

2022

GE.S.A.C. S.p.A.

RELAZIONE E BILANCIO

al 31 dicembre 2022

NAPOLI
SALERNO
AIRPORTS
GESAC

RELAZIONE E BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2022

6 COMPOSIZIONE AZIONARIA E CARICHE SOCIALI

RELAZIONE SULLA GESTIONE

10	Premessa
14	SCENARIO DI RIFERIMENTO E STRATEGIE AZIENDALI
14	Situazione macroeconomica e andamento del trasporto aereo
16	Il quadro normativo
18	Strategie e obiettivi aziendali
21	La <i>Corporate governance</i> aziendale
22	L'ANDAMENTO DELLA GESTIONE OPERATIVA E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI
22	Le attività operative
	<i>Safety e airside operations</i>
	<i>La security</i>
24	La qualità dei servizi
26	L'ANDAMENTO ECONOMICO
26	Analisi dei risultati reddituali
28	I ricavi
	Le attività <i>Aviation</i>
	Le attività <i>Non Aviation</i>
	Il contributo da fondo di compensazione danni COVID
34	I costi
38	GLI INVESTIMENTI
42	IL PERSONALE
44	ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE
46	INDICATORI FINANZIARI
47	I RAPPORTI CON PARTI CORRELATE
48	ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO
50	RISK MANAGEMENT FRAMEWORK
54	INFORMATIVA SULLE AZIONI IN PORTAFOGLIO E SUGLI STRUMENTI FINANZIARI
55	PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE
56	DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497-BIS DEL CODICE CIVILE

BILANCIO D'ESERCIZIO

60	STATO PATRIMONIALE
62	CONTO ECONOMICO
64	RENDICONTO FINANZIARIO

NOTA INTEGRATIVA

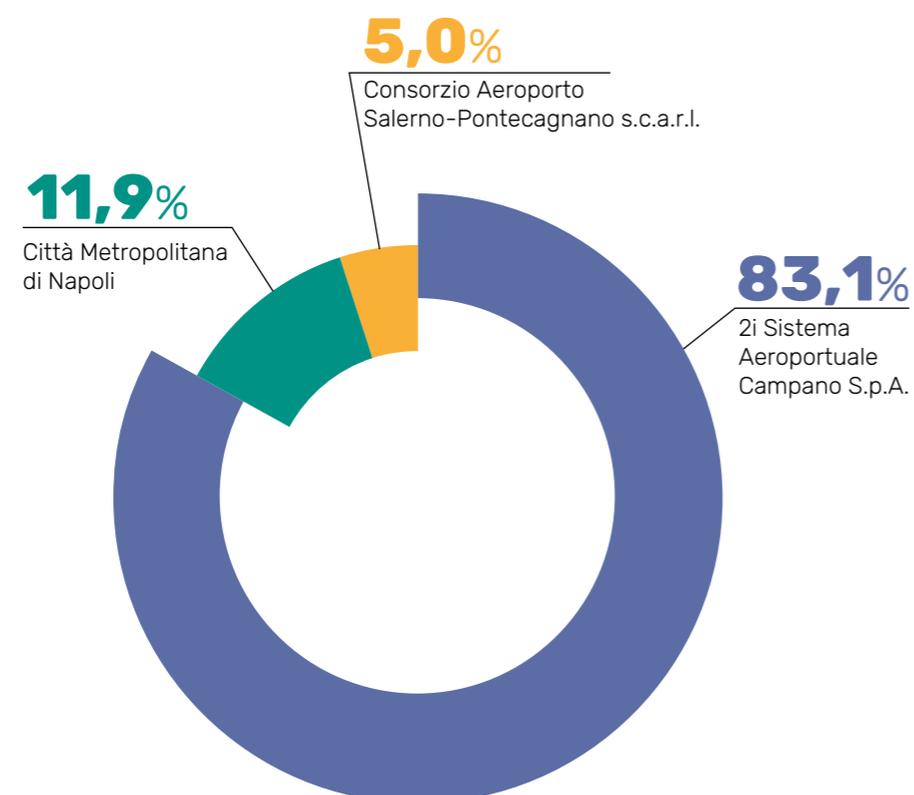
68	INFORMAZIONI SOCIETARIE
69	INFORMAZIONI SULLE VOCI DI STATO PATRIMONIALE
96	INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO
105	COMMENTO AL RENDICONTO FINANZIARIO
106	ALTRE INFORMAZIONI
106	Dati sull'occupazione
106	Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad Amministratori e Sindaci e impegni assunti
107	Compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione
107	Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo Stato patrimoniale
110	Informazioni sulle operazioni con parti correlate
110	Informazioni sugli accordi non risultanti dallo Stato patrimoniale
110	Informazioni su fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ex art. 2427-bis del Codice Civile
111	Principio contabile della continuità aziendale
112	Imprese che redigono il Bilancio dell'insieme più grande/piccolo
112	Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile
112	Direzione e coordinamento ex art. 2497-bis del Codice Civile
113	Informazioni ex art. 1 comma 125 della legge 4 agosto 2017 n. 124
115	PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE D'ESERCIZIO

ALLEGATI

118	RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
122	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

COMPOSIZIONE AZIONARIA

2i 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
AMMINISTRATORE DELEGATO

Dott. Carlo Borgomeo
Dott. Roberto Barbieri

CONSIGLIERI

Dott. Jean-Jacques Dayries
Dott.ssa Laura Pascotto
Dott.ssa Rosaria Calabrese
Dott. Fulvio De Angelis¹
Dott.ssa Rita Ciccone²
Dott. Giuseppe Testa
Dott. Daniele Rizzolini
Dott. Andrea Prete

> Collegio Sindacale

PRESIDENTE

Dott. Guido Nannariello

SINDACI EFFETTIVI

Dott. Ugo Venanzio Gaspari
Dott.ssa Alessia Fulgeri
Dott. Roberto Carducci
Dott. Fabrizio Ferrentino

SINDACI SUPPLEMENTI

Dott. Fabrizio Martone
Dott. Massimo Grillo

> Società di Revisione

EY S.p.A.

¹ In carica fino al 29 aprile 2022.

² In carica dal 29 aprile 2022.



RELAZIONE SULLA GESTIONE

PREMESSA

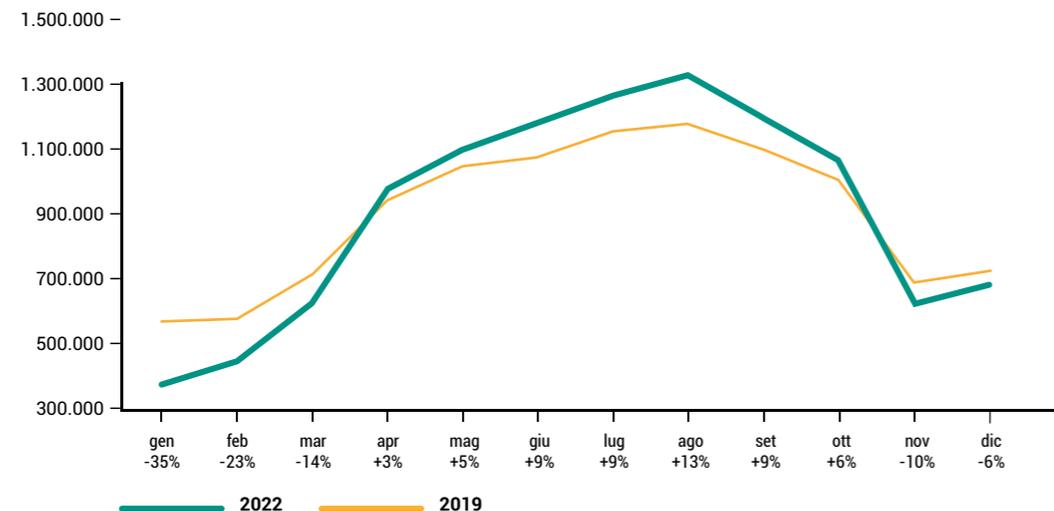
Dopo un primo trimestre ancora influenzato dagli strascichi della pandemia per il settore del trasporto aereo il 2022 può essere considerato l'anno della definitiva uscita dalla crisi provocata dal COVID-19. Il progressivo affievolirsi della pressione sul sistema sanitario, la graduale rimozione delle restrizioni agli spostamenti e delle misure adottate per il contenimento dei contagi hanno infatti permesso di rilanciare, accanto ai collegamenti domestici, anche il segmento dei voli internazionali ed intercontinentali che erano stati maggiormente penalizzati nel corso degli ultimi due anni. Il rilancio dell'offerta ha incontrato una robusta ripresa della domanda che ha espresso una riconquistata propensione al viaggio da parte degli utenti, rimasti a lungo limitati nei programmi di spostamento. Nonostante la situazione di instabilità geopolitica e macroeconomica, il rialzo generalizzato dei prezzi e del costo dei biglietti aerei, si è infatti verificato un effetto rebound che ha portato ad un deciso recupero dei volumi di traffico.

La ripresa non ha riguardato in maniera uniforme tutto il settore aeroportuale ma ha privilegiato gli scali caratterizzati da un traffico con maggiore vocazione leisure e con un'alta incidenza di vettori Low Cost. In questo scenario, lo scalo di Napoli nel 2022 ha infatti registrato un nuovo record di passeggeri, andando finanche a superare lievemente i volumi del 2019 (+0,5%).

Il seguente grafico illustra l'andamento mensile dei passeggeri del 2022 confrontato con quello del 2019, ultimo anno pre-COVID.



Andamento mensile passeggeri % 2022 vs 2019



Dal confronto delle due curve emerge una distribuzione del traffico 2022 caratterizzata da una maggiore stagionalità, con passeggeri nella Summer nettamente superiori ai livelli degli stessi mesi del 2019. La curva riflette pienamente la nuova struttura dell'offerta realizzata dai vettori presso lo scalo, volta a soddisfare gli importanti flussi turistici sia incoming che outgoing; in aggiunta ai collegamenti con le principali capitali europee sono state riattivate le tratte stagionali tipicamente leisure (Grecia, Baleari, Croazia, Canarie, Mar Rosso) inoltre, da maggio, è

stato ripristinato il volo diretto per New York che ha registrato alti coefficienti di riempimento ed ha riportato in Campania un discreto flusso di turisti americani. La flessione del traffico nei mesi di novembre e dicembre corrisponde ad una contrazione dell'operativo offerto in quanto le compagnie aeree hanno ridotto il numero di voli, selezionando le tratte caratterizzate da una maggiore appetibilità, nell'ottica di garantirsi un maggiore *load factor*. Il seguente prospetto riporta i principali dati quantitativi della Società confrontati con quelli dello scorso anno.

DATI QUANTITATIVI Aeroporto di Napoli	VALORI AL		VARIAZIONI	
	31/12/2022	31/12/2021	assolute	%
Passeggeri	10.918.234	4.636.501	6.281.733	135,5%
Merci (tonn.)	11.350	9.708	1.642	16,9%
Movimenti	83.956	45.333	38.623	85,2%

Nel 2022 il traffico è più che raddoppiato rispetto a quello del 2021 (+135,5%) e, come accennato, è risultato anche lievemente superiore (+0,5%) a quello del 2019. Eccezionale è risultata la performance dei sette mesi di Summer IATA, in cui si sono registrati nuovi massimi mensili storici con una media di passeggeri superiore dell'8% a quelli del 2019.

Anche il numero dei movimenti effettuati è aumentato sensibilmente rispetto al 2021 (+85%), seppure in

misura meno che proporzionale rispetto ai passeggeri; ciò riflette un più alto *load factor* sulle tratte operate ed una dimensione mediamente maggiore degli aeromobili utilizzati.

