano in corso importanti progetti di investimento che costituiscono migliorie su beni in concessione e di terzi, tra i quali: i lavori di realizzazione del nuovo Terminal Merci per la quota non ultimata destinata ai corrieri espressi ed al secondo *handler* cargo; la realizzazione della nuova area di sosta autobotti a nord della pista a supporto operativo delle piazzole per aeromobili limitrofe; la realizzazione di una rotatoria di potenziamento della viabilità di accesso e di uscita dall'aeroporto; la quota di lavorazioni e forniture relative al trasferimento dei car rental nell'area arrivi del Terminal il cui completamento è stato rinviato. La voce include anche alcuni interventi minori di ristrutturazione, adeguamento e manutenzione straordinaria non completati alla fine dell'esercizio.

Risultano inoltre compresi in questa posta i costi sostenuti per le attività di progettazione di rilevanti interventi legati alla realizzazione delle nuove piazzole a nord della pista e della nuova piazzola elicotteri, e quelle relative alla realizzazione della nuova area destinata agli imbarchi ed alla riorganizzazione del piano cantinato; tali attività sono state per il momento sospese in considerazione della rimodulazione degli interventi previsti.

<b>Altre immobilizzazioni immateriali</b>	<b>B 17</b>	<b>€ 188.943.221</b>
---	-------------	----------------------

La voce in esame accoglie principalmente, per € 128.819.185, il valore netto al 31 dicembre 2020 del disavanzo da fusione imputato ad oneri concessori, derivante dall'operazione straordinaria di fusione inversa effettuata nel 2018 tra la GESAC e l'allora controllante 2i Sistema Aeroportuale Campano S.p.A. e, per € 1.128.952, il valore netto al 31 dicembre 2020 del disavanzo da concambio emerso in occasione della fusione per incorporazione della società Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi S.p.A. effettuata nel 2019 e per € 58.921.610 migliorie su beni in concessione.

L'ammortamento di tali poste viene calcolato in base alla durata residua della concessione; in

considerazione dell'intervenuta proroga di due anni delle concessioni aeroportuali relative agli Aeroporti di Napoli e Salerno è pertanto stato adeguato il calcolo delle quote di ammortamento che, nel complesso, hanno un impatto sul Conto Economico dell'esercizio 2020 di € 5.377.164. In assenza del prolungamento della concessione e della conseguente rideterminazione del piano di ammortamento, l'ammortamento di tali poste sarebbe risultato pari ad € 5.841.380, la perdita dell'esercizio sarebbe quindi risultata superiore per € 464.216, e il patrimonio netto sarebbe risultato inferiore per pari importo.

Il resto della voce accoglie i costi di ampliamento, di ammodernamento e di manutenzione non ricorrente per lavori realizzati mediante contratti di appalto su cespiti detenuti in regime di concessione.

L'ammortamento è stato effettuato considerando il ragionevole periodo di utilità economica futura dei singoli investimenti e, comunque, entro i limiti della durata residua della concessione. La parte riferita a lavori di ampliamento delle aree in concessione è stata sistematicamente ammortizzata in funzione del ragionevole periodo di utilizzo dei beni, stimato in venti anni, con aliquota di ammortamento pari al 5%, mentre la restante parte, relativa sostanzialmente ad interventi di miglioramento e riadattamento di beni già esistenti, è stata ammortizzata con l'aliquota del 20%.

Nel corso dell'esercizio tale voce di bilancio si è incrementata per effetto della conclusione di alcuni importanti investimenti quali: la realizzazione dell'area destinata all'*handler* cargo nel nuovo Terminal Merci, l'ampliamento dell'area arrivi *landside* con il nuovo canale sanitario, la realizzazione dei nuovi spazi per le unità cinofile della Polaria, il completamento di alcune lavorazioni ed allestimenti della nuova area partenze air side situata al primo piano con la nuova Sala VIP ed il nuovo blocco bagni. La posta include la quota relativa alle lavorazioni effettuate per l'adeguamento dell'infrastruttura ai protocolli anti-COVID, quali la riorganizzazione dei flussi dei passeggeri e la riconfigurazione di alcuni gate di imbarco.

Nel corso dell'esercizio sono anche stati effettuati interventi di ridefinizione e di adeguamento di alcuni spazi commerciali all'interno del terminal e la ristrutturazione di alcuni uffici per vettori aerei.

La voce include altri interventi minori realizzati su piazzole, pista e raccordi, e di manutenzione straordinaria di natura civile/infrastrutturale sugli edifici in concessione.

<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	<b>B II</b>	<b>€ 44.803.666</b>
-----------------------------------	-------------	---------------------

Le immobilizzazioni materiali, costituite da beni di proprietà e da beni "gratuitamente devolvibili" allo scadere della concessione dell'esercizio dell'attività aeroportuale negli scali di Napoli e di Salerno, sono iscritte al costo originario di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati e delle eventuali svalutazioni. Il costo di acquisto include, oltre al costo effettivamente sostenuto per l'acquisizione del bene, anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi diretti e i costi generali di produzione, per la quota ragionevolmente imputabile all'immobilizzazione, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato.

Le immobilizzazioni sono rilevate inizialmente alla data in cui si verifica il trasferimento in favore della Società dei rischi e dei benefici connessi al cespite acquisito, che coincide, di solito, con la data in cui viene

trasferito il titolo di proprietà. Qualora in virtù di clausole contrattuali l'acquisizione del trasferimento dei rischi e dei benefici avvenga antecedentemente al trasferimento della proprietà, i beni si iscrivono quando si realizza tale evento, come previsto dall'OIC 16.

I contributi "in conto impianti" concessi alla Società per l'acquisto di beni strumentali, sono iscritti a diretta riduzione del costo dei beni cui gli stessi si riferiscono, al momento in cui è emesso dall'Ente erogatore il relativo provvedimento definitivo di concessione. In particolare, nel 2020 sono stati incassati contributi relativi all'acquisto di mezzi, attrezzature ed altri beni strumentali per lo scalo di Salerno per un importo complessivo pari a € 592.751.

Gli ammortamenti sono calcolati con riferimento al costo ed alla residua possibilità di utilizzazione delle immobilizzazioni, in base ad aliquote costanti determinate in funzione della vita utile stimata dei beni. Per i beni acquistati nell'esercizio, le aliquote adottate sono ridotte in proporzione al periodo di utilizzo.

I beni gratuitamente devolvibili sono ammortizzati in base al minore periodo tra la loro residua vita utile e la scadenza della concessione, al termine della quale dovranno essere devoluti gratuitamente all'Ente concedente.

I cespiti di periodico rinnovamento e di modesto valore unitario (inferiore ad € 516,45) sono interamente spesi nell'esercizio di acquisizione.

L'esposizione in bilancio delle immobilizzazioni materiali è al netto dei fondi di ammortamento maturati e delle eventuali svalutazioni rilevate a tutto il 31 dicembre 2020.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, si ripristina il valore originario. La Società, infatti, valuta a ogni data di riferimento del bilancio se esista un indicatore che evidenzi che un'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore, come descritto al successivo paragrafo "Indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e *impairment test*". Le spese per manutenzioni ricorrenti sono imputate al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenute; le spese per manutenzioni straordinarie, aventi cioè natura incrementativa del valore e/o della durata economico-tecnica dei beni, sono capitalizzate ed ammortizzate in base all'aliquota del cespite cui sono riferite e tenendo conto della residua vita utile del bene.

Le immobilizzazioni materiali registrano, complessivamente, un decremento netto di € 2.560.748 rispetto al precedente esercizio, generato dal saldo delle nuove acquisizioni di cespiti, al netto dei contributi ricevuti nel corso dell'anno e della contabilizzazione delle quote d'ammortamento di periodo.

Tra i principali investimenti completati nell'anno si segnalano: la quota finale di lavorazioni relativa al progetto di sviluppo dell'impianto di smistamento dei bagagli da stiva e l'installazione integrata nell'ambito dello stesso impianto di due apparati per lo *screening* di tipo EDS (Explosive Detection System) conformi ai nuovi standard richiesti dalla normativa; l'installazione dei pannelli a led aggiuntivi per il *ledwall* situato nell'atrio partenze e dei nuovi server. La voce accoglie inoltre i costi sostenuti per la realizzazione della parte impiantistica, l'arredo e la dotazione informatica relativi all'estensione degli arrivi *landside* e all'area



*handler* del nuovo Terminal merci, oltre all'acquisto ed all'installazione delle componenti IT relative ai sistemi antintrusione e di videosorveglianza e per il potenziamento delle infrastrutture di rete.

In questa voce rientrano altresì gli investimenti di natura impiantistica e gli acquisti di dispositivi effettuati in attuazione delle prescrizioni normative legate all'emergenza COVID quali la realizzazione del sistema di sanificazione dell'impianto di areazione del Terminal, l'acquisto di dispositivi/impianti di sanificazione e di rilevazione della temperatura corporea e la realizzazione di sistemi di informazione e indirizzamento al fine di evitare assembramenti.

Trovano iscrizione invece tra le immobilizzazioni materiali in corso i costi sostenuti per l'avanzamento dei lavori di realizzazione della centrale di produzione termofrigorifera, per la realizzazione del parcheggio utenti sopraelevato in carpenteria metallica, che sarà aperto al pubblico nel 2021, e per l'acquisto e l'installazione degli apparati per il *self bag drop* che saranno attivati alla ripresa del traffico.

Si precisa, anche per gli effetti dell'art. 10 della Legge n. 72/83, che su nessuno dei beni iscritti in bilancio è stata operata alcuna rivalutazione nel corso degli anni precedenti, né nell'esercizio in commento.

Sugli immobili di proprietà della GESAC non sono iscritte garanzie reali in favore di terzi.

Si segnala che il totale dei contributi in c/impianti ricevuti risulta pari ad € 13.787.433 e che il costo storico delle immobilizzazioni materiali al lordo dei contributi ricevuti e degli ammortamenti contabilizzati sino alla data di riferimento del bilancio, ammonta ad € 131.500.603.

Il prospetto di seguito riportato evidenzia le movimentazioni che hanno interessato le immobilizzazioni materiali nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, specificandone la composizione.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzaz. materiali	Immobilizzaz. materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzaz. materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
Costo	7.746.779	2.120.402	893.781	93.587.211	9.641.709	113.989.882
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(3.637.834)	(2.113.532)	(872.097)	(60.002.005)	0	(66.625.468)
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>4.108.945</b>	<b>6.870</b>	<b>21.684</b>	<b>33.585.206</b>	<b>9.641.709</b>	<b>47.364.414</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	0	0	30.804	3.231.548	1.247.944	4.510.296
Riclassifiche (del valore di bilancio)	0	0	0	4.458.543	(4.458.543)	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	0	0	(324)	(564)	0	(888)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0	0
Ammortamento dell'esercizio	(166.221)	(1.233)	(7.794)	(6.339.262)	0	(6.514.510)
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	0	(555.646)	0	(555.646)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(166.221)</b>	<b>(1.233)</b>	<b>22.686</b>	<b>794.619</b>	<b>(3.210.599)</b>	<b>(2.560.748)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>						
Costo	7.746.779	2.120.402	734.186	100.680.672	6.431.110	117.713.149
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(3.804.055)	(2.114.765)	(689.816)	(66.300.847)	0	(72.909.483)
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>3.942.724</b>	<b>5.637</b>	<b>44.370</b>	<b>34.379.825</b>	<b>6.431.110</b>	<b>44.803.666</b>

La voce "Altre variazioni" accoglie i contributi riconosciuti dalla Regione Campania nel corso dell'esercizio per i progetti "Infrastrutture sicurezza antincendio" e "Infrastrutture sicurezza aeroportuale" a valere sulle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014/2020. L'importo riportato in tabella è al netto del fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2019 (€ 37.105).

#### Indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e impairment test

Si evidenzia che, alla data di redazione del presente bilancio, la Società ha valutato l'esistenza di indicatori di potenziali perdite di valore, così come disciplinato dall'OIC 9, correlati alla crisi del settore aeroportuale a seguito dell'insorgere della pandemia, come ampiamente descritto in Relazione sulla gestione; si è pertanto proceduto a stimare il valore recuperabile delle immobilizzazioni materiali e immateriali in base ai *requirements* previsti dal sopra citato OIC 9.

In particolare, la verifica in oggetto ha comportato la determinazione del valore recuperabile dell'unica UGC (Unità Generatrice di Cassa) associata alla Società, attraverso il metodo del *Discounted Cash Flow* ("DCF"), in considerazione dell'evoluzione prospettica della Società stessa.

Si è proceduto pertanto con l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri che l'UGC sarà in grado di generare (valore d'uso) nel corso della durata della concessione utilizzando un tasso di attualizzazione (c.d. WACC) pari a 7,00%.

Le proiezioni della Società, per il periodo residuo di concessione 2021-2045, sono state effettuate ipotizzando una graduale ripresa del traffico presso lo scalo di Napoli, con il raggiungimento di volumi pre-

pandemia nel 2024 e con una successiva distensione della curva di crescita che riflette un CAGR, nel medio-lungo periodo, pari al 2,6% inclusivo dello sviluppo previsto presso lo scalo di Salerno. L'evoluzione delle grandezze economico-finanziarie, riflessa nelle proiezioni dei flussi di cassa, è coerente con il modello di *business* della Società, con l'attuale quadro normativo-tariffario e con le linee strategiche individuate per il prossimo futuro. Le proiezioni non tengono prudentemente conto della quota di competenza della GESAC del "Fondo per la compensazione dei danni per il settore aeroportuale", stanziato per 450 milioni in favore delle società di gestione degli aeroporti, e che sarà presumibilmente corrisposta nel corso del 2021.