Per quanto riguarda le merci si registra un ulteriore incremento dei volumi rispetto al 2021 (+17%), anno in cui erano già stati superati i livelli pre-pandemia, riflesso della politica di rafforzamento avviata dalla Società sul comparto, in cui operano ormai stabil-

DATI ECONOMICI valori espressi in Euro/000	VALORI AL		VARIAZIONI	
	31/12/2022*	31/12/2021	assolute	%
Ricavi	175.734	64.376	111.358	173%
Ebitda	91.916	12.358	79.558	644%
Ammortamenti	(19.063)	(20.101)	1.038	(5%)
Ebit (risultato operativo)	72.853	(7.743)	80.596	(1.041%)
Gestione finanziaria	(2.481)	(1.545)	(936)	61%
Imposte	(13.213)	973	(14.186)	(1.458%)
Utile netto	57.158	(8.315)	65.474	(787%)

* I valori includono 28,2 € mln di contributo per compensazione danni da COVID.

mente due vettori express curier, della ripresa dell'economia e dei consumi nonché del mantenimento delle abitudini di acquisto on line spinte dalla pandemia

Sotto il profilo dell'andamento economico, grazie allo straordinario recupero del traffico ed all'attenta gestione della dinamica dei costi la Società è tornata ad esprimere una redditività operativa ed un utile netto positivi. Sotto il profilo finanziario, anche per effetto dei ristori ricevuti dallo Stato per i danni da COVID subiti, la Società esce dalla crisi dotata di una disponibilità di cassa molto robusta, più che adeguata a soddisfare le esigenze operative ed i consistenti investimenti previsti per i prossimi anni.



SCENARIO DI RIFERIMENTO E STRATEGIE AZIENDALI

Situazione macroeconomica e andamento del trasporto aereo

Il 2022 si è rivelato un anno molto complesso in cui si è assistito al susseguirsi di fenomeni reali ed economici di particolare intensità che hanno determinato un andamento discontinuo dell'economia e degli indicatori macroeconomici.

Le aspettative di crescita, basate sulle previsioni di uscita dalla crisi pandemica, sono state infatti frustrate dall'accendersi del conflitto russo-ucraino e dalle pesanti conseguenze sulle prospettive di approvvigionamento dei beni energetici; a questo si sono affiancate le difficoltà legate alle strozzature nelle catene produttive dovute all'indisponibilità di materie prime e componenti industriali. Tutto ciò ha determinato un'impennata dell'inflazione, innescata dall'aumento dei prezzi del gas e del petrolio, ed un nuovo rallentamento della crescita dell'economia nell'ultima parte dell'anno. Dal mese di ottobre, grazie alle condizioni meteorologiche favorevoli dell'autunno ed alla flessione della domanda industriale in Europa, si è verificato un calo del prezzo del petrolio e del gas ma, nonostante ciò, l'inflazione si è mantenuta elevata. Nell'ultima parte del 2022 le banche centrali dei principali paesi avanzati hanno quindi intrapreso politiche finanziarie restrittive dando inizio ad una fase di incremento dei tassi di interesse.

A livello mondiale nel 2022 il PIL è cresciuto solo del 3,1%, anche a causa del rallentamento della Cina, mentre per l'Unione Europea la crescita è stata pari al 3,6%. Tra i paesi europei l'Italia ha avuto un balzo del 3,9%, superiore rispetto alle attese, trainato dalla consistente ripresa dei consumi delle famiglie e degli investimenti del secondo e del terzo trimestre¹.

Per quanto riguarda il settore del trasporto aereo, come accennato in premessa, il 2022 ha visto una vigorosa ripresa del traffico. Nonostante le incertezze generate dalla situazione macroeconomica si è infatti rilevato il persistere di una forte propensione al viaggio; con la rimozione delle limitazioni agli spostamenti e la riapertura dei paesi asiatici, si è quindi verificato un rimbalzo del traffico anche a livello internazionale con un notevole recupero dei volumi dei passeggeri e degli indici di connettività rispetto ai livelli del 2019².

¹ Banca d'Italia - Bollettino Economico 1/2023.

² IATA Economics.

Nel 2022 i passeggeri serviti dagli aeroporti europei sono stati quasi 2 miliardi e sono quasi raddoppiati (+98%) rispetto all'anno precedente anche se restano ancora inferiori del 21% rispetto ai valori pre-pandemia³; si sottolinea inoltre che, come già accennato, la ripresa non è stata uniforme ma ha visto importanti differenze tra i vari paesi ed anche a livello di singoli aeroporti. In particolare, le migliori performance hanno riguardato aeroporti con preponderante domanda leisure e con una significativa quota di attività di compagnie Low Cost, più tipiche di scali di rilevanza secondaria e di dimensioni minori. I principali scali europei con funzione di hub sono invece rimasti penalizzati da un minore slancio della ripresa dei network intercontinentali, da una più lenta ripresa del segmento business e dal perdurare delle restrizioni da parte di alcuni paesi asiatici. In ogni caso, pur non essendosi verificato un pieno recupero di traffico, nonostante gli shock geopolitici ed economici ed i timori di una recessione, la domanda è rimasta consistente, segno che la crisi sanitaria appare ormai alle spalle. Per quanto riguarda il traffico merci negli aeroporti europei si registra invece una decrescita rispetto al 2021 (-5%) dovuta alla guerra ed alle difficoltà di approvvigionamento verificatesi nelle catene di scambio del commercio globale; i volumi di traffico restano in ogni caso superiori rispetto ai livelli pre-pandemia (+2%).

Per quanto riguarda gli aeroporti italiani il traffico passeggeri ha raggiunto i 164,6 milioni di passeggeri, più del doppio rispetto al 2021, pari a circa l'85% del traffico pre-COVID, mentre il traffico merci risulta in crescita sia rispetto al 2021(+1,7%) sia rispetto al 2019 (+0,3%)⁴. Anche a livello nazionale la ripresa

³ ACI Europe.

⁴ Assaeroporti.

⁵ ACI Europe.

ha favorito gli scali ad alta vocazione turistica e low cost, privilegiando in molti casi gli aeroporti del sud e delle isole.

La seguente tabella riporta i primi dieci aeroporti italiani per numero di passeggeri e la variazione del traffico rispetto al precedente esercizio ed al 2019:

TOP 10 AEROPORTI ITALIA	PASSEGGERI 2022	% vs 2021	% vs 2019
1 Roma Fiumicino	29.360.613	151,7	-32,6
2 Milano Malpensa	21.347.652	121,9	-26,0
3 Bergamo	13.155.806	103,4	-5,1
4 Napoli	10.918.234	135,5	0,5
5 Catania	10.099.441	64,9	-1,2
6 Venezia	9.319.156	171,1	-19,4
7 Bologna	8.496.000	107,0	-9,7
8 Milano Linate	7.719.977	77,6	17,5
9 Palermo	7.117.822	55,5	1,4
10 Bari	6.205.461	88,7	11,9

Fonte: Assaeroporti
NB L'aeroporto di Milano Linate nel 2019 è stato chiuso da fine luglio a fine ottobre

Come riportato in premessa, il traffico presso l'Aeroporto di Napoli è più che raddoppiato, superando lievemente i livelli pre-crisi. A livello europeo lo scalo ha registrato la migliore performance di recupero nell'ambito della categoria di aeroporti con traffico compreso tra i 10 ed i 25 milioni di passeggeri⁵.

In conclusione, dopo tre anni dall'esplosione della pandemia, il settore del trasporto aereo sta uscendo dalla profondissima crisi che ha caratterizzato il business. Occorre tuttavia segnalare che, nel 2022, l'intera industry ha fronteggiato molteplici difficoltà di natura operativa che hanno ostacolato, ed in alcuni

casi limitato, la piena ripresa. Soprattutto nei periodi di picco, infatti, si sono verificati disagi generalizzati con un gran numero di voli cancellati, ritardi, scioperi e disservizi a scapito della quantità e della qualità dei servizi offerti al passeggero. Ciò in gran parte a causa della difficoltà che hanno incontrato le compagnie aeree e società di gestione aeroportuale nel ricostituire gli organici aziendali dopo le drastiche riduzioni di personale effettuate durante la pandemia. A ciò si è affiancata l'impennata dei prezzi del carburante che, insieme con il generale incremento dell'inflazione, ha generato un incremento dei costi operativi delle compagnie aeree con ripercussioni sui prezzi dei biglietti e con effetto di stress sia dal lato dell'offerta sia della domanda del settore.

Le criticità operative hanno avuto il loro impatto anche sull'Aeroporto di Napoli anche se, in generale per l'Italia, sono state più contenute rispetto ad altri paesi, in quanto gli ammortizzatori sociali, efficacemente attivati durante la pandemia, hanno consentito il mantenimento dei livelli occupazionali e la rapida riorganizzazione dell'attività. Tuttavia, poiché il trasporto aereo è un settore per natura caratterizzato da una forte interconnessione tra gli operatori, ritardi, cancellazioni e smarrimenti di bagagli si ripercuotono sugli aeroporti di destinazione, pertanto, i disagi registrati, pur nascendo altrove, hanno impattato negativamente anche sul settore italiano.

Il quadro normativo

Sotto il profilo della normativa, nel corso del primo semestre del 2022 si è assistito al progressivo superamento delle misure di controllo e di contenimento adottate per contrastare la diffusione del COVID-19. In particolare, il Governo ha dichiarato la cessazione dello stato di emergenza a partire dal 31 marzo 2022 e con il D.L. del 24 marzo 2022 n.24, ha dettato le disposizioni necessarie per la progressiva ripresa di tutte le attività in via ordinaria. È stato pertanto eliminato l'obbligo di esibizione del green pass per accedere ai servizi di trasporto che, dal 1° giugno, non è più necessario nemmeno per l'ingresso in Italia dall'estero. Tra le altre misure di prevenzione abolite rientrano inoltre l'obbligo di controllo della temperatura e quello di indossare la mascherina a bordo degli aeromobili. Solo per i passeggeri provenienti dalla Cina il Governo ha adottato misure specifiche per il contenimento della diffusione di nuove varianti del COVID-19 imponendo la presentazione di un test negativo nelle 48 ore precedenti alla partenza.

Permangono poi alcune restrizioni anti-contagio applicate da paesi terzi extra europei (i.e. USA, Cina) che comprendono l'obbligo di test COVID e/o della completa vaccinazione per i viaggiatori in ingresso.

Per quanto riguarda la compensazione dei danni subiti a causa del COVID-19 si ricorda che

la legge 30 dicembre 2020 n. 178 ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Fondo destinato alle società di gestione aeroportuale ed agli handler. Tale regime di Aiuti di Stato è stato notificato dalle autorità italiane alla Commissione Europea che, il 26 luglio 2021, con decisione SA.63074, lo ha approvato ritenendolo compatibile con le norme dell'Unione Europea sugli Aiuti di Stato. Successivamente, con Decreto Interministeriale del 25 novembre 2021, sono state definite le modalità attuative per l'accesso al Fondo.

Sulla base di quanto sopra disposto la Società, in data 23 gennaio 2022, ha presentato alle autorità competenti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ENAC, formale istanza di accesso al Fondo per un importo pari a 28,2 € mln. L'istanza è stata accolta e l'erogazione della somma è avvenuta in due tranche corrisposte nei mesi di marzo e giugno del corrente anno.

Con riferimento alla regolazione economica degli aeroporti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera n.80/2022, ha pubblicato il documento di consultazione per la revisione degli attuali modelli di regolazione dei diritti aeroportuali ed ha invitato i soggetti interessati a formulare osservazioni e proposte. La GESAC ha partecipato ai tavoli tecnici di categoria contribuendo alla valutazione dell'impatto della nuova regolazione proposta ed alla redazione del documento contenente le osservazioni inviato da Assaeroporti. La pubblicazione dei nuovi modelli regolatori di riferimento è prevista entro i primi mesi del 2023. Parallelamente, in considerazione del particolare momento di transizione a livello regolamentare e dell'incerto scenario macroeconomico e di mercato in cui ci si è trovati ad operare, in data 28 luglio 2022 la GESAC ha presentato istanza di proroga dell'applicazione della struttura tariffaria del 2022. Tale richie-

sta, è stata condivisa con gli utenti nel corso della Consultazione annuale tenutasi nel mese di ottobre ed accolta dall'ART, per l'annualità 2023, con comunicazione del 22 dicembre 2022.

Inoltre, sempre nel corso del 2022, la GESAC ha presentato ad ENAC la documentazione propedeutica necessaria alla stipula del Contratto di Programma per il periodo 2023-2026 che include il Piano Quadriennale degli Interventi, il Piano della Tutela Ambientale ed il Piano della Qualità dell'Aeroporto di Napoli. L'ENAC, con nota del 17 ottobre 2022, ha espresso parere tecnico favorevole su detta documentazione, anch'essa sottoposta agli utenti nell'ambito della Consultazione annuale. In data 1° febbraio 2023 è stato quindi firmato il Contratto di Programma per il periodo 2023-2026.