Il test condotto non ha evidenziato la necessità di effettuare alcuna svalutazione, mostrando al contrario margini positivi (c.d. *headroom*). Il risultato del test è stato sottoposto anche ad analisi di sensitività, rispetto all'incremento ed al decremento del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa di 100 punti base, ed ha confermato la presenza di una *headroom* adeguata.

<b>IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>B III</b>	<b>€ 299.924</b>
-------------------------------------	--------------	------------------

Le partecipazioni in altre imprese sono iscritte in Bilancio al costo di acquisto, eventualmente rettificato per tener conto delle perdite di natura durevole. La classificazione dei crediti tra le immobilizzazioni finanziarie e l'attivo circolante è effettuata in base al criterio della destinazione degli stessi rispetto all'attività ordinaria e pertanto, indipendentemente dalla scadenza, i crediti di origine finanziaria sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie mentre quelli di origine commerciale sono classificati nell'attivo circolante. Il criterio di valutazione dei crediti è esposto nel prosieguo.

<b>Partecipazioni</b>	<b>B III 1</b>	<b>€ 18.434</b>
-----------------------	----------------	-----------------

	Partecipazioni in imprese controllate	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in imprese controllanti	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
<b>Valore di inizio esercizio</b>					
Costo				18.434	<b>18.434</b>
Rivalutazioni					
Svalutazioni					
<b>Valore di bilancio</b>				<b>18.434</b>	<b>18.434</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Incrementi per acquisizioni					-
Decrementi per alienazioni					-
Svalutazioni					-
Rivalutazioni					-
Riclassifiche					-
Altre variazioni					-
<b>Totale variazioni</b>				-	-
<b>Valore di fine esercizio</b>					
Costo				18.434	<b>18.434</b>
Rivalutazioni					-
Svalutazioni					-
<b>Valore di bilancio</b>				<b>18.434</b>	<b>18.434</b>

La voce "Partecipazioni in altre imprese" accoglie:

- per € 516 il valore della quota del fondo consortile (pari allo 0,45% del fondo consortile) sottoscritto in esercizi precedenti dalla GESAC nel Consorzio COSILA il cui scopo è di fornire supporto e consulenza agli associati, in materia di sicurezza e salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro secondo quanto previsto dalla legislazione vigente ;
- per € 10.000 il valore delle azioni della Banca Regionale di Sviluppo S.p.A. sottoscritte e versate dalla GESAC in sede di costituzione della società;
- per € 7.918 il valore delle azioni della Banca di Credito Cooperativo Campania Centro, già possedute dalla società Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi S.p.A. fusa per incorporazione in GESAC nel 2019.

<b>Crediti immobilizzati verso altri</b>	<b>B III 2</b>	<b>€ 281.490</b>
--	----------------	------------------

I crediti immobilizzati verso terzi, che accolgono i depositi cauzionali versati, registrano un decremento rispetto al 2019 pari a € 40.388, dovuto principalmente alla svalutazione di alcuni depositi cauzionali.

	Crediti immobilizzati verso imprese controllate	Crediti immobilizzati verso imprese collegate	Crediti immobilizzati verso imprese controllanti	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
Valore di inizio esercizio	-	-	-	321.878	321.878
Variazioni nell'esercizio	-	-	-	(40.388)	(40.388)
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>281.490</b>	<b>281.490</b>
Quota scadente entro l'esercizio	-	-	-	-	-
Quota scadente oltre l'esercizio	-	-	-	281.490	281.490
Di cui di durata residua superiore a 5 anni	-	-	-	-	-

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione dei crediti per area geografica in quanto sono tutti riferiti a soggetti italiani.

<b>CREDITI</b>	<b>CII</b>	<b>€ 26.339.574</b>
----------------	------------	---------------------

I crediti sono iscritti in Bilancio in base al criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, ad eccezione dei casi in cui i suoi effetti siano irrilevanti, generalmente per i crediti a breve termine o quando i costi di transazione, commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza del credito siano di scarso rilievo; in tali casi i crediti sono iscritti al loro presumibile valore di realizzo, ottenuto rettificando il loro valore nominale con un fondo svalutazione. 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. Si precisa che, come consentito dall'art. 12, comma 2, del D.lgs. 139/2015, per i crediti sorti in data antecedente il 31 dicembre 2015 si è conservata l'iscrizione al valore di presumibile realizzo. Inoltre, ci si è avvalsi della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato ai crediti nei casi in cui gli effetti derivanti dall'iscrizione secondo tale criterio siano irrilevanti.

I crediti esigibili oltre i 12 mesi sono esposti separatamente in Bilancio.

	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Valore di inizio esercizio	35.070.471	295.048	1.179.422	3.539.070	2.260.355	<b>42.344.366</b>
Variazione nell'esercizio	(20.962.753)	5.380.677	858.899	123.507	(1.405.122)	<b>(16.004.792)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>14.107.718</b>	<b>5.675.725</b>	<b>2.038.321</b>	<b>3.662.577</b>	<b>855.233</b>	<b>26.339.574</b>
Quota scadente entro l'esercizio	14.107.718	1.127	1.855.538		766.059	<b>16.730.442</b>
Quota scadente oltre l'esercizio	0	5.674.598	182.783		89.174	<b>5.946.555</b>
Di cui di durata residua superiore a 5 anni	0	0	0		0	0

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione tra crediti originati da rapporti con clienti esteri e nazionali in quanto non ritenuta significativa, avendo la maggioranza degli operatori esteri con cui la Società intrattiene rapporti, stabili organizzazioni in Italia.

#### Crediti verso clienti

C II 1

€ 14.107.718

I crediti verso clienti sono costituiti dai crediti originati da operazioni commerciali relative alla gestione operativa. Il saldo include anche i crediti per prestazioni completate alla data di riferimento del Bilancio, ma non ancora fatturate ai clienti, ed i debiti nei confronti di clienti per note credito da emettere. Il decremento del saldo rispetto al precedente esercizio è attribuibile principalmente al consistente calo dei volumi di traffico ed ai minori ricavi ad esso connessi. L'esposizione in Bilancio dei crediti è al netto del relativo fondo di svalutazione, pari a € 5.429.196, accantonato per fronteggiare il rischio di perdite potenziali probabili, così da ricondurre il valore nominale dei crediti a quello di presumibile realizzazione. La seguente tabella riporta le movimentazioni che hanno interessato il fondo di svalutazione dei crediti nel corso del 2020:

Fondo svalutazione crediti	
Saldo di inizio esercizio	4.541.492
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Utilizzi fondo	(936.727)
Accantonamento dell'esercizio	1.824.431
<b>Totale variazioni</b>	<b>887.704</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>5.429.196</b>

L'accantonamento dell'esercizio, pari ad € 1.824.431, si è reso necessario al fine di adeguare il valore del fondo al complessivo rischio di inesigibilità dei crediti commerciali ed è stato quantificato mediante un'attenta analisi delle posizioni creditorie effettuata tenendo conto: dell'anzianità e dell'entità dei crediti, delle azioni di recupero intraprese e della situazione economico-patrimoniale dei debitori. L'accantonamento si riferisce principalmente alla svalutazione di crediti verso clienti soggetti a procedure concorsuali a seguito delle nuove informazioni acquisite a riguardo nel corso dell'esercizio 2020, che hanno evidenziato una significativa riduzione delle probabilità di recupero di tali posizioni creditorie.

Nel corso dell'esercizio si è inoltre provveduto ad un utilizzo del fondo per € 936.727, di cui € 801.474 legati alle procedure concorsuali citate e per la restante parte dovuti all'impossibilità di recupero di alcune posizioni creditorie di modesto importo, anche in considerazione dell'eccessiva onerosità delle procedure da esperire, rispetto al valore del credito.

In sede di predisposizione del presente bilancio, si è proceduto a una riclassifica alla voce "Acconti" dei saldi negativi verso alcuni clienti, per un importo pari a € 347.066, dovuti ad acconti ricevuti su prestazioni che sono risultati superiori ai relativi importi fatturati.

Si segnala che, a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal Contratto di Finanziamento sottoscritto nel mese di giugno 2017 e che sarà di seguito commentato, la GESAC ha ceduto a favore delle banche finanziatrici l'incasso di alcuni crediti commerciali, per un importo complessivo pari a € 3.512.334.

---

**Crediti verso controllanti**

C II 4

€ 5.675.725

---

La consistente variazione rispetto all'esercizio precedente deriva dall'iscrizione delle attività per imposte anticipate generate dalla perdita fiscale dell'esercizio 2020 che, come previsto dalla normativa fiscale, è illimitatamente riportabile ed utilizzabile in ciascun esercizio successivo per un importo non superiore all'80% del reddito imponibile generato. Il credito, pari a € 5.379.550, sarà liquidato dalla 2i Aeroporti S.p.A., in qualità di consolidante fiscale, all'atto dell'utilizzo della perdita fiscale in compensazione del reddito imponibile di gruppo. Considerata l'estrema incertezza che ancora caratterizza il contesto economico del 2021, anno coincidente con la scadenza della maggiorazione dell'aliquota IRES del 3,5%, si è ritenuto opportuno determinare l'imposta anticipata mediante l'applicazione dell'aliquota ordinaria del 24%, in quanto si ritiene che il reddito imponibile dell'anno 2021 sarà negativo, ed iscrivere il credito in esame tra i crediti esigibili oltre i dodici mesi.

Si è proceduto alla contabilizzazione di tali attività per imposte anticipate in quanto la Società, sulla base degli imponibili fiscali evidenziati nei piani previsionali predisposti, ritiene che vi sia la ragionevole certezza di un loro recupero negli esercizi futuri e avendo ricevuto conferma dalla Società controllante.

La voce in esame accoglie, inoltre, per € 295.048 il credito per il rimborso dell'IRES generato dal recupero della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato per l'esercizio 2011, ai sensi dell'art.2, comma 1-quater, decreto legge n. 201/2011. Si segnala che per l'annualità 2011 il soggetto titolato ad ottenere il rimborso dall'Erario è la 2i Aeroporti S.p.A. in qualità di consolidante ai fini della liquidazione dell'IRES, la quale procederà a rimborsare la quota spettante alla GESAC una volta incassato il predetto credito. L'iscrizione di tale posta è stata effettuata in quanto, in data 8 marzo 2013, è stato compilato e trasmesso all'Agenzia delle Entrate l'apposito modello per l'istanza di rimborso; esistono quindi i presupposti di certezza e determinabilità dell'importo del rimborso da ricevere. Tale credito è stato iscritto tra i crediti esigibili oltre i 12 mesi, in quanto si ritiene che l'esecuzione del rimborso da parte dello Stato non avverrà entro il prossimo esercizio.

<b>Crediti tributari</b>	<b>C II 5-bis</b>	<b>€ 2.038.321</b>
--------------------------	-------------------	--------------------

La voce in esame accoglie i seguenti importi:

- il credito verso l'Erario per l'IVA risultante dalla dichiarazione annuale per il 2020, pari ad € 1.687.128, che, fino all'importo di € 700 mila, è utilizzato a decorrere dall'11 marzo 2021 in compensazione per il pagamento delle ritenute operate in qualità di sostituto di imposta, di contributi previdenziali ed assistenziali e di altri tributi, avendo la dichiarazione ottenuto il rilascio del visto di conformità, e per la differenza sarà utilizzato a riduzione dei versamenti periodici dell'anno 2021;
- il credito per il rimborso dell'IVA addebitata all'INPS sulle fatture emesse per l'aggio spettante alla GESAC sull'incasso delle addizionali sui diritti d'imbarco passeggeri, per € 10.176;
- il credito d'imposta per € 149.498 "Art Bonus" generato in esercizi precedenti in seguito alle erogazioni liberali effettuate a sostegno della cultura e dello spettacolo;
- il credito d'imposta maturato a fronte delle attività di sanificazione e dell'acquisto di dispositivi di protezione di cui all'art. 125 del Decreto Rilancio per € 18.912;
- il credito IRES per mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato per l'esercizio 2010 ai sensi del citato art.2, comma 1-quater, decreto legge n. 201/2011, pari ad € 172.607.

Il credito IRES richiesto a rimborso è stato iscritto tra i crediti esigibili oltre i 12 mesi, in quanto, si ritiene che l'esecuzione del rimborso da parte dello Stato non avverrà entro il prossimo esercizio. Per l'annualità 2010 il rimborso della maggiore IRES pagata sarà riconosciuto direttamente alla GESAC, non essendo operativa per tale annualità alcuna opzione per la tassazione di gruppo.

<b>Imposte anticipate</b>	<b>C II 5-ter</b>	<b>€ 3.662.577</b>
---------------------------	-------------------	--------------------

Le imposte anticipate, generate da differenze temporanee esistenti tra l'iscrizione del costo in bilancio e la deducibilità dal reddito imponibile di stanziamenti a fondi recuperati a tassazione nell'esercizio (per € 3.331.230) e da oneri la cui deducibilità dal reddito imponibile è rinviata a futuri esercizi a norma di legge (per € 331.347), sono state determinate mediante l'applicazione dell'aliquota IRES del 24%. Per le differenze temporanee che nel 2019 si riteneva di riassorbire entro i successivi due esercizi, si era tenuto conto della maggiorazione dell'aliquota del 3,5% introdotta dall'art.1, commi 716-718, della L. 160/2019 a carico dei soggetti concessionari del settore dei trasporti, in vigore per il triennio 2019-2021. Considerati i risultati stimati del 2021, anno coincidente con la scadenza della maggiorazione, si è ritenuto opportuno rettificare il valore di bilancio, rideterminando le imposte anticipate mediante applicazione dell'aliquota ordinaria del 24%, in quanto si ritiene che il reddito imponibile dell'anno 2021 sarà negativo.

<b>Crediti verso altri</b>	<b>C II 5-quater</b>	<b>€ 855.233</b>
----------------------------	----------------------	------------------

Il decremento della voce "Crediti verso altri", pari ad € 1.405.122, è in buona parte riconducibile al rimborso ottenuto da parte dell'Agenzia delle Entrate nel mese di giugno per complessivi € 776.580, a seguito della sentenza n.5855/2019 passata in giudicato per mancata impugnazione di alcuna delle parti, con la quale la CT Regionale della Campania ha accolto la quasi totalità delle eccezioni sollevate dalla GESAC nel ricorso introduttivo in relazione ad un avviso di accertamento ai fini delle imposte dirette e dell'IVA riferito all'esercizio 2001/2002. Nel corso dell'esercizio l'Agenzia delle Entrate ha inoltre emesso un ulteriore provvedimento di sgravio parziale sul contenzioso avente ad oggetto l'IVA dell'anno 2008. La differenza del credito precedentemente iscritto che non è stata oggetto di sgravio, pari a € 81.688 è stata imputata a Conto Economico.

La voce in oggetto si è inoltre ridotta di € 466.667 a seguito del recupero tramite compensazione legale del credito verso il cliente GH Napoli costituito dal prestito gratuito precedentemente concesso e volto alla realizzazione del progetto denominato "Mobilità sostenibile in aeroporto".

Il saldo in bilancio dei "Crediti verso altri" al 31 dicembre 2020 è principalmente composto dalle voci di seguito esposte e commentate:

- Credito verso l'Agenzia delle Entrate di € 548.689 generato dal pagamento a titolo provvisorio della cartella emessa dall'Agente della Riscossione in seguito al deposito della sentenza n. 1071/18/15 del 13/1/2015, con cui la CTR di Napoli ha accolto l'appello dell'Agenzia delle Entrate in merito alla rettifica della dichiarazione IVA dell'anno d'imposta 2008. Per tale giudizio, come meglio indicato a commento dei Fondi per rischi ed oneri, la Corte di Cassazione ha depositato in data 23 novembre 2018 la sentenza n. n. 30360.18 con la quale è stato disposto il rinvio alla CTR di Napoli per il riesame degli atti del giudizio. La GESAC ha tempestivamente riassunto il giudizio presso la CTR che con sentenza n. 4767 depositata il 19 ottobre 2020, ha parzialmente accolto il ricorso della Società. In data 11 marzo 2021, in seguito al provvedimento di sgravio, è stato accreditato il rimborso del credito pari a € 548.689.



- Credito verso INPS per € 7.656, derivante all'aggio dello 0,25% applicato sugli importi incassati dai vettori e riversati all'ente di previdenza a titolo di ristoro delle spese di riscossione e comunicazione dell'addizionale sui diritti d'imbarco passeggeri, ai sensi della Legge n. 92/2012. Tale importo si riferisce al periodo 18 luglio 2012 – 30 giugno 2013, per il quale è stata emessa regolare fattura che non risulta incassata alla data di chiusura del presente Bilancio. Il credito è esposto al netto del fondo svalutazione pari a € 7.657, stanziato in seguito al mancato incasso nonostante un sollecito formale inviato al debitore;
- Credito verso un ex dipendente pari a € 37.631 per contributi previdenziali versati a titolo di anticipazione per suo conto;
- Crediti verso il personale dipendente per € 62.215;
- Acconti per servizi per € 23.926;
- Credito verso la società M.N. Metropolitana di Napoli S.p.A., concessionaria del Comune di Napoli per la progettazione e la costruzione della Linea 1 della Metropolitana, per € 54.687 a titolo di occupazione di alcune aree di proprietà della GESAC necessarie per l'esecuzione dei lavori
- Crediti verso la Regione Campania per € 26.831 a titolo di commissione sull'IRESA - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili - incassata dai vettori e riversata all'Ente beneficiario.

La voce in esame comprende anche il credito verso il Ministero dei Trasporti e Aviazione Civile e sue Direzioni locali, pari a € 959.433 relativo ai proventi per i servizi in appalto prestati dalla Società per conto della Direzione locale fino al 1991, totalmente svalutato per fronteggiare il rischio di mancato incasso delle somme dovute dal Ministero dei Trasporti. Con sentenza n. 4919/2020 la Corte di Appello di Roma ha condannato l'ENAC a corrispondere alla GESAC l'importo di € 345.152 oltre interessi legali dalla data della domanda (3 aprile 1998).

Al 31 dicembre 2020 il fondo svalutazione "Crediti verso altri" risulta complessivamente pari a € 967.090, invariato rispetto al precedente esercizio non essendosi manifestate ulteriori difficoltà per il recupero degli stessi.

<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE</b>	<b>C IV</b>	<b>€ 25.180.971</b>
------------------------------	-------------	---------------------

Le disponibilità liquide, che registrano un decremento di € 12.054.037 rispetto al precedente esercizio, rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari, carte prepagate e assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio.

I depositi bancari e gli assegni sono valutati al presumibile valore di realizzo (che nella quasi totalità coincide col valore nominale). Il denaro e i valori bollati sono valutati al valore nominale. Le disponibilità in valuta diversa dall'euro, qualora esistenti, sono valutate al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

	Depositi bancari e postali	Assegni	Denaro e altri valori in cassa	Totale disponibilità liquide
Valore di inizio esercizio	36.840.600	276.550	118.168	37.235.318
Variazione nell'esercizio	(11.947.757)	(75.400)	(31.190)	(12.054.347)
Valore di fine esercizio	24.892.843	201.150	86.978	25.180.971

<b>Depositi bancari</b>	<b>C IV 1</b>	<b>€ 24.892.843</b>
-------------------------	---------------	---------------------

Tale voce, che evidenzia un decremento di € 11.947.757 rispetto all'esercizio precedente, rappresenta la consistenza dei conti correnti bancari intrattenuti dalla Società alla data di riferimento del Bilancio, comprensivi delle competenze maturate alla stessa data, anche se non ancora accreditate e/o addebitate. Il rilevante decremento rispetto all'esercizio 2019 è dovuto principalmente alla gestione caratteristica della Società ed in particolare alla contrazione dei volumi di fatturato e dei minori flussi monetari in entrata ad essa riconducibili, nonostante sia stata adottata una prudente programmazione dei flussi in uscita. Al fine di prevenire un'eventuale situazione in cui la GESAC si ritrovi nella difficoltà di far fronte alle obbligazioni assunte, nel mese di marzo 2020 è stato attivato il pieno utilizzo della linea di credito a breve termine prevista dal contratto di finanziamento in essere, per un importo pari a € 15.000.000.

Si segnala, inoltre, che a garanzia delle obbligazioni assunte in virtù del Contratto di Finanziamento, la GESAC ha costituito in pegno a favore delle banche finanziatrici il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria che al 31 dicembre 2020 presenta un saldo attivo pari a € 24.699.471. Tale garanzia rimane valida fino all'estinzione del suddetto finanziamento, prevista nel 2024.

<b>Assegni</b>	<b>C IV 2</b>	<b>€ 201.150</b>
----------------	---------------	------------------

La voce "Assegni" include principalmente l'importo degli assegni circolari rilasciati alla GESAC in qualità di Ente appaltante a titolo di depositi cauzionali provvisori dai partecipanti alle gare indette per l'aggiudicazione di servizi o di forniture. I depositi cauzionali provvisori, che trovano contropartita al passivo del bilancio, saranno restituiti ai concorrenti non aggiudicatari subito dopo l'aggiudicazione della gara. Il decremento del saldo rispetto al 31 dicembre 2019 è legato, infatti, alle restituzioni avvenute a conclusione di alcuni procedimenti di gara.

<b>Denaro e valori in cassa</b>	<b>C IV 3</b>	<b>€ 86.978</b>
---------------------------------	---------------	-----------------

Tale voce, che registra un decremento rispetto allo scorso esercizio di € 31.190, rappresenta il saldo del numerario e di valori assimilati alla data di riferimento del Bilancio, in giacenza presso la cassa aziendale centrale e le altre casse periferiche.

<b>RATEI E RISCONTI ATTIVI</b>	<b>D</b>	<b>€ 342.181</b>
--------------------------------	----------	------------------

I ratei attivi rappresentano quote di proventi di competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi. I risconti attivi rappresentano quote di costi che hanno avuto manifestazione finanziaria nel corso dell'esercizio o in precedenti esercizi ma che sono di competenza di uno o più esercizi successivi. Sono pertanto iscritti in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo fisico o economico.

In particolare, la voce Risconti attivi accoglie quote di oneri di competenza di futuri esercizi relativi ad oneri accessori al finanziamento in essere pari ad € 223.280 per la linea di credito a breve termine, premi assicurativi per € 36.516, prestazioni di manutenzione per € 61.730, noleggi per € 7.041 e prestazioni varie e professionali per € 13.614.

La composizione della voce è contenuta nel seguente schema:

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio	-	272.969	272.969
Variazione nell'esercizio	-	69.212	69.212
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>-</b>	<b>342.181</b>	<b>342.181</b>

## PASSIVO

<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>A</b>	<b>€ 137.514.293</b>
-------------------------	----------	----------------------

<b>Capitale sociale</b>	<b>A I</b>	<b>€ 27.368.432</b>
-------------------------	------------	---------------------

Il capitale sociale è suddiviso in n. 263.158 azioni ordinarie, aventi valore nominale di € 104 ciascuna, interamente sottoscritte e versate.

La ripartizione del capitale sociale tra i soci alla data di riferimento del Bilancio è la seguente:

SOCI	VALORE NOMINALE
Zi Aeroporti S.p.A.	€ 22.750.000
Città Metropolitana di Napoli	€ 3.250.000
Consorzio Aeroporto di Salerno Pontecagnano S.c.a.r.l.	€ 1.368.432
<b>TOTALE CAPITALE SOCIALE</b>	<b>€ 27.368.432</b>

<b>Riserve e Utile d'esercizio</b>	<b>A IV – AVI - A VII – AVIII – A IX</b>	<b>€ 110.145.861</b>
------------------------------------	--	----------------------

Di seguito si riportano le movimentazioni intervenute nelle voci del patrimonio netto nel corso dell'esercizio e il dettaglio della voce "Varie altre riserve":

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve			Totale altre riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale patrimonio netto
			Riserva straordinaria o facoltativa	Riserva avanzo di fusione	Varie altre riserve				
Valore di inizio esercizio	27.368.432	5.200.000	3.555.590	70.535.608	1.970.149	76.061.347	27.286.974	24.097.528	160.014.281
<b>Destinazione del risultato dell'esercizio precedente</b>									
Attribuzione di dividendi									
Altre destinazioni		273.686			(2)	(2)	23.823.844	(24.097.528)	0
<b>Altre variazioni</b>									
Incrementi						0			
Decrementi						0			
Riclassifiche					1	1			1
Risultato d'esercizio								(22.499.989)	(22.499.989)
Valore di fine esercizio	27.368.432	5.473.686	3.555.590	70.535.608	1.970.148	76.061.346	51.110.818	(22.499.989)	137.514.293

Descrizione	Importo
Fondo Miglioramento infrastrutture	1.970.148
Riserva da arrotondamenti decimali Euro	-
<b>Totale</b>	<b>1.970.148</b>

In data 26 marzo 2020 l'Assemblea degli Azionisti ha destinato l'utile d'esercizio 2019 a riserva legale per € 273.686 e ha rinviato a nuovo il residuo pari a € 23.823.844.

Nello schema che segue sono evidenziate l'origine e la possibilità di utilizzazione delle voci del patrimonio netto. Nessuna delle riserve iscritte in bilancio è in regime di sospensione d'imposta.

Come evidenziato nei prospetti seguenti sulla disponibilità e sull'utilizzo del Patrimonio Netto, le altre riserve iscritte in bilancio sono liberamente disponibili, ad eccezione del Fondo Miglioramento Infrastrutture Aeroportuali di complessivi € 1.970.148, che accoglie le somme accantonate negli esercizi precedenti al 4 settembre 1995 e destinate al miglioramento delle infrastrutture aeroportuali ai sensi dell'art. 11 della Convenzione del 27 ottobre 1990.