Si segnala, infine, che la Commissione Europea ha rimandato alla seconda parte del 2023 il termine per l'implementazione del nuovo sistema di gestione degli ingressi e delle uscite dall'UE (Entry Exit System - ESS), inizialmente prevista per il settembre 2022. Secondo quanto stabilito dai Regolamenti EU 2226/2017 e dal successivo 329/2019, con il nuovo sistema di controllo delle frontiere tutti i passeggeri provenienti da paesi extra Ue, cd Third Country Nations, dovranno essere registrati sia in ingresso sia in uscita dall'area Schengen mediante l'acquisizione in forma elettronica dei dati biografici e biometrici, la creazione di un fascicolo individuale per la verifica immediata dell'identità dei passeggeri, del periodo di soggiorno autorizzato e di altre informazioni utili ai fini dei controlli di frontiera.

Strategie ed obiettivi aziendali

Il rapido cambio di scenario che ha caratterizzato il 2022 ha posto la Società di fronte alla necessità di adeguare tempestivamente le scelte strategiche e gestionali all'evolversi della situazione generale e delle esigenze operative.

Dopo anni di forte orientamento strategico sulla salvaguardia dell'occupazione e sul mantenimento della continuità aziendale, è stato possibile infatti recuperare una vista di maggiore respiro non caratterizzata da esigenze di natura emergenziale e rifocalizzarsi progressivamente sugli obiettivi di recupero e miglioramento dei livelli qualitativi dei servizi offerti e di consolidamento e sviluppo del business.

Prioritaria è stata la ricostituzione di un equilibrato portafoglio clienti, il ripristino del network e delle frequenze nonché l'ampliamento dell'offerta di destinazioni servite. Dal punto di vista commerciale la Società ha rafforzato la partnership con i principali vettori operanti presso lo scalo, quali le compagnie low cost easyJet, Ryanair, Volotea e Wizz Air, contribuendo a creare le condizioni per il graduale recupero dei collegamenti. È proseguito anche l'effort per il ripristino delle frequenze e delle tratte operate dalle tradizionali compagnie europee legacy, quali ad esempio British Airways, Lufthansa, Iberia, per il recupero della connettività con gli hub intercontinentali di riferimento, anche mediante la ripresa dei voli per New York e Dubai, operati da United Airlines e flydubai.

Parallelamente alla ricostituzione del network ed alla ripartenza dell'operatività, la GESAC ha potuto annullare il ricorso agli ammortizzatori sociali ancora in essere, per arrivare al pieno ed efficiente impiego della forza lavoro disponibile. La Società, al fine di gestire al meglio l'operatività, ha infatti concentrato la forza lavoro sui settori più congestionati e, soprattutto nei periodi di picco, è anche tornata ad assumere lavoratori stagionali.

Sempre sotto il profilo della riattivazione operativa è stato necessario ripristinare i livelli di servizio mediante la rapida riconfigurazione della struttura aziendale e dei processi. Tutto ciò ha comportato uno straordinario sforzo di efficientamento e riorganizzazione anche in considerazione degli eccezionali picchi di passeggeri registrati che hanno stressato l'infrastruttura ed i processi, e degli inconvenienti operativi (cancellazioni, ritardi, smarrimento bagagli,...) verificatisi soprattutto per cause esogene all'azienda.

Oltre alla gestione della situazione contingente la Società ha potuto inoltre riprendere una condotta fortemente orientata alla massima valorizzazione dell'infrastruttura ed a preservare e incrementare la competitività aziendale e la qualità dei servizi offerti, sia attraverso la ripresa degli interventi che erano stati sospesi sia con la declinazione di nuove iniziative innestate nell'ambito della visione strategica complessiva. Come meglio descritto nel seguito, infatti, oltre ad aver riavviato importanti progetti di investimento, è stata intrapresa la realizzazione di due importanti programmi pluriennali di intervento: il primo finalizzato

all'innovazione tecnologica ed alla digitalizzazione ed il secondo alla transizione ecologica per la riduzione dell'impronta di CO2 dell'attività aeroportuale.

Transizione digitale

Nella consapevolezza dell'assoluta importanza dell'innovazione tecnologica nel campo del business aeroportuale per l'efficiente e rapida gestione di processi operativi in continua evoluzione e che richiedono livelli di automazione sempre più avanzati, la Società ha avviato la realizzazione di un ampio progetto di transizione digitale per l'adozione di soluzioni tecnologiche innovative finalizzato a garantire elevati standard di qualità, affidabilità e sicurezza ed aumentare i volumi di traffico gestibili a parità di infrastruttura fisica. Tale progetto è stato strutturato in partnership con SITA, leader globale nella realizzazione di soluzioni tecnologiche aeroportuali.

Il programma di investimento prevede diversi ambiti di azione individuati e declinati nell'ambito del Masterplan elaborato congiuntamente con SITA. Tra i principali progetti avviati si segnalano: l'implementazione del citato nuovo Entry Exit System, già in avanzato stato di realizzazione, l'innovazione del sistema CUTE6 con l'adozione di hardware e piattaforme software avanzate e flessibili per l'efficientamento dei processi e lo sviluppo di soluzioni agili ed integrate, anche off site, e lo sviluppo di sistemi di riconoscimento biometrico.

L'impegno per la sostenibilità

La GESAC opera da sempre con la massima attenzione alla sicurezza del volo ed al rispetto dell'ambiente. Numerose sono infatti le iniziative intraprese nel corso del 2022 sullo scalo partenopeo a salvaguardia dell'ecosistema, così come la partecipazione a programmi internazionali di crescita sostenibile. Nel dicembre 2022 l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto il livello 4+ Transition del Programma Airport Carbon Accreditation di ACI - Airport Council International- Europe, il più alto riconoscimento esistente nel campo della lotta ai gas climalteranti. Ad oggi, infatti, sono solo 18 le società di gestione aeroportuale al mondo ad avere questa certificazione.

L'ACA 4+ prevede che l'Aeroporto rediga specifici accordi per la riduzione di CO2 anche con i diversi stakeholder operanti in aeroporto ed il livello conseguito dimostra che lo scalo non solo ha gestito, ridotto ed infine neutralizzato le emissioni di CO2, ma ha svolto un ruolo attivo nella riduzione dei gas climalteranti promuovendo iniziative anche da parte di terzi.

Nel corso del 2022 si sono tenuti gli audit di mantenimento delle certificazioni ambientali ISO 14001 e 50001, che attestano come si sia operato in conformità agli standard ISO, mantenendo tutte le attività di autocontrollo e di manutenzione in campo ambientale e le attività di monitoraggio strumentale del rumore e della qualità dell'aria, nonché di rendicontazione e analisi degli indicatori quali-quantitativi a presidio degli aspetti di sostenibilità normalmente gestiti.

A partire dal 1° giugno 2022 si è attuata una riorganizzazione del servizio di smaltimento dei rifiuti, affidando ad ASIA Napoli S.p.A.7, lo smaltimento dei Rifiuti Assimilabili agli Urbani (RSUA).

⁶ Common User Terminal Equipment – Sistema di gestione dei processi di accettazione ed imbarco dei passeggeri.

⁷ Azienda partecipata del Comune di Napoli per la gestione dei rifiuti urbani.

Per quanto riguarda invece l'Aeroporto di Salerno, sono state effettuate le misurazioni previste dal Piano di Monitoraggio Ambientale approvato dall'Agenzia Regionale per l'Ambiente della Regione Campania (ARPAC), in ottemperanza a quanto prescritto nel Decreto di Compatibilità Ambientale rilasciato dai competenti Ministeri sul Piano di Sviluppo di Salerno.

Ad ulteriore conferma del commitment della GESAC sugli aspetti della sostenibilità si segnala che la Società ha elaborato una strategia industriale di medio periodo che si concretizzerà nella realizzazione di impianti, mezzi ed infrastrutture orientate alla progressiva decarbonizzazione del settore aeroportuale. In particolare, nel 2022 sono stati avviati gli investimenti per la sostituzione dei mezzi operanti in airfield con mezzi a trazione elettrica, con il connesso ampliamento della rete di ricarica, e per la realizzazione di un impianto fotovoltaico. È inoltre in fase di sperimentazione, ed andrà a regime a breve, una nuova procedura di volo per l'Aeroporto di Napoli con l'ottimizzazione del profilo di salita in fase di decollo in grado di ridurre significativamente le emissioni di anidride carbonica e l'impatto acustico dello scalo ed è stata avviata un'attività di studio e sperimentazione, in collaborazione con partner istituzionali esteri, riguardante l'utilizzo in aeronautica di combustibili alternativi maggiormente sostenibili (SAF). Si prevedono infine interventi per massimizzare l'efficienza energetica del terminal.

Il Progetto Salerno

Di fondamentale valenza strategica resta infine il progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, volto alla costituzione del Sistema Aeroportuale Campano per la gestione integrata e sinergica, degli aeroporti di Napoli e Salerno. Il progetto permetterà di accogliere la crescente domanda prevista nel medio e lungo termine, espandendo le prospettive di crescita del business grazie alla nuova infrastruttura ed all'ampliamento della catchment area, ad una migliore distribuzione dei flussi passeggeri ed al riequilibrio dei picchi in alta stagione. Il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali della regione sosterrà e stimolerà lo sviluppo socioeconomico della Campania promuovendo la mobilità degli abitanti e l'attrazione del turismo.

Nel 2022 il progetto è entrato in piena fase di attuazione con l'avvio dei lavori relativi all'adeguamento delle infrastrutture di volo ed al primo allungamento della pista a 2.000 metri. Risulta inoltre ad uno stato progredito di avanzamento la fase di immissione in possesso delle aree oggetto di esproprio destinate all'ampliamento del sedime aeroportuale.

In aggiunta è stata effettuata la progettazione ed affidata la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale e dell'ulteriore allungamento della pista a 2.200 metri. Allo stesso tempo, è in corso la progettazione della nuova aerostazione passeggeri di aviazione commerciale e degli altri edifici strategici.

In relazione agli interventi di adeguamento dello scalo in corso, per tutto il 2022 la pista

di volo è rimasta chiusa al traffico aereo; lo scalo è stato comunque aperto a voli di stato, soccorso ed emergenza effettuati da elicotteri.

La realizzazione del piano di sviluppo dell'aeroporto sarà quasi totalmente finanziata con fondi pubblici; nel corso del 2022 è stata attivata la Convenzione con ENAC per l'utilizzo dei circa 40 € mln stanziati con il D.L. 133/2014 (cd. Sblocca Italia) con l'erogazione della prima anticipazione delle somme a copertura di una parte delle spese sostenute. Inoltre, sono state formalizzate le prime tre convenzioni per l'attivazione del finanziamento regionale di 93 € mln di cui alla legge regionale n. 38 del 2017. Dette convenzioni riguardano fondi per un importo complessivo di circa 27 € mln stanziati grazie alla riprogrammazione di risorse a valere sul Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture (FSC 2014-2020) e finanziano: l'attività di progettazione delle infrastrutture, il secondo allungamento della pista a 2.200 metri e la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale. Sempre nell'ambito del finanziamento regionale, ad inizio 2023 sono state siglate altre tre convenzioni per l'erogazione di fondi per un totale di circa 9 €

mln, a valere sulle risorse FSC 2021-2027, destinati alla copertura della realizzazione di parte degli edifici strategici.

La Corporate governance aziendale

Con l'approvazione del Bilancio d'esercizio 2021 è giunto a scadenza il mandato conferito ai componenti del Consiglio di Amministrazione. In data 29 aprile 2022 l'Assemblea dei Soci ha quindi provveduto a nominare i membri ed il Presidente del Consiglio di Amministrazione, che rimarranno in carica fino all'approvazione del Bilancio che si chiuderà il 31 dicembre 2024. Il Consiglio di Amministrazione nominato ha inoltre confermato l'Amministratore Delegato per l'intera durata del mandato da Consigliere. Nel corso del 2022 sono stati apportati vari aggiornamenti al Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) recependo le novità normative introdotte dal D. Lgs. 75/2020, dal D. Lgs 184/2021, D. Lgs.195/2021, L.238/2021, dal D.L.13/2022, L. 22/2022 e D. Lgs. 156/2022 che hanno modificato o ampliato il novero dei reati presupposto.