	Importo	Origine/natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
<b>Capitale</b>	<b>27.368.432</b>					
Riserva da soprapprezzo delle azioni						
Riserve di rivalutazione						
Riserva legale	5.473.686	Riserva di utili	B	5.473.686		
Riserve statutarie						
<b>Altre Riserve:</b>						
Riserva straordinaria o facoltativa	3.555.590		A/B/C	3.555.590		-
Riserva da deroghe ex art. 2423 Codice Civile						
Riserva azioni o quote della società controllante						
Riserva da rivalutazione delle partecipazioni						
Versamenti in conto aumento di capitale						
Versamenti in conto futuro aumento di capitale						
Versamenti in conto capitale						
Versamenti a copertura perdite						
Riserva da riduzione capitale sociale						
Riserva avanzo di fusione	70.535.608	Riserva di capitale	A/B/C	70.535.608		
Riserva per utili su cambi non realizzati						
Riserva da conguaglio utili in corso						
Varie altre riserve	1.970.148	Riserva di utili	A/B	1.970.148		
<b>Totale altre riserve</b>	<b>76.061.346</b>			<b>76.061.346</b>		-
Riserve per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0					
Utili portati a nuovo	51.110.818	Riserva di utili	A/B/C	51.110.818		-
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio						
<b>Totale</b>	<b>160.014.282</b>			<b>132.645.850</b>		-
Quota non distribuibile				7.443.834		
Residua quota distribuibile				125.202.016		

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statuari E: altro

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Varie altre riserve".

Disponibilità varie altre riserve	
Descrizione	Importo
Fondo miglioramento infrastrutture	1.970.148
Riserva da arrotondamenti decimali Euro	-
<b>Totale</b>	<b>1.970.148</b>
Origine / natura	Riserva di utili
Possibilità di utilizzazioni	A/B
Quota disponibile	-
Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per copertura perdite	-
Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per altre ragioni	-
Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro	

<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>B</b>	<b>€ 8.088.149</b>
----------------------------------	----------	--------------------

I fondi per rischi e oneri rappresentano passività di natura determinata, certe o probabili, con data di sopravvenienza o ammontare indeterminati. In particolare, i fondi per rischi rappresentano passività di natura determinata ed esistenza probabile, i cui valori sono stimati, mentre i fondi per oneri rappresentano passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza, connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi.

Nello schema che segue sono evidenziate l'origine dei fondi e le movimentazioni intervenute nell'esercizio:

	Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	Fondo per imposte anche differite	Strumenti finanziari derivati passivi	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
<b>Valore di inizio esercizio</b>	<b>0</b>	<b>65.260</b>	<b>0</b>	<b>8.302.663</b>	<b>8.367.923</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Accantonamento nell'esercizio				922.312	922.312
Utilizzo nell'esercizio				(109.729)	(109.729)
Altre variazioni				(1.092.357)	(1.092.357)
<b>Totale variazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(279.774)</b>	<b>(279.774)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>0</b>	<b>65.260</b>	<b>0</b>	<b>8.022.889</b>	<b>8.088.149</b>

<b>Fondi per imposte, anche differite</b>	<b>B 2</b>	<b>€ 65.260</b>
---	------------	-----------------

Alla data di chiusura dell'esercizio 2020 la voce risulta costituita per € 56.300 dall'accantonamento, effettuato negli esercizi precedenti a fronte del rischio potenziale, a carico della Società, derivante da un avviso di accertamento notificato nell'esercizio 2006 dall'Agenzia delle Entrate avente ad oggetto l'anno di imposta 2003.

Di seguito si fornisce illustrazione sullo stato dei contenziosi pendenti presso le Commissioni Tributarie.

- Contenzioso avente ad oggetto l'avviso di accertamento, con il quale sono state rettificate le

dichiarazioni IVA ed IRAP riferite all'anno di imposta 2007. L'avviso di accertamento è stato impugnato presso la CT Provinciale di Napoli, che ha accolto parzialmente il ricorso della Società ed annullato l'avviso di accertamento per quanto concerne la dichiarazione IVA ed ha parzialmente accolto le eccezioni in tema di IRAP. L'Agenzia delle Entrate ha proposto appello contro la sentenza. La CTR di Napoli, accogliendo le eccezioni formulate dalla Società, ha dichiarato inammissibile l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate. Contro tale sentenza, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ricorso presso la Corte di Cassazione che in data 23 novembre 2018 ha depositato la sentenza con la quale ha accolto l'appello dell'Ufficio per motivi strettamente di natura processuale riguardanti la tempestività dell'appello, ed ha disposto il rinvio del giudizio alla CTR in diversa composizione.

La Società ha tempestivamente effettuato la riassunzione del giudizio presso la CTR che ha fissato al giorno 17.06.2021 la trattazione del ricorso.

Per tale contenzioso la Società ha aderito alla definizione agevolata ai sensi dell'art. 6 del DL 23.10.2018 n. 119, mediante il pagamento avvenuto in unica soluzione dell'importo di euro 19.264. L'Agenzia delle Entrate ha notificato provvedimento di diniego della definizione agevolata ritenendo che non vi fosse stato il passaggio in giudicato per alcuni dei rilievi sollevati nell'avviso di accertamento. Il provvedimento di diniego è stato tempestivamente impugnato presso la CTR, con contestuale richiesta di riunione con il principale ricorso per riassunzione.

La CTR ha accolto l'istanza di riunione ed ha fissato la data di trattazione al 17.06.2021.

- Contenzioso avente ad oggetto l'avviso di accertamento, con il quale è stata rettificata la dichiarazione IVA riferita all'annualità 2008.

Tale avviso di accertamento è stato impugnato presso la CTP di Napoli che ha accolto integralmente il ricorso presentato dalla Società.

Contro tale sentenza l'Agenzia delle Entrate ha proposto appello presso la CTR che ha accolto l'appello dell'Ufficio.

La Società, ritenuto che la motivazione addotta dai Giudici in sentenza, tra l'altro contraddittoria in più parti, era affetta da erroneità in punto di diritto e nel merito, ha notificato ricorso per Cassazione.

La Corte di Cassazione ha depositato in data 23 novembre 2018 la sentenza n. 30360.18 con la quale ha accolto i motivi del ricorso relativi alle plurime violazioni della normativa IVA, ha cassato la decisione sui motivi accolti e rinviato ad altra sezione della CTR.

La Società ha riassunto il giudizio presso la CTR della Campania che in data 22.09.2020 ha pronunciato la Sentenza depositata il 19.10.2020, con la quale ha parzialmente accolto il ricorso della Società, determinando in euro 21.664 l'importo dell'IVA non detraibile.

Avendo la Società provveduto in precedenti esercizi al pagamento integrale delle somme dovute come determinate dalla prima sentenza della CTR, ha presentato istanza di sgravio e rimborso delle maggiori somme versate. L'ufficio ha emesso in data 29 ottobre 2020 provvedimento di sgravio. Le somme oggetto dello sgravio sono state accreditate in favore della Società lo scorso 11 marzo

2021.

- Contenzioso avente ad oggetto l'avviso di accertamento riferito al reddito imponibile dell'esercizio chiuso al 31 marzo 2003 ed all'IVA dell'anno 2002.

Contro tale avviso di accertamento la Società ha presentato tempestivo ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Napoli. Nei giudizi di merito presso la C.T. Provinciale di Napoli e la C.T. Regionale i Giudici hanno accolto integralmente le eccezioni sollevate dalla Società ed annullato l'avviso di accertamento. L'Agenzia delle Entrate ha notificato ricorso presso la Corte di Cassazione che con sentenza depositata nel mese di novembre 2018, ha cassato la decisione sui motivi accolti e rinviato ad altra sezione della CTR. La GESAC ha effettuato nei termini e modalità di legge la riassunzione del giudizio presso la CT Regionale della Campania che aveva fissato al 1 marzo 2021 la trattazione del ricorso, ma in tale data è stato disposto il rinvio dell'udienza al 28 giugno 2021.

Per tale ultimi due contenziosi, la Società ritiene che non sussistano passività potenziali da fronteggiare, avendo già recepito il contenuto della sentenza riferita al contenzioso avente ad oggetto l'IVA relativa all'anno d'imposta 2008.

Inoltre, il fondo accoglie per € 8.960 la stima delle passività potenziali relative ad una imposta locale probabilmente dovuta dall'incorporata Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi S.p.A.

---

#### Altri fondi

B 4

€ 8.022.889

---

La voce in esame, in decremento rispetto al precedente esercizio per € 279.774, accoglie il saldo degli accantonamenti atti a fronteggiare passività potenziali probabili ben identificate, ma incerte nell'importo e/o nella data di sopravvenienza, inerenti controversie in materia di lavoro, rischi derivanti da azioni revocatorie che potrebbero essere intentate da alcuni vettori e richieste di risarcimenti di terzi. Gli utilizzi, complessivamente pari ad € 109.729, si riferiscono principalmente all'utilizzo del fondo di ristrutturazione organizzativa (€ 76.993) ed in maniera residuale a risarcimenti danni di modesto valore.

Gli accantonamenti effettuati nel corso dell'anno, pari ad € 922.312, rappresentano la migliore stima operata dalla Società delle passività potenziali probabili, relative principalmente agli interessi moratori sulle azioni revocatorie intentate da alcuni vettori, a componenti reddituali in attesa di definizione con terze parti, e a controversie varie. Si evidenzia che alla data di riferimento del presente bilancio sono in corso dei contenziosi per i quali, sulla base dello stato di avanzamento degli stessi e sulla base dei pareri dei consulenti legali esterni che assistono la Società, non sussistono eventi tali da far intravedere rischi di soccombenza e/o esborsi monetari.

Le "altre variazioni" che presentano al 31 dicembre 2020 un saldo negativo complessivamente pari ad € 1.092.357 si riferiscono principalmente ad eccedenze di accantonamenti effettuati negli esercizi precedenti a seguito della conclusione con esito positivo di controversie in materia di lavoro e di revocatorie intentate da vettori.



<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>C</b>	<b>€ 2.662.059</b>
---	----------	--------------------

A seguito della riforma della previdenza complementare attuata con il D. Lgs. del 5 dicembre 2005, n. 252, e delle successive modificazioni introdotte con la Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 (Legge Finanziaria 2007), a decorrere dal 1° gennaio 2007, le imprese con almeno 50 dipendenti sono obbligate a versare le quote di Trattamento di Fine Rapporto maturato successivamente a tale data, ai Fondi di Previdenza complementare, di cui allo stesso D. Lgs. n. 252/2005, ovvero al Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS, in conformità alle scelte effettuate dai dipendenti.

Pertanto, il trattamento di fine rapporto iscritto in bilancio copre l'intera passività maturata alla data del 31 dicembre 2006 nei confronti dei lavoratori dipendenti, in conformità all'articolo 2120 del Codice Civile, alla legislazione vigente ed ai contratti collettivi di lavoro ed integrativi aziendali, in quanto le quote maturate successivamente a tale data sono versate periodicamente a favore dei fondi "esterni".

Tale passività iscritta in Bilancio è soggetta a rivalutazione periodica a mezzo di indici; è, inoltre, destinata ad esaurirsi nel tempo, in relazione alla cessazione dei rapporti di lavoro in essere al 1° gennaio 2007.

La passività per trattamento di fine rapporto, aggiornato secondo i nuovi criteri di legge ed in ossequio all'art. 2120 del Codice Civile mediante rivalutazione della quota del TFR maturata al 31 dicembre 2006, ha registrato i seguenti movimenti nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020:

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	<b>2.891.863</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	1.059.082
Utilizzo nell'esercizio	(569.875)
Altre variazioni	(719.011)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(229.804)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>2.662.059</b>

<b>DEBITI</b>	<b>D</b>	<b>€ 143.246.213</b>
---------------	----------	----------------------

Tale voce accoglie unicamente passività certe e determinate. I debiti esigibili oltre i 12 mesi sono esposti separatamente.

I debiti sono iscritti in Bilancio in base al criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, ad eccezione dei casi in cui i suoi effetti siano irrilevanti, generalmente per i debiti a breve termine o quando i costi di transazione, commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza del debito siano di scarso rilievo. 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, sconti e abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. 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. Si precisa che, come consentito dall'art. 12, comma 2, del D.lgs. 139/2015, per i debiti sorti in data

antecedente il 31 dicembre 2015 si è conservata l'iscrizione al valore nominale.

I debiti e gli oneri espressi originariamente in valuta diversa dall'Euro sono rilevati in contabilità al cambio vigente alla data di effettuazione delle operazioni. Qualora all'atto del pagamento dei debiti in valuta si registri un utile o una perdita su cambio rispetto all'importo registrato in contabilità, il relativo importo è imputato al conto economico dell'esercizio in cui si esegue il pagamento.

I debiti in valuta in essere alla data di riferimento del Bilancio, sono iscritti in base al rapporto di cambio a pronti Euro/valuta vigente alla data di chiusura dell'esercizio. Le perdite e/o gli utili derivanti da tale valutazione rispetto ai valori riportati in contabilità, sono iscritte in Bilancio alla voce C 17-bis del Conto Economico.