L'ANDAMENTO DELLA GESTIONE OPERATIVA E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI

Le attività operative

Come accennato in precedenza, nel 2022 la gestione delle Operations è stata caratterizzata dalla necessità di adeguare tempestivamente la disponibilità di risorse umane e servizi in misura coerente con l'incremento del traffico registrato a partire dal mese di aprile.

Inoltre, l'intera stagione Summer è stata condizionata dalle difficoltà verificatesi nella maggior parte degli scali europei che ha avuto inevitabili ricadute sulla gestione delle attività dell'Aeroporto di Napoli, sia in termini di puntualità dei voli in arrivo che di gestione delle disruptions.

In tale ottica, si è reso necessario intraprendere una serie di iniziative volte a mitigare tali effetti e ad assicurare ai passeggeri in arrivo e in partenza adeguati standard di qualità e regolarità soprattutto su alcuni processi (riconsegna bagagli, lost & found, controlli di frontiera, gestione dei voli in ritardo, voli in orario notturno, ecc.).

La forte alterazione della puntualità dei voli in arrivo ha determinato anche la necessità di un presidio significativo dei processi airside al fine di ridurre il rischio di congestionamento delle infrastrutture derivante dalla concomitanza, non programmata, di operazioni da gestire e dal contestuale incremento degli aeromobili basati sullo scalo.

Inoltre, nel corso dell'anno si è verificata una graduale riduzione delle misure restrittive legate alla gestione dell'emergenza pandemica per cui è stato necessario aggiornare di volta in volta i protocolli operativi in funzione dell'evoluzione dello scenario normativo di riferimento. I contratti di servizio relativi alla gestione dei passeggeri hanno conservato la modulazione "a soglie" – introdotta nel periodo pandemico – al fine di assicurare adeguati standard in funzione dei trend variabili di traffico nel corso dell'anno, mediante un efficiente impiego delle risorse. Dalla seconda parte dell'anno, sono stati riaffidati a ditte esterne il servizio di Assistenza a Passeggeri con Ridotta Mobilità fino al gate di imbarco e la gestione dei carrelli portabagagli.

È stata invece mantenuta per l'intero anno l'erogazione in house dei seguenti servizi, internalizzati nel corso del periodo 2020/2021; in particolare:

- 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.

Safety e airside operations

Nell'anno 2022 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 ISO 9001:2015; ISO 45001: 2018, ISO 14001:2015 nonché ISO 50001:2011.

Con il consolidamento della ripresa del traffico aereo, al fine di traguardare il miglioramento continuo atteso e il raggiungimento degli obiettivi fissati in termini di safety delle operazioni, sono state assicurate, in continuità con il precedente anno, attività di coordinamento con gli stakeholder aeroportuali nonché di regolare verifica di rispondenza agli standard previsti dalla normativa vigente.

Per quanto attiene alla gestione delle emergenze, sono state svolte esercitazioni secondo quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale, mediante specifiche simulazioni che hanno visto il coinvolgimento di tutte le organizzazioni, pubbliche e private, presenti in aeroporto.

Con riferimento alle infrastrutture di volo, è stato completato e messo in esercizio il progetto di riconfigurazione dei piazzali di sosta per assicurare assistenza e servizi adeguati alla nuova fleet mix operante sullo scalo.

La security

L'importante ripresa del traffico registrata nel 2022 è stata caratterizzata da una curva di presentazione e da un profilo dei passeggeri significativamente cambiati rispetto al periodo pre-COVID, con una maggiore incidenza dei passeggeri delle compagnie low cost

che, in considerazione delle politiche commerciali sul bagaglio, hanno generato un potenziale aumento dei tempi necessari per effettuare i controlli di sicurezza in parte compensato dall'annullamento delle limitazioni relative al distanziamento sociale, oltre che da una maggiore affidabilità legata alla sostituzione delle macchine xray dedicate al servizio; anche la decadenza dell'obbligo di verifica del green pass ha contribuito a decongestionare l'accesso all'area dei controlli di sicurezza ed a fluidificare l'intero processo.

Lo scenario normativo di riferimento per l'aviation security è rimasto sostanzialmente invariato così come i livelli di allerta su potenziali attacchi terroristici, con il conseguente mantenimento delle misure di controllo in essere.

Per quanto concerne il rilascio delle tessere di Ingresso in Aeroporto (TIA) si segnala invece che, nel corso dell'anno, hanno trovato applicazione le norme relative al background check rafforzato, che ha elevato i livelli di verifica sui requisiti dei richiedenti determinando un allungamento dei tempi di emissione dei tesserini, e quelle relative all'obbligo di effettuare, per alcune tipologie di operatori, una formazione in tema di cybersecurity specifica relativamente agli aspetti aviation security.

A partire da aprile 2022, è stato possibile attuare e rafforzare il Piano dei Controlli Qualità della Sicurezza Aeroportuale e il processo di addestramento anche per prepararsi alla visita annuale del Nucleo Nazionale Ispettivo che si è conclusa con esito positivo. Si sottolinea inoltre che la GESAC, nel 2022, si è focalizzata in maniera particolare sui controlli security ed ha appositamente istituito il Comitato Security, proprio con lo scopo di supervisionare, migliorare e sveltire i processi di controllo.

La produttività operativa complessiva, a parità di servizi effettuati in house, è tornata a livelli del 2019.

La qualità dei servizi

In concomitanza con la significativa ripresa dei volumi di traffico registrata nel 2022 il Quality management ha ripristinato tutti i principali presidi alla base della gestione e del miglioramento della qualità dei servizi offerti dallo scalo di Napoli per soddisfare al meglio i bisogni ed aspettative dei passeggeri nel corso della loro journey experience, garantendo percorsi fluidi e funzionali, elevati livelli sicurezza e processi efficienti.

Nel corso del 2022 sono decadute le sospensioni che avevano interessato alcuni indicatori di qualità dei servizi, imposte da ENAC in ragione della pandemia, ed è stato ripristinato il monitoraggio di tutti i parametri della Carta dei Servizi che, pertanto, nel 2023 sarà pubblicata sul sito web dell'Aeroporto di Napoli in versione integrale.

I monitoraggi della qualità dei servizi sono stati pertanto condotti con regolarità, anche relativamente ai servizi offerti a passeggeri a ridotta mobilità (PRM) o con disabilità, attraverso i due principali consolidati strumenti di cui la GESAC è dotata:

- Il Quality Control System (QCS) incentrato sulla misurazione, su base campionaria, della soddisfazione dei clienti aeroportuali, sui tempi e sulla quantità dei servizi cruciali erogati;
- Il Quality of Service Monitor (QSM) che monitora e analizza la percezione sulla qualità dei servizi aeroportuali, erogati sia dalla GESAC che dagli altri operatori presenti in Aeroporto, sulla base di circa 75 indicatori di qualità, rilevati mediante interviste "faccia a faccia" e prevede una scala di giudizio da 1/Pessimo a 5/Ottimo.

I monitoraggi effettuati nell'anno hanno evidenziato alti livelli di soddisfazione dei passeggeri, con tempi di erogazione dei servizi osservati in linea con i target per quasi tutti gli indicatori. Il buon andamento degli indicatori è anche il frutto del coordinamento e della collaborazione fra gli operatori aeroportuali attuata anche attraverso le regolari riunioni del Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi Aeroportuali.

Un altro utile strumento di rilevazione della soddisfazione dei passeggeri è il sistema di "gestione dei reclami e delle valutazioni" che consente di conoscere le esigenze della clientela e le eventuali flessioni nelle performance dei servizi e di attuare piani di mitigazione mirati. Tale strumento è stato gestito con regolarità, garantendo tempi di risposta all'utenza ben al di sotto dei ventuno giorni previsti dalle norme di riferimento e perseguendo un'analisi di dettaglio dei singoli casi.

Dal luglio 2022 la GESAC ha inoltre riattivato il programma ASQ (Airport Service Quality) di ACI – Airport Council International, strumento di monitoraggio dei livelli efficienza e di qualità dei servizi offerti dallo scalo, e di rilevazione della Customer experience espressa dai passeggeri in partenza.

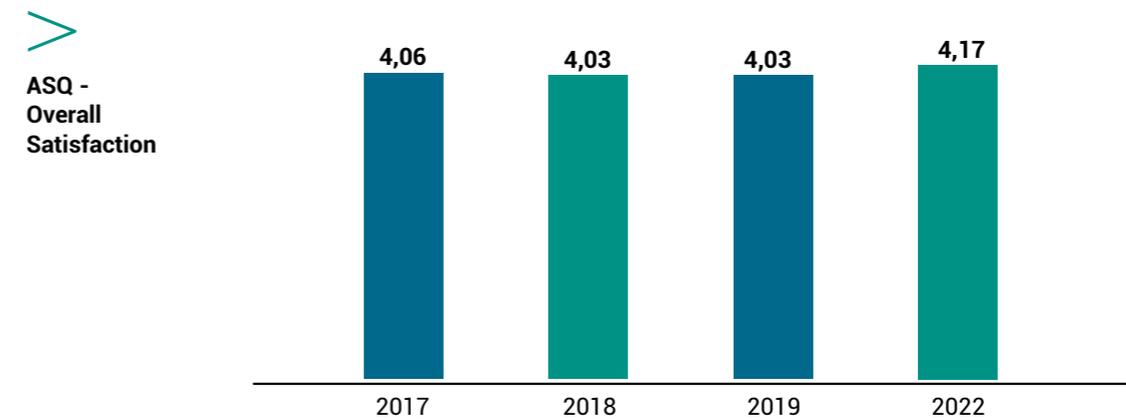
Il programma, al quale hanno aderito 291 aeroporti nel mondo (di cui 109 in Europa), offre

un prezioso strumento di miglioramento continuo e consente di effettuare un benchmark internazionale, sviluppato secondo una metodologia standard unitaria e gestita da ACI – Airport Council International, relativamente a tutti gli aspetti dell'esperienza di viaggio.

I risultati ottenuti per il 2022 hanno evidenziato ottime performance di qualità dello scalo, con un indice

di Overall satisfaction pari a 4,17 (in una scala da 1/Poor a 5/Excellent), il più alto risultato raggiunto degli ultimi anni, come evidenziato nel grafico che segue.

In considerazione del fatto che il 2022, già a partire dal secondo trimestre ha mostrato chiari segnali di un ritorno ad una stabilità, è stato possibile riprendere campagne di profilazione dell'utenza (estiva ed



invernale) volte a conoscere il profilo del passeggero post-COVID e le sue eventuali nuove caratteristiche e propensioni.

Si segnala inoltre che la GESAC è dotata di un Sistema di Gestione della Qualità conforme alla norma UNI ISO 9001:2015 e certificato da Bureau Veritas che, come da norma di riferimento, ha effettuato nel corso del 2022 il secondo audit di sorveglianza.

L'ANDAMENTO ECONOMICO

Analisi dei risultati reddituali

I risultati economici raggiunti nell'esercizio 2022 rappresentano un nuovo record per la Società in termini di marginalità ed un segnale di svolta rispetto alla crisi economica generata dal COVID-19, anche in considerazione delle particolari difficoltà dovute al contesto macro-economico ed alle sfide derivanti dalle mutate dinamiche dell'industry.

La marginalità gestionale – EBITDA – registrata è pari a circa 92 € mln, incluso il contributo pubblico di 28,2 € mln ricevuto a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia; anche al netto del contributo l'EBITDA risulta eccezionale, attestandosi sui 64 € mln, superiore del 3,4% al dato del 2019, malgrado il forte impatto dell'incremento del prezzo dell'energia e dell'inflazione sui costi aziendali.

Come accennato in precedenza, nonostante la concomitanza degli strascichi della pandemia e l'accendersi del conflitto russo-ucraino nei primi mesi dell'anno, già a partire dal mese di aprile l'aeroporto di Napoli ha registrato una forte accelerazione della crescita del traffico che ha portato al pieno recupero, in soli due anni, della perdita di volumi determinata dal COVID-19. La ripresa del traffico ha generato quindi una crescita di tutte le componenti economiche rispetto al 2021, con la sostanziale ricostituzione di una struttura economica simile, e più efficiente, rispetto a quella pre-crisi: in confronto al 2019, i ricavi complessivi (al netto del contributo) sono proporzionali ai volumi registrati (+0,5%) mentre i costi complessivi aziendali risultano inferiori di circa il 2%. Nell'esercizio in esame ci si è infatti avvantaggiati della struttura di costi eccezionalmente efficiente e flessibile posta in essere per contrastare gli effetti della pandemia che ha consentito, nonostante la necessità di riadeguare prontamente tutte le attività operative per la gestione dei ritrovati flussi di passeggeri, di assorbire l'aumento dei costi legato al rialzo dei prezzi delle commodities energetiche.

Lo scalo di Salerno, non risultando operativo a causa dei lavori di adeguamento infrastrutturale in corso, per il momento non genera ricavi ma solo una quota base di costi legati al mantenimento del presidio minimo dell'infrastruttura.

È infine importante sottolineare che, dopo due anni, il risultato netto della Società è tornato ad essere positivo per un valore di circa 57 € mln.

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

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI valori espressi in Euro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
RICAVI DI GESTIONE				
Ricavi aviation	107.706	47.212	60.494	128%
Diritti di imbarco passeggeri e Prm	59.365	25.352	34.013	134%
Diritti di approdo partenza e sosta	20.316	10.057	10.259	102%
Diritti di sicurezza	28.025	11.803	16.222	137%
Altri ricavi aeronautici regolati	4.233	3.017	1.216	40%
Ricavi non aviation	35.611	14.147	21.464	152%
Totale ricavi di gestione	147.550	64.376	83.174	129%
Contributo da fondo compensazione danni covid	28.184	0	28.184	n/a
Totale ricavi	175.734	64.376	111.358	173%
COSTI DI GESTIONE				
Costo del personale	25.009	17.878	7.131	40%
Costi operativi esterni	57.295	34.357	22.938	67%
Servizi	46.655	29.063	17.592	61%
Canoni e noleggi	8.637	3.463	5.174	149%
Oneri diversi di gestione	1.358	1.340	18	1%
Materiali di consumo	645	491	154	31%
Totale costi di gestione	82.304	52.235	30.069	58%
MARGINE OPERATIVO LORDO	93.430	12.141	81.289	670%
Accantonamenti	1.514	(217)	1.731	(798%)
EBITDA	91.916	12.358	79.558	644%
Ammortamenti	19.063	20.101	(1.038)	(5%)
MARGINE OPERATIVO	72.853	(7.743)	80.596	(1041%)
Oneri finanziari netti	(2.481)	(1.545)	(936)	61%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	70.372	(9.288)	79.660	(858%)
Imposte dell'esercizio	(13.213)	973	(14.186)	(1458%)
RISULTATO NETTO	57.158	(8.315)	65.473	(787%)

Nelle pagine che seguono viene illustrato in dettaglio l'andamento delle principali voci del conto economico.

I RICAVI

Le attività Aviation

La seguente tabella riporta il dettaglio dei ricavi derivanti dai diritti aeroportuali confrontati con l'esercizio precedente.

RICAVI AVIATION valori espressi in Euro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
Diritti di imbarco passeggeri e Prm	59.365	25.352	34.013	134%
Diritti di approdo partenza e sosta	20.316	10.057	10.259	102%
Diritti di sicurezza	28.025	11.803	16.222	137%
Totale	107.706	47.212	60.494	128%

Nel 2022 i ricavi derivanti dalle attività Aviation raggiungono il valore record di circa 108 € mln, più del doppio rispetto al 2021, in linea con l'incremento registrato in termini di volumi ed attestandosi su valori superiori ai dati pre-COVID (+2,4%).

La seguente tabella riporta il dettaglio dei dati di traffico registrati nel 2022 presso lo scalo di Napoli ed il confronto con il 2021.

DATI QUANTITATIVI - AEROPORTO DI NAPOLI valori espressi in Euro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
Linea nazionale	3.895.598	2.095.917	1.799.681	86%
Linea internazionale	6.781.859	2.493.283	4.288.576	172%
Charter	213.900	27.067	186.833	690%
Transiti	8.275	3.870	4.405	114%
Aviazione Generale	18.602	16.364	2.238	14%
Totale passeggeri	10.918.234	4.636.501	6.281.733	135%
Movimenti	83.956	45.333	38.623	85%
Tonnellaggio	2.921.605	1.392.085	1.529.520	110%

Come già detto, l'anno 2022 ha segnato un nuovo record in termini di numero di passeggeri transitati presso lo scalo di Napoli pari a 10.918.234 unità, più del doppio rispetto al 2021 e con il pieno recupero dei volumi ante crisi (+0,5% rispetto ai passeggeri 2019).

I movimenti aerei complessivi sono invece aumentati dell'85% rispetto al 2021; l'incremento meno che proporzionale rispetto a quello dei passeggeri è dovuto ad un generale aumento del numero di passeggeri medi per volo, che riflette sia un incremento del load factor sia la politica commerciale adottata dalla Società dalla pandemia ad oggi che, in collaborazione con i principali vettori ed in un'ottica di crescita sostenibile, ha indirizzato lo sviluppo del

traffico verso l'utilizzo di aeromobili più capienti e di nuova generazione, a ridotto impatto di emissioni. La capacità media degli aeromobili è infatti passata dai 166 posti del 2019 ai 181 del 2022.

Per quanto riguarda lo scalo di Salerno si sono registrati solo 275 movimenti senza passeggeri in quanto, come anticipato, lo scalo è stato operativo solo per i voli di soccorso ed emergenza effettuati da elicotteri.

Tornando allo scalo di Napoli, analizzando nel dettaglio la dinamica del traffico nel corso dell'anno, i primi mesi del 2022 sono stati sensibilmente influenzati dagli effetti residui della pandemia, con un traffico registrato nel primo trimestre ancora inferiore del 23% rispetto al 2019. Da aprile in poi si è invece assistito ad una crescita vertiginosa dei passeggeri che hanno iniziato a registrare valori superiori a quelli pre-COVID, con un picco del +13% ad agosto, mese nel quale è stato stabilito il primato assoluto di passeggeri mensili con 1 milione 337 mila unità. I volumi registrati tra aprile ed ottobre hanno quindi più che compensato il notevole gap con il 2019 del primo trimestre e la flessione di novembre e dicembre. L'eccezionalità della performance è stata tale che, a livello europeo, la crescita dell'aeroporto di Napoli è risultata la più alta nella categoria degli aeroporti con traffico passeggeri annui compreso tra i 10 e i 25 milioni per sei mesi consecutivi (da aprile a settembre)⁸.

Dall'inizio della stagione estiva IATA, è infatti tornata ad operare la quasi totalità dei vettori attivi pre-pandemia. I principali players - easyJet, Ryanair, Volotea e Wizz Air - hanno potuto riprendere in maniera incisiva le attività anche grazie alla solidità dei rapporti mantenuti durante i due anni di crisi, rafforzando la flotta di aeromobili presso le proprie basi operative

⁸ ACI Europe.

sullo scalo. In dettaglio: easyJet è tornata ad operare con sei aeromobili come nel 2019, mentre Ryanair ha operato per tutto il 2022 con cinque aeromobili, due in più rispetto al 2019; Wizz Air ha completato il primo anno di attività dopo l'apertura della base a luglio 2021 con 2 aeromobili A321NEO, ed infine Volotea ha mantenuto i due aeromobili basati dal 2020. Gli aeromobili con base operativa a Napoli sono quindi stati in totale quindici, sei in più rispetto al 2019. Complessivamente, i suddetti quattro vettori low cost con basi operative su Napoli hanno trasportato il 72% dei passeggeri registrati nell'anno.

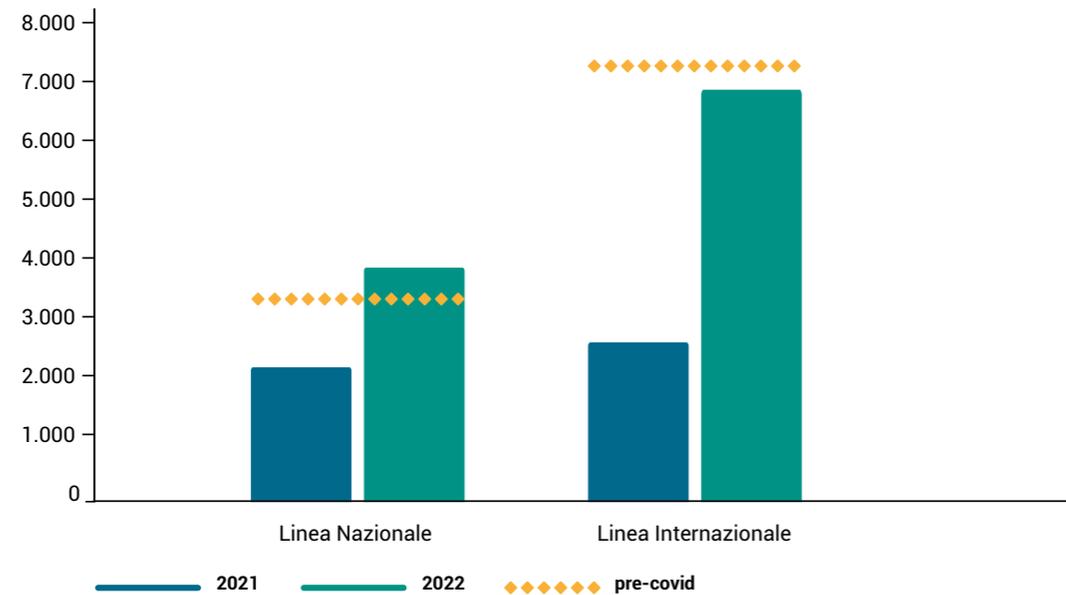
Nel 2022, il network dell'Aeroporto di Napoli conta 109 collegamenti diretti, di cui 92 internazionali, con un operativo totalmente ricostituito e rafforzato rispetto al 2019. Il divario tra il traffico domestico ed internazionale, acuito negli anni di pandemia, è inoltre sostanzialmente ritornato in equilibrio: il peso del traffico nazionale si attestato al 36% rispetto al 45% del 2021, avvicinandosi al 32% del 2019. I volumi di traffico internazionale sono più che raddoppiati rispetto al 2021, attestandosi al 97% di quello del 2019. Infine, il comparto charter, pur registrando una notevolissima ripresa rispetto al 2021, risulta ancora molto al di sotto dei valori pre-pandemia, a causa della peculiarità del segmento che richiede maggiori tempi di pianificazione di tutte le fasi del viaggio e che, nell'incerto scenario di inizio anno, non ha consentito investimenti da parte degli operatori del settore.

In termini di destinazioni, le assolute novità in quanto non servite prima della pandemia sono state: Aalborg e Lourdes operate da Volotea; Kos servita da easyJet ed infine, le nuove destinazioni introdotte da Wizz Air: Cluj, in Romania, ed Abu Dhabi. Quest'ultima tratta, inaugurata a dicembre, è diventata la terza destinazione intercontinentale da Napoli, aggiungendosi a Dubai, operata da flydubai per tutto l'anno con fre-

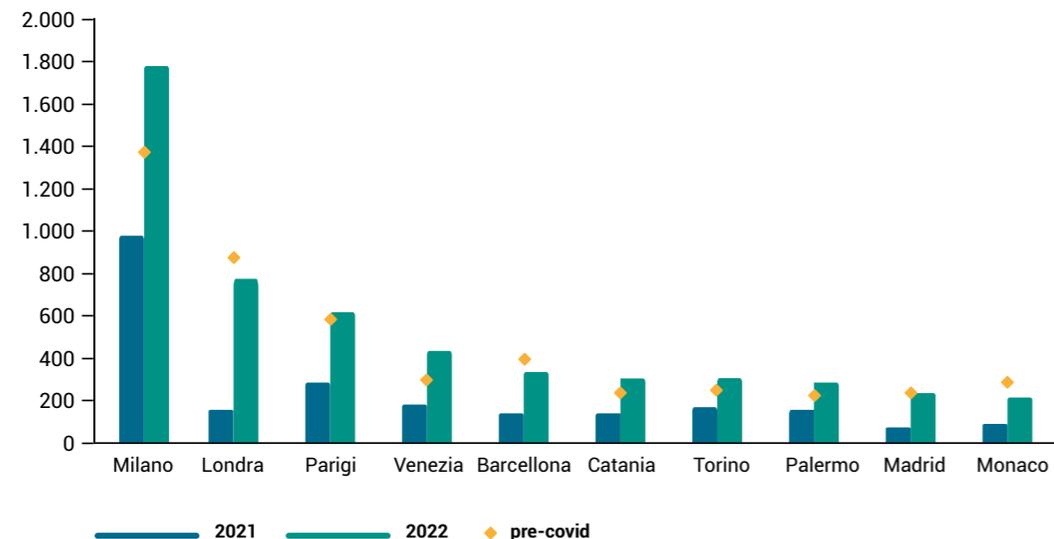
quenze incrementate rispetto al 2019, e a New York, il cui collegamento operato da United Airlines è stato ripreso ad inizio maggio con cadenza giornaliera, registrando importanti risultati in termini di riempimento dei voli.