	Debiti verso banche	Debiti verso altri finanziatori	Acconti	Debiti verso fornitori	Debiti verso imprese collegate	Debiti verso controllanti	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Totale debiti
Valore di inizio esercizio	79.245.603	356.922	220.548	37.964.782	489.463	3.135.042	1.078.013	11.281.086	26.561.560	160.333.019
Variazione nell'esercizio	15.173.881	0	186.518	(15.770.003)	(489.463)	(3.135.042)	(422.194)	(6.739.765)	(5.890.738)	(17.086.806)
Valore di fine esercizio	94.419.484	356.922	407.066	22.194.779	0	0	655.819	4.541.321	20.670.822	143.246.213
Quota scadente entro l'esercizio	15.000.000	0	407.066	22.194.779	0	0	655.819	3.258.743	4.314.489	45.830.896
Quota scadente oltre l'esercizio	79.419.484	356.922	0	0	0	0	0	1.282.578	16.356.333	97.415.317
Di cui di durata superiore a 5 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

I debiti registrano un decremento complessivo di € 16.907.821, rispetto al Bilancio dell'esercizio precedente. Tale variazione viene di seguito analizzata nelle sue componenti più rilevanti.

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione tra crediti originati da rapporti con fornitori esteri e nazionali in quanto non ritenuta significativa, avendo posto in essere la maggioranza delle transazioni con operatori aventi stabili organizzazioni in Italia.

#### Debiti verso banche

D 4

€ 94.419.484

L'incremento dei "Debiti verso banche" è imputabile principalmente all'utilizzo per € 15.000.000 della Linea di Credito revolving (*Working Capital Facility*) di cui al Contratto di Finanziamento sottoscritto in data 20 giugno 2017 per prevenire eventuali carenze di liquidità.

Il contratto, stipulato con un pool di banche costituito da Banca IMI S.p.A. in qualità di Banca Agente, e Crédit Agricole Corporate and Investment Bank S.A. (12%), Natixis S.A. (22%), UBI Banca S.p.A. (22%), UniCredit S.p.A. (22%) e Intesa Sanpaolo S.p.A. (22%), prevede la concessione di una Linea di Credito revolving (*Working Capital Facility*) e di una Linea di Credito a lungo termine (*Term Facility*). La Linea di Credito revolving è pari ad € 15.000.000 ed è volta alla copertura delle generali esigenze di cassa e di capitale circolante, inclusi l'eventuale utilizzo per il pagamento di dividendi e la restituzione della linea

Revolving del contratto precedente. La scadenza del periodo di disponibilità è fissata al 20 maggio 2024. La Linea di Credito *Term*, inizialmente concessa per € 30.000.000, ed interamente utilizzata, è stata estesa in data 21 dicembre 2018 per ulteriori € 50.000.000 (Tranche B) con il medesimo *pool* di banche, ad eccezione dell'uscita di UBI Banca S.p.A., Crédit Agricole Corporate and Investment Bank S.A. (20%), Natixis S.A. (22%), UniCredit S.p.A. (25%) e Intesa Sanpaolo S.p.A. (33%).

La modifica del contratto intervenuta nell'anno 2018 ha lasciato invariate la scadenza finale (*bullet* alla scadenza finale), le modalità di rimborso (20 giugno 2024) e le condizioni economiche (*euribor*+spread 1,5%), con un lieve miglioramento dell'*up-front fee*.

Nel mese di luglio 2020 le Banche finanziatrici hanno inoltre concesso alla GESAC un'estensione della Linea di Credito *revolving* per un ulteriore importo pari a € 20.000.000. Sebbene le disponibilità monetarie fossero soddisfacenti, visto l'incerto scenario determinato dalla crisi pandemica, la Società ha ritenuto opportuno evitare eventuali situazioni di momentanea carenza di liquidità.

Nel 2020 Linea di credito revolving risulta utilizzata per € 15.000.000 e la linea di credito *Term* presenta una esposizione di € 80.000.000.

L'importo è stato iscritto al netto della stima degli oneri accessori ed è valutato in bilancio al costo ammortizzato.

A garanzia dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal citato contratto di finanziamento, la GESAC ha ceduto alle banche finanziatrici i crediti commerciali derivanti da contratti che prevedono un corrispettivo annuo superiore a € 500.000 e con durata residua superiore a 18 mesi ed ha costituito in pegno il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria che al 31 dicembre 2020 presenta un saldo attivo pari a € 24.699.471. Ad ulteriore garanzia di tali finanziamenti, il socio di maggioranza 2i Aeroporti S.p.A. ha costituito in pegno le azioni di GESAC di sua proprietà alla data di sottoscrizione del contratto medesimo, a favore delle banche finanziatrici.

<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>D 5</b>	<b>€ 356.922</b>
--	------------	------------------

La voce "Debiti verso altri finanziatori", che non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2019, accoglie il debito nei confronti della Regione Campania legato all'anticipazione ricevuta nell'ambito del programma di investimenti finanziato con il "Fondo di Rotazione per la progettazione degli Enti locali". Come previsto dalla convenzione sottoscritta tra le parti, il finanziamento non determina oneri di natura finanziaria ed al beneficiario viene concesso di restituire le somme ricevute entro e non oltre 5 anni dalla notifica del decreto di ammissione al finanziamento, avvenuta nel 2017. Tali debiti sono pertanto ritenuti esigibili oltre i 12 mesi.

<b>Acconti</b>	<b>D 6</b>	<b>€ 407.066</b>
----------------	------------	------------------

Tale voce, che registra un incremento rispetto allo scorso esercizio di € 186.518, accoglie gli importi ricevuti a titolo di anticipazione sulle prestazioni di servizi da rendere.

<b>Debiti verso fornitori</b>	<b>D 7</b>	<b>€ 22.194.779</b>
-------------------------------	------------	---------------------

La voce in esame comprende i debiti per fatture ricevute e da ricevere relative a forniture di beni e/o le prestazioni di servizi ricevute entro il 31 dicembre 2020.

Il notevole decremento rispetto all'esercizio precedente, pari ad € 15.770.003, dipende principalmente dalla riprogrammazione degli investimenti e dalla riduzione dei costi operativi conseguente alla contrazione del business aeroportuale e alle misure di contenimento dei costi adottate nell'esercizio.

Tali debiti sono esigibili entro i 12 mesi.

<b>Debiti verso collegate</b>	<b>D 10</b>	<b>€ 0</b>
-------------------------------	-------------	------------

Alla chiusura dell'esercizio precedente la voce in esame era pari a € 489.463 ed accoglieva il debito nei confronti della SEA Energia S.p.A., controllata al 100% da SEA Aeroporti S.p.A., in cui la controllante 2i Aeroporti e F2i SGR S.p.A. detengono rispettivamente il 36,39% e l'8,62% del Capitale Sociale. Al 31 dicembre 2020 il debito è pari a zero, essendo scaduto il contratto di fornitura di energia elettrica di cui si era aggiudicata la gara.

<b>Debiti verso controllanti</b>	<b>D 11</b>	<b>€ 0</b>
----------------------------------	-------------	------------

Alla chiusura del Bilancio dell'esercizio precedente, la voce in esame presentava un saldo pari a € 3.135.042 per il trasferimento del reddito imponibile IRES del periodo, al netto degli acconti versati e delle ritenute subite, alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A., ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR. Al 31 dicembre 2020, invece, la rilevazione della perdita d'esercizio ha determinato la mancata iscrizione di debiti inerenti l'imposta sul reddito.

<b>Debiti tributari</b>	<b>D 12</b>	<b>€ 655.819</b>
-------------------------	-------------	------------------

Tale voce include l'importo delle ritenute IRPEF operate dalla Società in qualità di sostituto di imposta nel mese di dicembre 2020, sui redditi di lavoro dipendente, di lavoro autonomo e di lavoro relativo a collaboratori, che sono pari a € 143.213 e che sono state versate nel mese di gennaio 2021.

La voce, inoltre, accoglie un ulteriore debito di € 501.763 per le medesime ritenute operate nei mesi di marzo e aprile 2020 il cui pagamento è stato differito. Per i contribuenti in possesso di determinati requisiti, infatti, la Legge 5 giugno 2020, n. 40 (Decreto Liquidità), ha riconosciuto il diritto alla sospensione del versamento dei debiti tributari e contributivi fino al 30 giugno 2020, scadenza poi rinviata al 16 settembre dal Decreto Rilancio, con il pagamento del 50% in quattro rate, e il rimanente 50% in 24 rate a partire dal 16 gennaio 2021.

<b>Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale</b>	<b>D 13</b>	<b>€ 4.541.321</b>
--	-------------	--------------------

La voce include i debiti per contributi INPS e PREVAER relativi alle retribuzioni del mese di dicembre 2020, ed i contributi PREVINDAI dovuti per il IV trimestre 2020. Tali debiti sono stati versati nel mese di gennaio 2021.

Come per i debiti tributari, anche la voce in esame accoglie il debito verso istituti previdenziali, il cui versamento è stato sospeso dal Decreto Rilancio. Tale debito è pari a € 616.634.

Questa voce accoglie, inoltre, i contributi calcolati sulle competenze del personale al 31 dicembre 2020 da liquidare nell'esercizio successivo e le addizionali sui diritti di imbarco passeggeri fatturate alle Compagnie aeree ma non pertinenti economicamente alla GESAC e che saranno versate all'INPS a seguito dei relativi incassi dalle Compagnie stesse. Il decremento della voce rispetto al precedente esercizio complessivamente pari a € 6.739.765, è principalmente dovuto alla notevole riduzione dei volumi di passeggeri, con conseguente fatturazione di minori corrispettivi per addizionali.

Si segnala che nel corso dell'esercizio si è proceduto a riclassificare nei debiti esigibili oltre i dodici mesi l'addizionale INPS fatturata a vettori sottoposti a procedure concorsuali.

<b>Altri debiti</b>	<b>D 14</b>	<b>€ 20.670.822</b>
---------------------	-------------	---------------------

Tale voce registra un decremento di € 5.890.738 rispetto al precedente esercizio ed è principalmente composta da:

- Debito verso il Ministero dei Trasporti per € 315.474. Tale voce accoglie per € 314.594 il canone di concessione dovuto per l'anno 2020 calcolato sulla base del numero effettivo dei passeggeri transitati nello scalo di Napoli Capodichino e nello Scalo di Salerno;
- Debito verso il Ministero dell'Interno per € 15.067.465. Tale voce accoglie l'iscrizione del contributo da versare al Ministero dell'Interno, per gli anni 2008, 2009, e dal 2011 al 2020, finalizzato alla riduzione del costo a carico dello Stato per il servizio antincendio negli aeroporti, come da Legge Finanziaria 2007 art. 1, comma 1328;

Il tema della legittimità del contributo richiesto è stato oggetto di ricorsi da parte di alcuni aeroporti italiani e di contrasti giurisprudenziali sui quali sono stati espressi diversi pronunciamenti favorevoli per i ricorrenti anche da parte della Corte Costituzionale e della Corte di Cassazione a sezioni unite. Nel 2019 la sentenza 4874/19 della CTP Roma, confermata anche dalla sentenza 7164/19 della CTR Lazio, ha annullato le somme dovute da diverse società di gestione per alcune annualità; inoltre la stessa sentenza del CTR Lazio ha riconosciuto l'efficacia e l'applicabilità alle società di gestione aeroportuale che, come GESAC, non erano parte dei rispettivi giudizi, delle sentenze di passate in giudicato in materia di Fondo Antincendio. Contro tale sentenza le Amministrazioni hanno presentato ricorso in Cassazione. In considerazione del giudizio ancora pendente ed in attesa della pronuncia definitiva si è ritenuto opportuno continuare ad accantonare il contributo annuo, mantenere l'intero importo del debito nella voce in esame. e riclassificarlo nei debiti a lungo termine;

- Debiti verso il Ministero dell'Interno per € 904.625, relativi alle addizionali sui diritti d'imbarco passeggeri, non pertinenti economicamente alla GESAC, già fatturate alle Compagnie aeree e che saranno versate agli Enti competenti al momento dell'incasso delle fatture di riferimento. Come per le addizionali da versare all'INPS, nel corso dell'esercizio si è proceduto a riclassificare nei debiti esigibili oltre i dodici mesi anche l'addizionale in esame fatturata a vettori sottoposti a procedure concorsuali;
- Debiti verso il personale per transazioni € 151.852;
- Debiti vari per costi di competenza pari a € 456.469. La posta accoglie l'accantonamento dei compensi spettanti al Collegio Sindacale e dei costi di competenza dell'esercizio e di esercizi precedenti di varia natura non ancora liquidati alla chiusura del bilancio in commento;
- Debito per tassa asportazione rifiuti solidi urbani, pari a € 663.217. La posta accoglie principalmente l'accantonamento della tassa di competenza dell'esercizio 2020 e non ancora versata;
- Debiti relativi al personale per competenze da liquidare per € 1.518.411;
- Debiti relativi al personale per ferie maturate e non godute per € 512.608;
- Debiti per depositi cauzionali ricevuti da terzi per complessivi € 649.384;
- Fondo ritenute ai dipendenti a vario titolo per € 254.710;
- Debiti verso Regione Campania per € 48.200, a titolo di IRESA – Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili – liquidata e incassata dai vettori e da versare all'Ente beneficiario. Si segnala che la legge finanziaria del 6 maggio 2013, n. 5 ne ha previsto l'entrata in vigore a decorrere dal 22 maggio 2013.

**RATEI E RISCONTI PASSIVI****€ 173.726**

I ratei ed i risconti passivi esprimono, rispettivamente, costi di competenza dell'esercizio in commento pagabili negli esercizi successivi ed i proventi fatturati entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di quelli successivi.