I seguenti grafici riportano la distribuzione del traffico dell'ultimo biennio distinto per le due principali categorie e per le prime dieci destinazioni di linea.

>
Distribuzione del traffico passeggeri per categoria



>
Distribuzione del traffico passeggeri - TOP 10 destinazioni di linea



ALTRI RICAVI AERONAUTICI REGOLATI valori espressi in Euro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
Banchi check in	1.289	708	581	82%
Beni ad uso esclusivo	1.190	937	253	27%
Deposito carburanti	863	684	179	26%
Diritti merci	683	591	92	16%
ICB	208	97	111	114%
Totale	4.233	3.017	1.216	40%

Anche gli Altri ricavi aeronautici regolati registrano una notevole crescita, pari al 40% rispetto al 2021. La ripresa dell'attività volativa ha infatti influito positivamente sull'andamento dei ricavi per l'utilizzo dei banchi check-in, delle aree operative e sulla movimentazione delle merci. Per queste ultime, in particolare, si rileva che il nuovo operatore cargo UPS ha registrato un volume crescente di merci movimentate nel corso dell'anno (+32%) che si è tradotto in una piena crescita dei ricavi per la GESAC in quanto non si è rilevato un effetto di cannibalizzazione rispetto al business del concorrente DHL.

Le attività non Aviation

I ricavi non Aviation nel 2022 hanno registrato un'ottima performance, superando i 35 € mln di euro rispetto ai poco più di 14 € mln dello scorso anno. La forte crescita, trainata dai volumi, è stata particolar-

mente consistente per alcune linee di business mentre, per altre, si rileva un incremento più moderato. Permane, infatti, ancora un clima di incertezza nei confronti degli investimenti nel settore aeroportuale dovuto anche ad una ripresa non omogenea tra gli stessi aeroporti italiani.

In generale, i Ricavi non aviation hanno registrato un balzo che li ha portati ad attestarsi su valori vicini a quelli pre-pandemici: nel 2019 infatti tali ricavi sono stati pari a circa 37 € mln. Il restante gap è ascrivibile principalmente alla componente dei ricavi da Duty Free, a causa della chiusura del punto vendita nei primi sei mesi dell'anno dovuta ai lavori di riallestimento per l'ingresso del nuovo operatore, e dai parcheggi. Poiché lo scalo di Salerno non è stato operativo nel corso dell'esercizio la seguente analisi ed i commenti sull'andamento delle attività non Aviation riguardano solo quanto rilevato per lo scalo di Napoli.

RICAVI NON AVIATION valori espressi in Euro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
Duty Free e Retail	16.532	5.588	10.944	196%
Parking e Car rental	11.040	4.975	6.065	122%
Property	3.793	2.139	1.654	77%
Advertising	3.349	952	2.397	252%
Altri ricavi non regolati	897	493	404	82%
Totale	35.611	14.147	21.464	152%

Duty Free e Retail

Dopo un inizio d'anno caratterizzato da una debole crescita dei ricavi, a partire da aprile lo scenario si è completamente ribaltato tanto da poter parlare di un vero e proprio revenge retail, visto l'improvviso incremento nella propensione all'acquisto dopo anni di forzata limitazione dei consumi legati alle occasioni di viaggio.

In particolare, il Duty Free ha registrato un eccezionale risultato in termini di fatturato, quasi raddoppiato rispetto al 2021, se si considera anche che l'apertura del nuovo punto vendita è avvenuta ai primi di agosto. Oltre all'effetto trainante dei volumi si è infatti registrato un buon andamento della spesa a passeggero che è andata via via crescendo attestandosi nell'ultimo trimestre, tipicamente di bassa stagione per l'aeroporto, su valori del 40% superiori rispetto al 2019.

Per quanto riguarda le altre attività retail il fatturato complessivo ha superato del 3,3% i livelli del 2019. Il recupero più sostenuto proviene dal comparto del Food & Beverage, ed in particolare, dal segmento "generalista" che registra una crescita più incisiva rispetto a quello a maggiore connotazione locale, la cui crescita di volumi è stata fortemente legata anche alla componente inflattiva.

Per quanto riguarda gli shop, mentre per alcune categorie merceologiche come, ad esempio, l'abbigliamento femminile ed i libri, il fatturato resta ancora al di sotto dei livelli pre-COVID, per altre tipologie commerciali quali ad esempio i prodotti tipici e souvenir, già prima della fine dell'anno si era raggiunto e superato il fatturato ante crisi. In generale, comunque, la ripresa risulta altalenante e disomogenea, segnale di un mercato ancora caratterizzato da fattori di incertezza ed instabilità.

Infine, la ripresa dei volumi ha trainato anche la crescita dei ricavi da servizi ancillary – Fast Track e Sala Vip. Per quanto riguarda la Sala Vip, riaperta a luglio 2021 interamente ristrutturata con un layout accattivante ed affidata in gestione ad un nuovo operatore specializzato, si è registrata una crescita vertiginosa degli ingressi tanto da rendere necessario prevedere, per l'anno 2023 un ampliamento della stessa con l'introduzione di nuovi servizi e prodotti.

Parcheeggi e Car rental

Anche i ricavi derivanti dalla vendita di posti auto sono più che raddoppiati rispetto allo scorso anno. Tuttavia, l'avanzamento dei lavori della metropolitana, i cui cantieri hanno ridotto per molti mesi l'offerta di stalli con la conseguente saturazione di quelli disponibili, il forte afflusso veicolare ed una incompleta ripresa del traffico business outgoing hanno modificato la composizione di tali ricavi rispetto al periodo pre-pandemico, con una flessione dell'incidenza della componente di ricavi generata dall'utenza privata ed una lieve crescita dell'incidenza dei ricavi da car rental.

Property

Il buon andamento di questa linea di business rispetto al 2021 è stato determinato sia dal graduale ripristino per i sub-concessionari delle condizioni contrattuali pre-COVID sia dall'impatto derivante da un intero anno di canoni relativi al contratto con DHL per l'utilizzo della nuova area logistica.

Advertising

L'accordo pluriennale con la Regione Campania per la realizzazione di una importante campagna di promozione turistica del territorio unitamente all'incremento degli investimenti pubblicitari privati hanno determinato una notevole crescita dei ricavi da advertising rispetto all'anno precedente. Tuttavia, questi risultano ancora inferiori di circa il 16% rispetto ai valori pre-COVID a dimostrazione di un atteggiamento ancora cauto da parte dei clienti nell'attuare investimenti in campagne pubblicitarie. Il fenomeno è confermato anche a livello nazionale dove si rileva una generale contrazione degli investimenti in advertising del 3,8% nel periodo gennaio-novembre 2022 rispetto allo stesso periodo del 2021⁹.

Altri ricavi non regolati

Gli altri ricavi non regolati, che includono principalmente i corrispettivi per i servizi extra di sicurezza prestati ai voli sensibili ed il controllo delle merci, sono quasi raddoppiati rispetto al 2021 ed hanno superato i livelli pre-pandemici grazie all'aumento dei servizi erogati.

Contributo da fondo di compensazione danni COVID

Come detto in precedenza, nel corso del 2022 la Società ha incassato 28,2 € mln erogati dal Governo a parziale compensazione dei danni da COVID subiti dal settore aeroportuale. Con la Legge di Bilancio 2021 (L. n. 178 del 30 dicembre 2020) è stato infatti istituito un fondo di 500 € mln, successivamente incrementato ad 800 € mln, di cui 735 € mln destinati ai gestori aeroportuali. La determinazione della quota spettante è avvenuta sulla base dei decreti attuativi interministeriali pubblicati alla fine del 2021.

Il ristoro ha riguardato le perdite nette subite a causa del COVID-19 e delle misure restrittive ad esso connesse, determinate considerando la differenza tra le perdite subite tra il 1° marzo ed il 30 giugno 2020 ed i profitti rilevati nello stesso periodo del 2019.

⁹ Fonte: Nielsen.

I COSTI

Costi del personale

Nel 2022 il costo del personale è stato pari a 25 €mln circa, in aumento del 40% rispetto all'esercizio precedente. Nei primi mesi dell'anno sono state mantenute, seppur in maniera ridotta, alcune azioni di contenimento di questa voce di costo quali il ricorso agli ammortizzatori sociali ed il blocco degli straordinari.

Successivamente, la repentina ripresa dei volumi ha reso necessario un rapido ma efficiente adeguamento dell'effort sui processi operativi attuato soprattutto attraverso l'interruzione del ricorso agli ammortizzatori sociali e la riattivazione dei contratti di lavoro stagionali. Inoltre, è stato operato il riposizionamento su mansioni strettamente operative delle risorse che, durante i due anni di crisi economica, erano state assegnate alla gestione di alcuni servizi aeroportuali temporaneamente internalizzati (servizio di assistenza disabili landside e gestione dei carrelli portabagagli) al fine di preservare i livelli occupazionali oltre che di contenere i costi operativi. A partire da giugno, in concomitanza con la fine della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) di Salerno, parte del personale operativo dello scalo è stato distaccato presso quello di Napoli. Sempre da giugno, e grazie al più ampio ricorso ai lavoratori stagionali, è stato possibile disattivare la task force operativa, istituita nel 2021, che nella prima parte dell'anno aveva dato il proprio contributo supportando efficacemente il settore operativo nella gestione dei momenti di picco.

Sono stati ripristinati gli elementi di natura premiante, sospesi a causa della pandemia, e gli incentivi volti ad incrementare la produttività ed il commitment delle risorse.

In aggiunta, anche con l'utilizzo di fondi professionali, è stata ripristinata l'attività formativa che ha visto coinvolte alcune risorse aziendali su diversi temi, da quelli economici in materia di bilancio ed in materia di appalti pubblici, per lo sviluppo di competenze inter-funzionali, a quelli in ambito diversity ed inclusione.

A parziale contenimento dell'incremento del costo del personale, la Società ha fruito dell'esonero del 30% della contribuzione previdenziale a carico del datore di lavoro c.d. "Decontribuzione Sud" (introdotto dalla Legge n. 126/2020 e prorogato dalla Legge 178/2020) per un importo di poco superiore ad 1 € mln.

Costi operativi esterni

I costi operativi esterni sono risultati complessivamente pari a 57 € mln circa, con un incremento assoluto di 23 € mln. L'aumento è associato, da un lato, alla ripresa delle attività dovuta alla crescita dei volumi e, dall'altro, all'incremento dei prezzi del costo dell'energia oltre che all'effetto dell'inflazione su alcune categorie di spesa.

COSTI OPERATIVI ESTERNI valori espressi in Euro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
Servizi	46.655	29.063	17.592	61%
Canoni e noleggi	8.637	3.463	5.174	149%
Oneri diversi di gestione	1.358	1.340	18	1%
Materiali di consumo	645	491	154	31%
Totale	57.295	34.357	22.938	67%

Analizzando nel dettaglio:

- i costi per servizi hanno registrato un incremento del 61% rispetto al 2021, in connessione alla ripresa dei volumi. La crescita ha riguardato in buona parte i costi sostenuti per lo sviluppo del traffico e per il riadeguamento dei principali contratti di servizi aeroportuali (es. manutenzione sistema smistamento bagagli, pulizia terminal ed altre aree aperte al pubblico, presidi dei sistemi informatici); come accennato inoltre, nel corso dell'anno sono state riaffidate a terzi alcune attività gestite in house durante la pandemia, quali il servizio di assistenza disabili landside e la gestione dei carrelli portabagagli, al fine di liberare le risorse da destinare al ripotenziamento dei processi operativi più sensibili. Sempre nell'ottica di ripristinare il livello dei servizi al passeggero è stato riaperto il parcheggio low cost, per aumentare gli stalli disponibili ed accogliere la crescente domanda da parte degli utenti, e sono stati intensificati i presidi nell'area antistante l'aerostazione, al fine di migliorare la viabilità di accesso e gestire i picchi di flussi veicolari. La voce include anche il costo dell'energia; a tale proposito si rileva come il peso di questa componente sul totale dei costi azien-

dali sia aumentato di 6 punti percentuali rispetto al 2019, passando dal 6% al 12%, segnando un incremento di oltre il 100% sostanzialmente dovuto al generale rialzo del prezzo dell'energia. Nel corso dell'anno, infatti, il prezzo dell'elettricità¹⁰ è più che raddoppiato rispetto ad un anno fa, attestandosi in media nell'anno a circa 300 €/MWh, con picchi di oltre i 500 €/MWh nel mese di agosto¹¹. Gli effetti economici di questi incrementi sono stati in parte calmierati dagli interventi governativi quali la riduzione delle accise per tutto l'anno ed il recupero, a partire dal secondo trimestre 2022, di una parte dell'incremento del prezzo dell'energia attraverso il credito d'imposta.

Si sottolinea infine che, nonostante il forte aumento del costo dell'energia e dei prezzi in generale, a livello complessivo i costi per servizi sono aumentati, rispetto al 2021, in misura meno che proporzionale rispetto all'incremento del traffico e, in confronto con il 2019, con un traffico leggermente superiore, hanno registrato un volume lievemente inferiore (-1% ca), ciò a dimostrazione dell'efficienza gestionale e dello straordinario effort realizzato per salvaguardare al contempo operatività e redditività aziendale.

¹⁰ PUN - Prezzo Unico Nazionale: prezzo di riferimento all'ingrosso dell'energia elettrica che viene acquistata sul mercato della Borsa Elettrica Italiana.

¹¹ Fonte: <https://www.mercatoelettrico.org/it>

- i canoni e noleggi hanno registrato un incremento legato essenzialmente all'aumento dei canoni di concessione e per il servizio dei controlli di sicurezza dei passeggeri che sono direttamente collegati, per loro natura, ai volumi di traffico. L'incremento, più che proporzionale rispetto alla variazione dei passeggeri, deriva dall'impatto dell'inflazione sulle modalità di calcolo del canone di concessione.
- gli oneri diversi di gestione comprendono principalmente le tasse per l'asportazione dei rifiuti e l'IMU e sono in linea con l'esercizio precedente.
- i costi per materiali di consumo includono le spese sostenute per l'acquisto dei materiali utilizzati nell'espletamento dei servizi aeroportuali (controlli di sicurezza, gestione parcheggi, ...), i carburanti per i mezzi aziendali operativi, i carrelli portabagagli, i materiali e le scorte per il funzionamento e la manutenzione ordinaria degli impianti e degli apparati ICT aziendali nonché i costi di cancelleria. Coerentemente con l'andamento dell'operatività detti costi sono aumentati in maniera considerevole rispetto al 2021, lievi risparmi si sono avuti per la riduzione della spesa per dispositivi di protezione da COVID (es. mascherine, gel, ecc.), per una variazione complessiva rispetto al 2021 di circa il 31%.

Accantonamenti

La voce Accantonamenti, pari a 1,5 € mln, 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. Nell'anno 2022 la voce comprende anche l'accantonamento del fondo destinato alla copertura di un piano di incentivazione finalizzato a favorire il turnover delle risorse, da attuarsi su base volontaria, avvalendosi degli strumenti attualmente previsti dall'ordinamento.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti presentano un decremento rispetto al 2021 pari a circa 1 € mln. Tale riduzione è determinata dall'esaurimento del processo di ammortamento di investimenti realizzati nel passato che ha più che compensato gli ammortamenti aggiuntivi derivanti da interventi entrati in esercizio nel 2022, anche per effetto del ridotto volume degli investimenti realizzati negli ultimi anni a causa della crisi.

Oneri finanziari netti

Gli Oneri finanziari includono gli interessi sulle erogazioni del contratto di finanziamento in essere per le Linee di Credito Term e Working Capital, le commissioni di mancato utilizzo, calcolate 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. Nell'anno in esame sono maturati gli interessi sull'utilizzo della Linea di Credito Term di 80

€ mln e sull'utilizzo, fino a metà marzo, della linea di Credito Working Capital tranche A per l'intero importo di 15 € mln. La buona dinamica del circolante e l'incasso a marzo di parte del Fondo Aeroporti hanno permesso la completa restituzione della Working Capital Facility. È stata invece cancellata l'ulteriore linea di credito a breve termine, per un valore di 20 € mln, attivata nel 2020 per fronteggiare possibili crisi di liquidità a causa della pandemia e mai utilizzata; l'operazione ha determinato un risparmio sulle commissioni di mancato utilizzo.

L'incremento complessivo degli oneri finanziari netti, pari a quasi 1 € mln, è sostanzialmente legato all'innalzamento dei tassi d'interesse effettuato dalla BCE in attuazione alla politica economica di contrasto all'inflazione.

Imposte dell'esercizio

Il ritorno in utile della gestione determina la rilevazione delle imposte di esercizio per un valore di circa 13 € mln. Rispetto all'utile prima delle imposte si rileva un'incidenza effettiva dell'onere fiscale particolarmente bassa in quanto il contributo di circa 28 € mln ricevuto a compensazione dei danni da COVID, così come espressamente previsto dall'art.10 bis del D.L. n.137 del 2020 (cd. Decreto ristori), non è soggetto a tassazione. A ciò si aggiungono altre poste a riduzione della base imponibile quali le agevolazioni legate al super ed iper ammortamento, al credito di imposta per la compensazione dell'aumento del costo di acquisto dell'energia elettrica ed alla Decontribuzione Sud per un importo complessivo superiore ai 3 € mln. Il cumulo delle perdite fiscali subite negli esercizi 2020 e 2021, per un totale di circa 28 € mln è stato portato in deduzione a livello di gruppo con effetto sulle poste patrimoniali dei crediti e dei debiti verso la società controllante per tassazione di gruppo.

GLI INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la GESAC ha effettuato investimenti per 31,6 € mln, di cui circa 18,3 € mln relativi allo scalo di Salerno.

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

DESCRIZIONE INVESTIMENTO valori espressi in €uro/000	Speso nell'anno	Immobilizzazioni in ammortamento	Immobilizzazioni in corso
Potenziamento infrastrutture volo a nord	4.099	-	4.099
Efficientamento energetico	2.084	-	2.084
Interventi green - riduzione emissioni CO2	1.069	122	946
Interventi innovazione tecnologica e digitalizzazione	958	-	958
Investimenti qsa	1.066	615	451
Investimenti it	916	613	303
Investimenti di manutenzione straordinaria	803	185	618
Investimenti di ottimizzazione operativa	564	402	162
Interventi su viabilità aeroportuale e parcheggi	502	229	273
Altri investimenti su piazzole e raccordi	161	146	15
Investimenti vari	1.199	1.048	151
Totale NAPOLI	13.421	3.360	10.060
ALLUNGAMENTO PISTA E ADEGUAM. INFRASTR. VOLO	16.480	-	16.480
PROGETTAZIONE EDIFICI STRATEGICI	1.546	-	1.546
INFRASTRUTTURE ICT	141	125	17
ALTRO	83	79	4
Totale SALERNO	18.250	204	18.047
TOTALE GENERALE	31.671	3.564	28.107

Gli investimenti realizzati presso lo scalo di Napoli nel 2022 riflettono la necessità sia di gestire in maniera tempestiva ed efficiente le sfide operative legate all'eccezionale ripresa del traffico sia di riprendere i programmi di sviluppo infrastrutturale interrotti a causa della crisi pandemica in considerazione delle ritrovate prospettive di crescita per l'immediato futuro; a ciò si aggiunge l'avvio di nuove iniziative legate alla sostenibilità ed all'innovazione tecnologica.

I principali investimenti realizzati presso l'Aeroporto di Napoli nel corso del 2022 sono di seguito descritti.

Potenziamento infrastrutture di volo a nord della pista

Sono stati riavviati gli investimenti volti a ottimizzare lo sfruttamento delle aree airfield situate a nord della pista tramite la realizzazione di quattro nuove piazzole di sosta aeromobili e l'ampliamento della piazzola elicotteri. Rientra nel progetto anche la realizzazione del nuovo sistema di drenaggio delle acque reflue e la prevista riqualificazione di alcuni tratti dei raccordi; l'investimento sarà completato nel 2023.

Investimenti di Efficienza Energetica

Nel corso del 2022 sono proseguiti i lavori di realizzazione del nuovo Polo Tecnologico per la produzione di energia termofrigorifera e finalizzato all'efficientamento energetico dell'aeroporto. Tali lavori risultano sostanzialmente completati e la messa in esercizio dell'impianto è prevista per la prima parte del 2023.

Investimenti di innovazione tecnologica e digitalizzazione

Nel 2022 la Società ha avviato la realizzazione di un programma pluriennale di investimenti in innovazione tecnologica per la digitalizzazione e l'automazione di alcuni processi operativi e finalizzato ad efficientare la fruizione dell'infrastruttura aeroportuale, migliorando la sicurezza e l'esperienza di viaggio dei passeggeri. In tale ambito, nel corso dell'anno è stato sviluppato il nuovo sistema informatizzato di controllo dei passeggeri in entrata ed in uscita dall'Unione Europea (Entry Exit System), che sarà effettivamente implementato nel 2023, così come previsto dalla normativa. È stato inoltre avviato il progetto di rinnovo del sistema CUTE che prevede l'acquisto di

hardware e lo sviluppo di piattaforme software flessibili, di ultima generazione, capaci di supportare nuove funzionalità ed offrire processi innovativi, integrati e sempre più automatizzati.

Interventi Green

Come accennato in precedenza, la GESAC ha avviato un programma pluriennale di investimenti orientati ad aumentare la sostenibilità del business aeroportuale e, in particolare, alla riduzione dell'impronta di carbonio e delle emissioni acustiche legate all'attività aeronautica. In tale programma rientra il progetto che prevede il progressivo azzeramento delle emissioni derivanti dalle operazioni in airfield mediante l'utilizzo di soli mezzi di rampa elettrici; a tal fine è stata ampliata la rete di colonnine di ricarica ed è stato avviato l'acquisto di mezzi elettrici per la movimentazione di passeggeri a ridotta mobilità. È stato inoltre sviluppato il progetto che prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico sul sedime aeroportuale che consentirà l'autoproduzione da fonti rinnovabili di circa il 15% del fabbisogno energetico dello scalo, e quello per la riforestazione urbana di aree limitrofe all'Aeroporto mirato all'assorbimento misurato di CO2 a compensazione delle emissioni aeroportuali. È infine stata avviata una partnership con NLR (Agenzia Aerospaziale Olandese) finalizzata alla sperimentazione dell'utilizzo nel settore aeronautico di carburanti a basse emissioni.