	Ratei passivi	Altri risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	3.683	546.525	550.208
Variatione nell'esercizio	81.535	(458.017)	(376.482)
Valore di fine esercizio	85.218	88.508	173.726

I ratei passivi includono quote di commissioni sul finanziamento concesso dal *pool* di banche citato. I risconti passivi accolgono principalmente quote di ricavi derivanti da subconcessioni.

**CONTO ECONOMICO**

I costi e i ricavi sono stati determinati ed iscritti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza economica ed in base alla relativa natura.

I ricavi ed i proventi, i costi e gli oneri sono indicati al netto dei resi, degli sconti e degli abbuoni.

Dalla lettura del Conto Economico si possono individuare le aree della produzione, ovvero il valore ed i costi della produzione e l'area finanziaria. Ne scaturisce il risultato ante imposte e, infine, la perdita dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, pari a € 22.499.989.

Una serie di schemi e tabelle favorirà la comprensione dei valori.

<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>A</b>	<b>€ 42.895.620</b>
--------------------------------	----------	---------------------

L'aggregato è costituito da tutti i proventi derivanti dalla gestione aziendale caratteristica, non aventi natura finanziaria.

<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>A 1</b>	<b>€ 40.406.108</b>
---	------------	---------------------

La seguente tabella riporta il dettaglio dei ricavi delle vendite e delle prestazioni realizzati negli scali di Napoli - Capodichino e Salerno - Costa D'Amalfi, distinto per principali categorie di attività:

Categoria di attività	2020	2019	Variazione
<b>Attività aviation:</b>			
Diritti	21.343.517	77.339.559	(55.996.042)
Servizi di sicurezza	7.115.491	27.860.133	(20.744.642)
Diritti imbarco/sbarco merci	431.635	500.593	(68.958)
Beni ad uso esclusivo	695.281	1.336.529	(641.248)
Infrastrutture centralizzate	958.216	2.548.670	(1.590.454)
	<b>30.544.140</b>	<b>109.585.484</b>	<b>(79.041.344)</b>
<b>Attività non aviation:</b>			
Subconcessione di servizi	2.297.856	10.087.714	(7.789.858)
Attività di ristorazione in subconcessione	1.779.588	7.128.150	(5.348.562)
Subconcessione di locali	1.498.176	2.388.720	(890.544)
Parcheggi	2.888.831	10.462.880	(7.574.049)
Proventi da sponsorizzazione e promozionali	807.935	4.008.053	(3.200.118)
Altri ricavi non aviation	266.359	2.517.993	(2.251.634)
	<b>9.538.745</b>	<b>36.593.510</b>	<b>(27.054.765)</b>
<b>Altri ricavi:</b>			
Servizi aggiuntivi di sicurezza	312.349	615.394	(303.045)
Altri ricavi	10.874	25.392	(14.518)
	<b>323.223</b>	<b>640.786</b>	<b>(317.563)</b>
<b>TOTALE VOCE A 1</b>	<b>40.406.108</b>	<b>146.819.780</b>	<b>(106.413.672)</b>

Rispetto al 2019, i ricavi derivanti dalle attività *aviation* hanno subito un drastico calo dovuto al grave impatto della pandemia sul traffico aereo a causa delle stringenti misure governative adottate per limitare la diffusione del contagio.

I ricavi ICB (Infrastrutture Centralizzate di Base) includono i corrispettivi addebitati agli operatori aeroportuali per l'utilizzo d'impianti e di beni aeroportuali che per complessità, costo o impatto ambientale sono ritenuti non duplicabili e/o suscettibili di frazionamento e pertanto la loro gestione è affidata alla società di gestione aeroportuale che provvede - sulla base di criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori - a regolamentarne e a garantirne l'utilizzo da parte dei vari operatori. Anche questa voce di ricavo ha subito gli effetti negativi della crisi pandemica, che ha colpito a cascata l'intera filiera del trasporto aereo riducendo fortemente l'attività aeroportuale.

Sempre a causa del calo del traffico, i ricavi non *aviation* hanno registrato una riduzione che ha riguardato tutte le linee di *business*, con impatto particolarmente significativo sulle attività *food & beverage/shop*, sulla linea dei parcheggi e sulle attività di sponsorizzazione e promozione.

Tutti i ricavi sono generati da transazioni poste in essere in Italia, nella Regione Campania.

---

**Altri ricavi e proventi**

A 5

€ 2.489.512

La voce "Altri ricavi e proventi" è costituita principalmente da: commissioni fatturate all'INPS ed alla Regione Campania a fronte del servizio prestato per la liquidazione, l'incasso e il riversamento delle addizionali d'imbarco passeggeri e dell'IRESA; l'indennità di occupazione di competenza dell'esercizio per l'apertura di un cantiere di lavoro da parte della M.N. Metropolitana di Napoli su aree di proprietà della GESAC; e le rettifiche di costi o ricavi relativi a esercizi precedenti.

Inoltre, il decreto Rilancio ha introdotto delle agevolazioni fiscali per i contribuenti che, durante l'emergenza epidemiologica, hanno adottato misure di adeguamento e di sanificazione degli ambienti di lavoro ed effettuato acquisti di dispositivi di protezione individuale. Con il provvedimento dell'Agenzia delle Entrate del 10 luglio 2020 sono stati definiti i criteri e le modalità per la fruizione del relativo credito d'imposta. L'importo iscritto nella voce in esame è stato pari a € 28.297.

---

**COSTI DELLA PRODUZIONE**

B

€ 69.551.408

I costi della produzione accolgono gli oneri sostenuti in relazione all'attività caratteristica della GESAC.

Rispetto all'esercizio precedente, la voce presenta un decremento pari a € 40.823.826.

La variazione è riconducibile sia alla contrazione del business aeroportuale a delle conseguenti attività operative, sia all'attuazione di una politica mirata al contenimento dei costi per ridurre l'impatto della crisi economica.

Di seguito si riporta il dettaglio delle voci più rilevanti.



---

<b>Costi per materiali di manutenzione, di consumo e merci</b>	<b>B 6</b>	<b>€ 672.698</b>
--	------------	------------------

---

Rispetto all'esercizio precedente, la voce presenta un decremento pari a € 328.603.

In questo ambito, la riduzione dei costi relativa agli acquisti di materiali di manutenzione è stata in parte compensata da nuove tipologie di costi che sono stati sostenuti per far fronte all'emergenza sanitaria e per tutelare il personale dipendente, gli operatori aeroportuali, i passeggeri ed i terzi che accedono negli aeroporti gestiti: es. dispositivi di protezione personale per i dipendenti della Società, dispenser e gel igienizzanti, ecc.

---

<b>Costi per servizi</b>	<b>B 7</b>	<b>€ 24.481.703</b>
--------------------------	------------	---------------------

---

In questa voce sono allocati i costi sostenuti per l'acquisizione dei servizi necessari all'ordinaria gestione aziendale.

La voce in esame evidenzia un decremento rispetto al precedente esercizio pari a € 25.252.953.

Di questi, oltre il 50% è rappresentato dalla riduzione delle attività dei principali servizi operativi che sono stati adeguati alle nuove esigenze. I consumi di energia elettrica ed, in generale delle utenze, e i costi di manutenzione degli impianti aeroportuali hanno infatti subito un calo come diretta conseguenza del minor utilizzo e della ridotta operatività delle aree dell'aerostazione e degli impianti. Gli importi riconosciuti ai vettori a titolo di incentivo dei collegamenti aerei hanno subito un notevole calo per effetto delle cancellazioni dei voli da parte delle compagnie aeree, registrate nel corso dell'anno e della generale contrazione dell'offerta di collegamenti con lo scalo di Napoli.

Come per la voce precedente, anche all'interno della voce in esame sono rilevati costi aggiuntivi per le azioni di contrasto alla diffusione del virus, tra cui la sanificazione ambientale e le campagne di prevenzione per i dipendenti.

---

<b>Costi per godimento beni di terzi</b>	<b>B 8</b>	<b>€ 2.313.329</b>
--	------------	--------------------

---

Tale voce è principalmente costituita dal canone a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'utilizzo dei beni ricevuti in concessione, che per il 2020 è pari a € 1.612.031. Anche il decremento di questa voce di costo rispetto allo scorso esercizio, rilevato per € 6.062.069, è riconducibile al calo dei volumi di traffico.

---

<b>Costi per il personale</b>	<b>B 9</b>	<b>€ 16.626.356</b>
-------------------------------	------------	---------------------

---

Il decremento del costo del personale rispetto all'esercizio precedente risulta pari a € 9.063.998 ed è stato determinato principalmente dal ricorso agli ammortizzatori sociali (Cassa integrazione guadagni) e da una serie di ulteriori azioni volte a ridurre il peso di tale voce sull'esercizio in esame, quali: mancato ricorso a

contratti di lavoro stagionali, sospensione del lavoro straordinario, consumo collettivo di ferie.

<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>B 10</b>	<b>€ 22.297.265</b>
------------------------------------	-------------	---------------------

L'incremento totale di tale voce rispetto all'esercizio precedente è pari a € 98.654 ed è il risultato della dinamica delle due componenti della voce stessa.

Da un lato vi è stata una riduzione degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, per € 694.478, dovuta sia all'allungamento della durata della concessione, che ha determinato una diluizione su più anni degli ammortamenti del disavanzo da fusione e di quello da concambio sia, in misura meno rilevante, al completamento del piano di ammortamento di investimenti realizzati in esercizi precedenti; tali riduzioni sono state inferiori agli incrementi legati all'entrata in esercizio degli interventi completati nell'anno. A tal proposito, si evidenzia che la Società non si è avvalsa delle disposizioni introdotte dall'art. 60, comma 7-bis, del DL 104/2020 (convertito dalla L. 126/2020), che, al fine di contrastare gli effetti negativi generati dalla pandemia Covid-19, consentono di sospendere, in tutto o in parte, l'iscrizione degli ammortamenti nel bilancio 2020.

D'altro canto si è invece registrato un incremento delle svalutazioni di € 793.132 legato alla svalutazione dei crediti commerciali nei confronti di vettori già in situazioni di difficoltà finanziaria, ulteriormente aggravata dalla crisi economica generata dalla pandemia.

<b>Accantonamenti per rischi</b>	<b>B 12</b>	<b>€ 922.312</b>
----------------------------------	-------------	------------------

La voce in esame, che registra un incremento di € 440.475 rispetto al precedente esercizio, accoglie accantonamenti volti a fronteggiare passività potenziali relative principalmente agli interessi moratori sulle azioni revocatorie intentate da alcuni vettori, a componenti reddituali in attesa di definizione con terze parti e a controversie in materia di lavoro.

<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>B 14</b>	<b>€ 2.237.745</b>
----------------------------------	-------------	--------------------

Tale voce accoglie costi e spese di natura eterogenea tra i quali IMU, Tari, contributi associativi e liberali e l'integrazione di costi relativi ad esercizi precedenti per difetto di stime effettuate in sede di chiusura dei precedenti bilanci. La posta in esame presenta un decremento di € 655.332 rispetto al 2019 dovuto alla sospensione di tutte le attività non strettamente necessarie.

<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>C</b>	<b>€ - 1.802.475</b>
------------------------------------	----------	----------------------

Il risultato della gestione finanziaria, il cui saldo netto al 31 dicembre 2019 era pari a € - 1.280.790, contrappone proventi pari a € 4.352, utili su cambi pari a € 265 ed oneri pari a € 1.807.092.

<b>Altri proventi finanziari</b>	<b>C 16</b>	<b>€ 4.352</b>
----------------------------------	-------------	----------------

La voce in esame accoglie gli interessi attivi maturati sui conti correnti della Società, interessi attivi su crediti vari e proventi finanziari di esercizi precedenti.

<b>Interessi ed altri oneri finanziari</b>	<b>C 17</b>	<b>€ - 1.807.092</b>
--	-------------	----------------------

Lo schema che segue evidenzia la ripartizione degli interessi e degli altri oneri finanziari per tipologia di debito.

Interessi e altri oneri finanziari	2020	2019	Variazione
Debiti verso banche	1.724.725	1.282.566	442.159
Altri	82.367	2.167	80.200
<b>Totale</b>	<b>1.807.092</b>	<b>1.284.733</b>	<b>522.359</b>

L'incremento rispetto al 31 dicembre 2019 degli oneri finanziari, pari a € 522.359, è da imputare, principalmente, agli interessi maturati sull'utilizzo della tranche B della Linea di Credito Term, effettuato nel mese di maggio 2019 per € 50.000.000, che nel 2020 ha prodotto i suoi effetti sull'intero esercizio, all'utilizzo della linea di Credito Working Capital tranche A per € 15.000.000 a partire dalla seconda metà di marzo di quest'anno ed, infine, alle commissioni di mancato utilizzo della linea di Credito Working Capital tranche B di € 20.000.000, concessa dalle banche finanziatrici nel corso del 2020.

Sono rilevate in questa voce anche le commissioni di mancato utilizzo delle due linee di credito, calcolate applicando un tasso annuo pari al 35% dello *spread* (1,5%) sull'ammontare di fido non utilizzato.

<b>Utili e perdite su cambi</b>	<b>C 17-bis</b>	<b>€ 265</b>
---------------------------------	-----------------	--------------

La voce in esame contrappone oneri pari a € 73 a proventi pari a € 338. Tale voce evidenzia un incremento netto rispetto al 2019 di € 669.

<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>D 19</b>	<b>€ 0</b>
---	-------------	------------

<b>Svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>D 19 b</b>	<b>€ 35.399</b>
---	---------------	-----------------

La voce in commento accoglie al 31 dicembre 2020 la svalutazione di crediti iscritti nelle Immobilizzazioni Finanziarie, operata in relazione alle difficoltà di recupero dei crediti stessi.

## IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

€ 5.993.673

Le imposte correnti sono iscritte in base alla stima dei redditi imponibili IRES ed IRAP dell'esercizio determinati in conformità alle disposizioni di legge in vigore.

In caso di differenze temporanee tra le valutazioni civilistiche e quelle fiscali viene iscritta la connessa fiscalità differita. In particolare, le attività riferite ad imposte anticipate, nel rispetto del principio della prudenza, sono iscritte solo se sussiste la ragionevole certezza della loro futura recuperabilità. Il calcolo della fiscalità differita viene effettuato secondo le aliquote fiscali che, sulla base delle norme di legge già emanate alla data di redazione del Bilancio, saranno in vigore al momento in cui le differenze temporanee si riverseranno.

	IRES	IRAP
<b>A) Differenze temporanee</b>		
Totale differenze temporanee deducibili	37.675.530	-
Totale differenze temporanee imponibili	0	-
Differenze temporanee nette	37.675.530	-
<b>B) Effetti fiscali</b>		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(3.539.070)	-
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(5.503.057)	-
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(9.042.127)	-

Differenze temporanee deducibili			
Descrizione	Oneri con deducibilità rinviata a futuri esercizi	Accantonamenti a fondi	Totale
Importo al termine dell'esercizio precedente	1.499.664	13.047.051	14.546.715
Variazione verificatasi nell'esercizio	22.295.743	833.072	23.128.815
Importo al termine dell'esercizio	23.795.407	13.880.123	37.675.530
Aliquota IRES	24%	24%	
Effetto fiscale IRES	5.710.897	3.331.229	9.042.125
Aliquota IRAP	5,27%	5,27%	
Effetto fiscale IRAP	-	-	-

**a) Imposte correnti**

Il saldo della voce "Imposte correnti" è pari zero, in quanto per effetto della rilevazione della perdita d'esercizio sia la base imponibile ai fini IRES sia quella ai fini IRAP risultano negative.

**b) Imposte relative a esercizi precedenti**

La voce, pari a € 490.616, accoglie principalmente lo stralcio del saldo IRAP relativo al periodo d'imposta 2019, per il quale l'art. 24 del DL 34/2020 (c.d. Decreto Rilancio) ne ha disposto la cancellazione dell'obbligo di versamento.

**c) Imposte anticipate**

Tale voce accoglie per € 6.149.606 il valore delle imposte anticipate calcolate mediante applicazione dell'aliquota IRES del 24%, per € 334.119 il rigiro delle imposte anticipate di competenza dell'esercizio,



iscritte nei precedenti Bilanci e per € 312.430 il saldo netto delle rettifiche di imposte anticipate iscritte in esercizi precedenti. Come illustrato nel commento alla voce dell'attivo "Crediti verso controllanti", il consistente valore delle imposte anticipate deriva dall'iscrizione delle attività generate dalla perdita fiscale ai fini IRES, compensabile con i redditi imponibili degli esercizi futuri.

Come detto in precedenza, per le differenze temporanee che nel 2019 si riteneva di riassorbire entro i prossimi due esercizi, si era tenuto conto della maggiorazione dell'aliquota del 3,5% che sarà in vigore per il triennio 2019-2021. Considerati i risultati stimati del 2021 si è rettificata l'aliquota in quanto l'addizionale scadrà nel 2021.

Le differenze temporanee che hanno generato l'iscrizione delle imposte differite attive, saranno riassorbite interamente dai futuri redditi imponibili della Società, anche in eventuale assenza di adesione al consolidato fiscale nazionale.

La riconciliazione tra onere fiscale corrente ed onere fiscale teorico per IRES ed IRAP è illustrata nelle tabelle che seguono:

IRES	Base imponibile	aliquota teorica	imposta	aliquota effettiva
<b>Utile lordo</b>	<b>(28.493.662)</b>			
<b>Incrementi dell'utile lordo</b>	<b>9.834.791</b>			
di cui per:				
Accantonamenti a fondi	2.650.647			
Costi la cui deducibilità è rinviata a futuri esercizi	560.100			
Ammortamenti	5.405.223			
Costi non deducibili	1.218.821			
<b>Decrementi dell'utile lordo</b>	<b>(3.755.920)</b>			
di cui per:				
Utilizzo/rilascio fondi	(1.741.973)			
Costi di precedenti esercizi con deducibilità rinviata	(605.130)			
Deduzioni di componenti extracontabili	(1.408.817)			
<b>Reddito imponibile ai fini IRES</b>	<b>(22.414.791)</b>	<b>27,50%</b>	<b>0</b>	

IRAP	Base imponibile	aliquota teorica	imposta	aliquota effettiva
<b>Valore della produzione (A - B)</b>	<b>(26.655.788)</b>			
<b>Costi non rilevanti ai fini IRAP</b>	<b>19.373.099</b>			
Costi del personale	16.626.356			
Accantonamenti e svalutazioni	2.746.743			
<b>Onere fiscale teorico</b>	<b>(7.282.689)</b>	<b>5,27%</b>	<b>0</b>	
<b>Incrementi della base imponibile</b>	<b>6.133.126</b>			
di cui per:				
Costi non deducibili dalla base imponibile	727.903			
Ammortamenti	5.405.223			
<b>Decrementi della base imponibile</b>	<b>(19.536.331)</b>			
di cui per:				
Rilascio fondi rischi non dedotti	(1.043.190)			
Deduzioni del costo del personale	(18.493.141)			
Deduzioni di componenti extracontabili				
<b>Base imponibile IRAP effettiva</b>	<b>(20.685.894)</b>	<b>5,27%</b>	<b>0</b>	

## e) Informativa sulle perdite fiscali

Descrizione	Esercizio corrente			Esercizio precedente		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
<b>Perdite fiscali</b>						
dell'esercizio	22.414.791			0		
di esercizi precedenti	0			0		
<b>Totale perdite fiscali</b>	<b>22.414.791</b>			<b>0</b>		
<b>Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza</b>	<b>22.414.791</b>	<b>24%</b>	<b>5.379.550</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**COMMENTO AL RENDICONTO FINANZIARIO**

La Società redige il Rendiconto Finanziario adottando il metodo indiretto.

Dall'esame del documento si rileva che le disponibilità liquide hanno registrato un decremento rispetto all'esercizio precedente, generato dalla forte contrazione subita dall'attività e dal conseguente assorbimento di risorse finanziarie da parte della gestione operativa e dalla dinamica del circolante; per far fronte a tale fenomeno è stata attivata la linea di credito revolving per € 15.000.000.

Come precedentemente commentato, si segnala che la GESAC ha costituito in pegno a favore dei finanziatori il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria.

**ALTRE INFORMAZIONI**

Conclusa l'analisi delle voci che costituiscono il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, si riportano alcune informazioni complementari richieste dall'art. 2427 del Codice Civile laddove, nel corso delle precedenti note, non si sia già proceduto in tal senso.

**Dati sull'occupazione**

Si riporta l'indicazione del numero medio dei dipendenti in forza durante l'esercizio appena conclusosi, ripartito per categoria di appartenenza dei lavoratori.

Numero medio	
Dirigenti	6
Quadri	32
Impiegati	355
Operai	32
<b>Totale Dipendenti</b>	<b>425</b>

**Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto**

I compensi spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci per le prestazioni rese nel corso dell'esercizio, sono complessivamente i seguenti:

	Amministratori	Sindaci
Compensi	228.245	56.024

Non sono state concesse anticipazioni e/o crediti agli amministratori e/o ai sindaci, né sono stati assunti impegni verso terzi per loro conto.

**Compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione**

In data 24 Aprile 2018 l'Assemblea dei Soci ha deliberato di conferire l'incarico ex art. 2409-bis Codice Civile alla società di revisione KPMG S.P.A. per gli esercizi 2018-2019-2020.

Ai sensi e per gli effetti del punto 16-bis dell'art. 2427, primo comma del Codice Civile, si segnala che:

- il corrispettivo di competenza dell'esercizio 2020 spettante alla KPMG S.P.A per la revisione legale dei conti è pari ad € 29.000;
- il corrispettivo di competenza dell'esercizio 2020 spettante alla KPMG S.P.A per altri servizi di verifica svolti sono pari a € 18.000.

Revisione dei conti annuale	29.000
Altri servizi di verifica svolti	18.000
<b>Totale compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione</b>	<b>47.000</b>

**Impegni, garanzie, finanziamenti pubblici e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale****Impegni**

Con riferimento alle obbligazioni assunte dalla Società verso terzi che traggono origine da contratti con effetti non ancora manifestati alla data di chiusura del presente Bilancio, si segnalano gli impegni di spesa nei confronti delle ditte appaltatrici per i lavori di ampliamento, ammodernamento e ristrutturazione dell'infrastruttura e degli impianti degli aeroporti di Napoli e Salerno. Tali impegni risultano pari a € 6.765.597 e tra i principali progetti in corso di esecuzione si segnalano le iniziative per la realizzazione di una centrale di produzione termofrigorifera ai fini dell'efficientamento energetico e dell'area destinata al corriere espresso e secondo handler del Terminal Merci.

**Impegni in materia di trattamento di quiescenza e simili**

Non esistono ulteriori impegni in materia di trattamento di quiescenza e simili, rispetto agli adempimenti previsti dalla legge in materia di Trattamento di Fine Rapporto, nei casi in cui non sia devoluto a fondi di previdenza complementari, in conformità alle scelte effettuate dai dipendenti.

**Impegni assunti nei confronti di imprese controllate, collegate, nonché controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime**

Si segnala che, secondo quanto previsto dall'art. 7 quater del Decreto Legge 193/2016, l'opzione di adesione al regime del Consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del D.P.R. n. 917/86 e che vede quale consolidante la controllante indiretta 2i Aeroporti S.p.A., è stata rinnovata automaticamente per il periodo previsto dalla legge. Tale regime sarà rinnovato automaticamente salvo che l'opzione non venga espressamente revocata con le stesse modalità e termini previsti per la scelta originaria.

**Garanzie**

A garanzia dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal citato contratto di finanziamento, la GESAC ha ceduto i crediti commerciali derivanti da contratti che prevedono un corrispettivo annuo superiore a € 500.000 e con durata residua superiore a 18 mesi ed ha costituito in pegno a favore delle banche finanziatrici il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria. Ad ulteriore garanzia di tali finanziamenti, il socio di maggioranza 2i Aeroporti S.p.A. ha costituito in pegno le azioni di sua proprietà, a favore delle banche finanziatrici.

A garanzia degli adempimenti previsti dall'art. 15 della Convenzione stipulata con ENAC per la gestione totale dell'aeroporto di Napoli, la GESAC ha ottenuto dalla compagnia assicuratrice Atradius Crédito y Caucción S.A. una polizza fidejussoria per € 7.492.148 relativa al periodo 21 giugno 2020 – 20 giugno 2021. Inoltre, a garanzia del regolare e puntuale pagamento del canone dovuto in conformità a quanto previsto dalla Convenzione stipulata con ENAV per la conduzione e la manutenzione degli impianti di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) presso l'aeroporto di Napoli, la GESAC ha ottenuto dalla compagnia assicuratrice MAG una polizza fidejussoria per € 76.185 riferita al periodo 1 novembre 2020 – 31 gennaio 2021.

Per quanto riguarda i finanziamenti pubblici connessi agli investimenti da realizzare sullo scalo di Salerno, la GESAC ha ottenuto dalla compagnia Allianz una polizza per € 90.967 per il progetto "Realizzazione impianto deposito carburante avio" rientrante nel Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020 e dalla compagnia Bene Assicurazioni una polizza pari a € 21.000 per il progetto "Infrastrutture sicurezza passeggeri" rientrante nel medesimo fondo.

Risultano infine in essere due polizze fidejussorie emesse dalla Compagnia Triglav relative alla Convenzione del Fondo di Rotazione relativa al periodo 12 agosto 2020 – 31 luglio 2021 per la Fase 1 e per la Fase 2, rispettivamente per € 242.336 ed € 593.995.

**Finanziamenti pubblici**

Nell'ambito dell'attuazione del programma degli investimenti da realizzare per lo sviluppo strategico dello scalo di Salerno, occorre segnalare che in seguito alla fusione della società Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SPA in GESAC, avvenuta alla fine dell'esercizio 2019, la GESAC è subentrata alla prima, quale Soggetto Attuatore di un piano di interventi finanziati con le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014/2020, compreso nel "Patto per lo Sviluppo della Regione Campania" stipulato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Campania. Nello specifico il programma rientra nei "Patti per il Sud" e



ha per oggetto la realizzazione di investimenti necessari ai fini della security e del servizio antincendio, per un importo pari a circa 3,2 €mln, di cui 2,5 €mln a valere sulle risorse del FSC 2014/2020 e 0,7 €mln finanziati dalla GESAC.

Per effetto della medesima operazione straordinaria, la GESAC è divenuta beneficiaria di un ulteriore piano di finanziamenti che rientra nel Programma di Azione e Coesione – Programma Operativo Complementare 2014/2020 (POC), approvato dalla Giunta della Regione Campania e dal CIPE. Nell'ambito di questo programma e allo scopo di realizzare i relativi interventi infrastrutturali per la rigenerazione urbana, il turismo e il patrimonio culturale, è stato istituito un fondo di rotazione per il finanziamento della progettazione degli interventi, Fase 1 (studi aeronautici specialistici e verifica progettazione definitiva) per un importo pari a 0,172 €mln e Fase 2 (progettazione fattibilità tecnico-economica, definitiva ed esecutiva) per 0,594 €mln. Trattandosi di un fondo rotativo, è previsto l'obbligo di restituzione dei contributi ricevuti. Nel caso di finanziamento di interventi le cui attività di progettazione sono state finanziate con il fondo medesimo, infatti, le somme erogate dalla Regione a titolo di anticipazione per la progettazione potranno essere recuperate mediante compensazione con il finanziamento accordato per l'operazione infrastrutturale. Nel caso di mancato finanziamento dell'opera, invece, il beneficiario dovrà restituire le somme ricevute entro cinque anni dalla notifica dei decreti di ammissione al finanziamento, avvenuta in data 3 agosto 2017.

Inoltre, il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 4 marzo 2015, n. 82 assegnava agli interventi individuati dall'art. 3 comma 2 lettera c del decreto legge 133/2014 (c.d. decreto "Sblocca Italia") un finanziamento pari a circa 2.000 €mln, a valere sulle risorse iscritte sul Fondo per la continuità dei cantieri, la realizzazione di opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, nonché la ripresa delle attività produttive incrementato ai sensi del citato decreto. Dell'importo complessivo 40 €mln erano stati stanziati per l'aeroporto di Salerno, successivamente rimodulati in 39,74 €mln. Alla data di chiusura dell'esercizio 2020 era in corso di definizione un'apposita convenzione che preveda le modalità di erogazione dei fondi stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (39,74 €mln) e l'impegno da parte della GESAC di copertura della restante somma pari a 0,26 €mln.

Infine, con Legge regionale della Campania n. 38 del 29 dicembre 2017, nel rispetto delle norme di settore e della disciplina in materia di aiuti di Stato, la Regione Campania ha previsto azioni istituzionali volte ad assicurare gli investimenti necessari all'attuazione della Rete Aeroportuale Campana ai sensi decreto legge n. 1 del 24 gennaio 2012, convertito con modificazioni dalla legge n. 27 del 24 marzo 2012, nel rispetto dell'articolo 108 paragrafo 3 del Trattato di funzionamento Unione Europea. Con delibera n. 628 del 10.12.2019, la Giunta regionale campana ha confermato in favore degli interventi previsti dal Piano di sviluppo delle infrastrutture per l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano la programmazione di risorse per complessivi 93,4 milioni di Euro, individuando quale beneficiario la società GESAC, soggetto preposto alla gestione unitaria degli scali aeroportuali campani.

**Beni in concessione**

I beni in concessione rappresentano i beni di terzi condotti in concessione dalla GESAC ai sensi di quanto previsto dalla convenzione stipulata con ENAC per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino e di Salerno - Costa d'Amalfi. Il valore di tali beni, risultante dalle polizze assicurative stipulate a salvaguardia della loro integrità patrimoniale, è pari a € 381.218.700.

**Informazioni sulle operazioni con parti correlate**

Al 31 dicembre 2020 i valori patrimoniali ed economici generati da operazioni poste in essere con parti correlate alle normali condizioni di mercato sono quelli relativi ai rapporti con F2i SGR S.p.A., con la 2i Aeroporti S.p.A., controllante della GESAC e con Sea Energia S.p.A. controllata al 100% da SEA Aeroporti S.p.A., in cui 2i Aeroporti S.p.A. e F2i SGR S.p.A. detengono una partecipazione rispettivamente del 36,39% e dell'8,62%.

Di seguito si riporta un dettaglio nella natura del rapporto con ciascuna parte correlata:

Parte correlata	Natura del rapporto	Credito	Debito	Oneri	Risconti	Cespiti	Proventi
F2i SGR S.p.A.	Compensi e rimborsi Consiglieri		20.004	40.203			
2i Aeroporti S.p.A.	Consolidato fiscale	5.675.725		0	0		
SEA Energia S.p.A.	Fornit. energia elettrica		0	0	257.706		

Per un'adeguata e completa visione della natura del rapporto e dell'ammontare delle poste, si rinvia alla lettura della Relazione sulla Gestione.

**Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale**

La Società non ha in essere accordi fuori bilancio - oltre a quanto descritto sia nella presente Nota sia nella Relazione sulla Gestione - la cui conoscenza sia utile per valutare la situazione patrimoniale e finanziaria della Società. Non sono state effettuate operazioni atipiche o inusuali, ovvero estranee alla normale gestione dell'impresa o in grado di incidere significativamente in maniera negativa sulla situazione economico-patrimoniale della Società.

**Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ex art. 2427 cod. civ.**

Nel primo bimestre del 2021 si sono registrati volumi di traffico estremamente ridotti ed in linea con l'andamento degli ultimi mesi dello scorso esercizio, il periodo infatti è ancora fortemente gravato dalla situazione di crisi pandemica.

Rispetto allo stesso bimestre dello scorso anno invece, prima che iniziasse l'emergenza sanitaria, la contrazione risulta estremamente marcata: passeggeri -92% e movimenti -85%. In particolare, si segnala la maggior riduzione nel settore internazionale, quello più colpito dalle limitazioni alla mobilità, -95%, mentre il traffico nazionale ha perso l'87%.

La seguente tabella riporta l'andamento del traffico nel primo bimestre confrontato con lo stesso periodo dell'anno scorso.

Dati quantitativi	Valori al		Variazioni	
	gen-feb 2021	gen-feb 2020	Assolute	%
Passeggeri (part/arr)	101.222	1.219.414	(1.118.192)	(91,7%)
Transiti	380	827	(447)	(54,1%)
Aviazione Generale	353	258	95	36,8%
<b>Totale passeggeri</b>	<b>101.955</b>	<b>1.220.499</b>	<b>(1.118.544)</b>	<b>(91,6%)</b>
<b>Movimenti</b>	<b>1.502</b>	<b>9.936</b>	<b>(8.434)</b>	<b>(84,9%)</b>
<b>Tonnellaggio</b>	<b>44.795</b>	<b>332.810</b>	<b>(288.015)</b>	<b>(86,5%)</b>

In generale, almeno fino alla fine della stagione invernale, sono attive le principali tratte nazionali, con un numero di frequenze molto inferiore allo standard, ed un numero limitato di tratte internazionali.

Da aprile in poi tuttavia, compatibilmente con l'andamento della campagna vaccinale e la possibile mitigazione delle restrizioni alla mobilità dei cittadini, si prevede un graduale miglioramento, più deciso dai mesi di picco estivi, grazie alla riattivazione di collegamenti *leisure* che tradizionalmente spingono il traffico nella *Summer IATA*.

Si segnala inoltre che, nel mese di gennaio 2021, è stato pubblicato l'avviso di avvio della procedura di esproprio relativo alla realizzazione del piano di sviluppo infrastrutturale dello scalo di Salerno. Il progetto prevede, infatti, l'ampliamento del sedime aeroportuale, tramite l'acquisizione di aree contigue all'attuale sedime e suscettibili di esproprio, per la piena realizzazione delle opere.

Infine, In data 19 febbraio 2021, la Regione Campania ha avviato una procedura negoziata per l'affidamento dei servizi di realizzazione e gestione della campagna di comunicazione e di allestimento e gestione di *info point* turistici e *temporary stores* presso le strutture aeroportuali di Napoli Capodichino e di Salerno – Costa d'Amalfi. Nel mese di marzo la GESAC ha trasmesso la propria migliore offerta tecnica ed economica per la prestazione di questi servizi che rientrano in un più ampio progetto mirato al rilancio della mobilità turistica in Campania.

#### **Imprese che redigono il bilancio dell'insieme più grande/piccolo di imprese di cui fa parte la società in quanto controllata**

La Società al 31 dicembre 2020 non deteneva partecipazioni di controllo in altre società di capitali, e, pertanto, non è tenuta alla redazione del bilancio consolidato; le partecipazioni detenute in altre imprese sono relative a quote di minoranza. Si segnala, inoltre, che la GESAC è controllata direttamente da Zi Aeroporti S.p.A., avente sede legale in Milano, via San Prospero n. 1. Quest'ultima redige il Bilancio Consolidato che viene pubblicato e reso disponibile presso il Registro delle Imprese di Milano.

#### **Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del codice civile**

Alla data di chiusura del presente Bilancio la Società non detiene strumenti derivati.

#### **Direzione e coordinamento ex art. 2497-bis codice civile**

In ossequio al disposto del 4° comma dell'art. 2497-bis del Codice Civile, si evidenzia che la società Zi Aeroporti S.p.A., con sede legale a Milano in via San Prospero, 1 e codice fiscale e P. IVA n. 11188801002,

esercita attività di direzione e coordinamento.

I dati essenziali esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'art. 2497-bis del Codice Civile sono stati estratti dal relativo Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Per una adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di 2i Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2019, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla Legge.

#### Prospetto riepilogativo dello Stato Patrimoniale della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
<b>Data dell'ultimo bilancio approvato</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B) Immobilizzazioni	811.853.656	774.906.654
C) Attivo circolante	64.140.093	4.354.485
D) Ratei e risconti attivi	24.219	24.182
<b>Totale attivo</b>	<b>876.017.968</b>	<b>779.285.321</b>
<b>A) Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	2.620.000	2.620.000
Riserve	534.813.343	521.131.127
Utile (perdita) dell'esercizio	140.724.372	59.861.324
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>678.157.715</b>	<b>583.612.451</b>
B) Fondi per rischi e oneri	2.356.842	1.738.321
C) Trattamento di fine di lavoro subordinato	0	0
D) Debiti	193.063.060	191.819.510
E) Ratei e risconti passivi	2.440.351	2.115.039
<b>Totale passivo</b>	<b>876.017.968</b>	<b>779.285.321</b>

#### Prospetto riepilogativo del Conto Economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
<b>Data dell'ultimo bilancio approvato</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
A) Valore della produzione	0	0
B) Costi della produzione	(344.376)	(314.446)
C) Proventi e oneri finanziari	141.130.461	59.495.688
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	(83.611)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(61.713)	763.693
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>140.724.372</b>	<b>59.861.324</b>

#### Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

In riferimento art. 1 comma 125 e seguenti della L. 04.08.2017, n. 124 che prevede l'obbligo di pubblicazione in Nota Integrativa di sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici ricevuti, si segnalano i seguenti vantaggi fruiti, che comprendono anche misure generali di natura tributaria fruibili da tutte le imprese:

- credito d'imposta riconosciuto dal c.d. Decreto Rilancio per i costi sostenuti per le prestazioni di sanificazione degli ambienti di lavoro e per l'acquisto dei dispositivi di protezione individuali per € 28.297;
- azzeramento del saldo IRAP dell'esercizio 2019 in base alle disposizioni a sostegno dell'economia connesse all'emergenza epidemiologica contenute nel Decreto "Rilancio", pari a € 498.047;
- contributo ricevuto dalla Regione Campania nell'ambito del finanziamento FSC 2014/2020 – Patto per lo sviluppo della Regione Campania, con riferimento all'intervento denominato "Aeroporto di Salerno – Programma degli investimenti necessari ai fini della security e del servizio antincendio" pari ad € 592.751;

- agevolazione fiscale del "super ammortamento", prorogata dalla Legge di Bilancio 2019 e che consente di aumentare le quote di ammortamento in relazione all'acquisto di beni strumentali nuovi (articolo 1, commi da 29 a 36, legge 205/2017). Il beneficio di cui si è usufruito è consistito in una riduzione della base imponibile pari a € 360.425;
- agevolazione fiscale dell'"iper ammortamento" relativa all'impianto BHS realizzato ed interconnesso nel corso del 2019 per un valore asseverato in perizia di € 5.440.288; tale agevolazione permette di ridurre la base imponibile per una quota pari al 150% dell'ammortamento annuo del bene pertanto per il 2020 tale riduzione risulta pari a € 979.252;
- attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria della durata di 12 mesi a partire dal 1° aprile 2020, per un importo pari a € 1.521.233;
- esonero del 30% della contribuzione previdenziale a carico del datore di lavoro per alcune regioni, c.d. "Decontribuzione Sud", introdotto dall'art. 27 del D.L. 104 del 14 agosto 2020 (c.d. Decreto Agosto) per un importo pari a € 176.683 relativi al periodo ottobre-dicembre 2020.

### PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

nell'invitarVi ad approvare il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, Vi proponiamo:

- di rinviare a nuovo la perdita d'esercizio, pari a € 22.499.989, non essendo necessario adottare alcun provvedimento di sua immediata sistemazione, disponendo la Società di riserve in grado di assorbire interamente la perdita, senza alcun effetto sul capitale sociale.

Il presente Bilancio, composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, corredato dalla Relazione sulla Gestione, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Napoli, 30 marzo 2021.

### PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

L'Amministratore Delegato

Roberto Barbieri