La società ha inoltre realizzato una serie di interventi minori di adeguamento e manutenzione straordinaria volti al miglioramento ed al mantenimento della piena efficienza, nonché alla compliance normativa dell'infrastruttura, degli impianti dei sistemi e delle attrezzature. In particolare, si segnalano:

- nell'ambito degli interventi per la qualità e la sicurezza sono stati acquistati nuovi apparati x-ray

per il controllo del bagaglio a mano, in sostituzione degli apparati obsoleti, e gli apparati di continuità dell'alimentazione elettrica dell'impianto HBS e delle linee dei controlli di sicurezza dedicate ai passeggeri;

- investimenti IT per il potenziamento ed ammodernamento del sistema di storage dei dati e per la sostituzione di parte dei monitor per l'informativa voli; sono stati inoltre effettuati adeguamenti software per il potenziamento della cybersecurity ed è stato avviato il restyling del sito web aziendale;
- interventi di manutenzione straordinaria ed acquisto di ricambi strategici per assicurare il funzionamento delle macchine di condizionamento e degli apparati di alimentazione elettrica degli aeromobili in sosta alle piazzole e per permettere la riapertura del parcheggio low cost;
- per quanto riguarda gli investimenti per l'ottimizzazione operativa è stata completata la dismissione dell'ex deposito carburanti dell'aeronautica militare, per il futuro utilizzo dell'area nel supporto delle operazioni a terra presso le piazzole situate a nord della pista; sono state inoltre potenziate le postazioni per il controllo dei passaporti con l'aggiunta di nuovi desk e l'installazione di due e-gates in più;
- per il miglioramento di viabilità e parcheggi sono stati riorganizzati il flusso di ingresso e la configurazione interna del parcheggio interrato di fronte al terminal con incremento degli stalli disponibili, è stato riattivato il sistema ZTC di controllo del tempo di permanenza dei veicoli all'interno del forecourt aeroportuale e sono stati avviati interventi di revamping dei sistemi ingresso, uscita e pagamento di alcuni parcheggi;
- infine, la realizzazione dell'impianto luminoso situato sul bordo dell'Apron 1 e l'adeguamento dell'area Duty Free per l'ingresso del nuovo operatore.

Presso l'Aeroporto di Salerno è in corso la realizzazione del Piano sviluppo dello scalo con l'avvio delle attività descritte nel seguito.

Investimenti per allungamento della pista e adeguamento infrastrutture volo

È stata completata l'attività di Bonifica Ordigni Bellici delle aree già facenti parte del sedime aeroportuale e interessate dai lavori di allungamento della pista a 2.000 metri e di adeguamento delle infrastrutture di volo i cui lavori sono stati avviati nel mese di giugno.

Inoltre, nel corso dell'esercizio, è stata avviata la procedura di esproprio con l'avvenuta immissione in possesso della quasi totalità delle aree necessarie per la realizzazione dell'intervento in esame.

Questi investimenti sono finanziati mediante i fondi stanziati con decreto Sblocca Italia per un importo complessivo di 39,74 € mln.

Risulta inoltre completata la progettazione definitiva dell'ulteriore allungamento della pista a 2.200 metri la cui realizzazione è stata affidata, nell'ambito del contratto di appalto principale, alla stessa ditta che sta realizzando il primo tratto di prolungamento e per cui sono in corso gli espropri di ulteriori aree. Tale intervento sarà finanziato con fondi stanziati della Regione Campania con L. R. n. 38 del 2017.

Investimenti per la realizzazione dei nuovi terminal di aviazione generale, aviazione commerciale ed altri edifici strategici

Nel corso dell'anno è stata completata la progettazione del nuovo terminal di aviazione generale mentre è stata avviata quella del nuovo terminal di aviazione commerciale e degli altri edifici strategici.

Sono stati inoltre portati avanti alcuni interventi rientranti nella convenzione "Patto per il Sud", siglata con la Regione Campania per il finanziamento di interventi finalizzati al miglioramento della security e del servizio antincendio che risultano quasi completati, per un impiego complessivo di risorse finanziarie pari a circa 3,2 € mln di cui 2,5 € mln finanziate a fondo perduto. In particolare, nel 2022 sono stati ultimati il progetto di ammodernamento dell'infrastruttura informatica e dei sistemi software dell'aeroporto e l'adeguamento funzionale del varco carraio esistente per l'accesso alla pista.

IL PERSONALE

Nel corso dell'anno, l'organico della Società è diminuito complessivamente di sette unità a seguito di quattro dimissioni volontarie e tre risoluzioni consensuali del rapporto di lavoro mentre, dal punto di vista della mobilità interna per variazione delle qualifiche, si segnala la nomina di sei nuovi quadri.

Sotto il profilo dei lavoratori "equivalenti full time" si è invece rilevato un significativo incremento delle risorse impiegate come diretta conseguenza della ripresa del traffico – il FTYE è infatti aumentato di 43,5 unità.

Come accennato in precedenza, l'anno 2022 è stato caratterizzato dalla graduale riduzione del ricorso agli ammortizzatori sociali fino alla definitiva interruzione. Per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli è stato applicato un contratto di solidarietà difensivo che ha interessato le risorse impiegate negli uffici limitatamente ai primi tre mesi dell'anno; per lo scalo di Salerno l'ammortizzatore della CIGS con causale riorganizzazione aziendale è stato attivo fino al mese di maggio. Pertanto, il numero di risorse in forza nel corso dell'esercizio, al netto del personale collocato in cassa integrazione guadagni, è stato pari a 409,5, in aumento rispetto a quello impiegato nello scorso esercizio che è stato pari a 287,3 FTYE.

QUALIFICA	Headcount			FTYE*		
	31/12/2022	31/12/2021	variazioni	31/12/2022	31/12/2021	variazioni
Dirigenti	7	8	(1)	7,0	7,3	(0,3)
Quadri	34	28	6	33,0	28,8	4,2
Impiegati	333	344	(11)	347,8	308,4	39,4
Operai	31	32	(1)	31,7	31,5	0,1
TOTALE	405	412	(7)	419,5	376,0	43,5

*Al lordo degli ammortizzatori sociali ed escluso personale in somministrazione

A partire dal secondo trimestre, a causa dell'aumento del traffico, è stato necessario incrementare il personale impiegato nelle aree operative ed in particolare nella security aeroportuale, al fine di rendere il processo di controllo di sicurezza del passeggero più fluido e veloce e, nell'area viabilità, per agevolare l'accesso dei veicoli nei pressi dell'aerostazione. A tal fine sono stati riattivati i contratti a tempo determinato e sono state incrementate le ore contrattuali del personale operativo.

Organizzazione e gestione del personale

Le politiche di gestione del personale, nel corso dell'esercizio, sono state focalizzate soprattutto sulle attività volte a sostenere l'operatività al manifestarsi della progressiva ripresa del traffico.

Per fare fronte a tale fenomeno, si è tornati a fare ricorso al personale stagionale attingendo, da un lato, ai bacini di risorse storicamente utilizzati prima della crisi pandemica e, dall'altro, attivando nuovi processi di reclutamento del personale. Inoltre, come accennato, al fine di utilizzare in maniera efficiente le risorse aziendali ed in un'ottica di sinergia con l'Aeroporto di Salerno, da questo scalo a quello di Napoli sono stati temporaneamente trasferiti 12 lavoratori, addebi principalmente a mansioni operative. In questo momento infatti lo scalo di Salerno opera con presidio operativo minimo e con risorse amministrative a supporto del progetto di sviluppo.

Sotto il profilo delle relazioni industriali, sempre in considerazione della ritrovata crescita del traffico, è ripresa la negoziazione di secondo livello con le Organizzazioni Sindacali che ha portato alla sottoscrizione di due importanti Accordi Sindacali. Il primo ha introdotto per il personale operativo un'indennità mensile legata ai giorni d'effettiva presenza; il secondo ha reintrodotta, per il triennio 2022-2024, i meccanismi di premialità legati al raggiungimento degli obiettivi aziendali e contiene un'apposita sezione dedicata all'implementazione di strumenti di welfare aziendale.

Dal punto di vista della struttura organizzativa si è andato consolidando un modello che prevede, accanto alle funzioni tipiche della Società, la costituzione di gruppi di lavoro inter-funzionali volti al perseguimento di specifici obiettivi. Fra essi, nel corso dell'esercizio 2022, meritano di essere citati quelli che hanno operato nell'ambito dei processi di security mana-

gement ed in quello riguardante l'ambiente e la sicurezza sul lavoro. In particolare, il primo gruppo di lavoro si è occupato del pieno allineamento dei processi di security (training, procedure, controllo qualità) ai massimi standard attesi mentre, il secondo, di massimizzare le attività di prevenzione in materia di D.Lgs. 81/08 nell'ambito del sedime aeroportuale anche con il supporto di una società esterna a cui sono state affidate la rilevazione e la rimozione di eventuali anomalie riscontrate in aree di pertinenza aziendale, comuni o date in sub-concessione.

Infine, nel corso dell'esercizio, sono ripartite in maniera strutturata le attività di formazione mediante l'avvio di un piano di sviluppo formativo biennale (2022-2023). In particolare, quest'anno è stata erogata un'attività formativa in materia di "economics" rivolta a tutti i dirigenti della Società che ha trattato, anche attraverso specifiche sessioni applicative, i temi legati al bilancio d'esercizio ed ai principali indicatori economico-finanziari. Inoltre, tutti i dirigenti e procuratori aziendali hanno partecipato ad un'importante sessione formativa che ha trattato i temi della diversità ed inclusione, oltre che la formazione volta a divulgare il Modello di Organizzazione e Gestione previsto dal D.Lgs. 231/01 e, in ultimo, quella in materia di contratti pubblici e sulla prevenzione dei reati contro la Pubblica Amministrazione.

In chiave di sviluppo del personale, poi, nell'ambito delle iniziative promosse dall'associazione degli operatori aeroportuali ACI - Airport Council International, la Società ha aderito al programma Staff Exchange che coinvolge le risorse in esperienze all'estero presso altri scali membri.

ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE

La tabella di seguito esposta riporta la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio in esame.

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE valori espressi in €uro/000	Valori al 31/12/2022	Valori al 31/12/2021	Variazione assoluta	Variazione %
Crediti commerciali	31.830	25.173	6.657	26,4%
Debiti commerciali	(41.186)	(29.113)	(12.073)	41,5%
Posizione commerciale	(9.356)	(3.940)	(5.416)	137,5%
Altre attività	4.228	10.751	(6.523)	(60,7%)
Altre passività	(49.476)	(36.792)	(12.684)	34,5%
Capitale circolante netto	(54.604)	(29.981)	(24.623)	82,1%
Immobilizzazioni nette	236.341	227.901	8.440	3,7%
Fondi	(10.094)	(9.060)	(1.034)	11,4%
Capitale investito	171.643	188.860	(17.217)	(9,1%)
Patrimonio netto	186.357	129.199	57.158	44,2%
Posizione finanziaria netta	(14.714)	59.661	(74.375)	(124,7%)
Fonti	171.643	188.860	(17.217)	(9,1%)

Dall'analisi della dinamica della Posizione Commerciale rispetto all'esercizio precedente emerge un incremento dei crediti commerciali dovuto al notevole aumento del volume d'affari in relazione alla crescita del traffico. Parallelamente la ripresa dell'operatività aeroportuale e degli investimenti ha generato un incremento dei debiti commerciali.

La netta riduzione della voce Altre Attività è invece essenzialmente riconducibile all'annullamento dei crediti verso la controllante per la tassazione di gruppo, costituiti dall'IRES figurativa calcolata sulle perdite fiscali maturate nei precedenti esercizi per 6,7 € mln. Il risultato economico del 2022 ha infatti permesso la completa compensazione di tale credito con le imposte maturate nell'esercizio.

Anche l'incremento della voce Altre Passività è dovuto principalmente alla forte ripresa 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 da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In aggiunta si rileva il consistente incremento dei debiti verso la controllante per tassazione di gruppo (6,5 € mln) relativi alle imposte maturate nell'esercizio (al netto dei crediti già compensati di cui sopra).

Le Immobilizzazioni registrano un incremento netto di 8,4 € mln; la movimentazione com-

pletiva riflette l'incremento determinato dagli investimenti realizzati nell'anno (31,7 € mln), al netto delle quote di ammortamento di periodo (19,1 € mln), e dei contributi ricevuti per investimenti realizzati sullo scalo di Salerno (4,2 € mln) riferibili in gran parte all'erogazione di una prima parte del finanziamento a copertura dell'intervento di adeguamento delle infrastrutture di volo e primo allungamento della pista (4,0 € mln) ed, in quota minore, alla realizzazione di interventi finanziati nell'ambito della convenzione "Patto per il Sud".

Il Patrimonio netto si incrementa grazie all'iscrizione dell'utile netto dell'esercizio pari 57,2 € mln.

La posizione finanziaria netta presenta una forte diminuzione, che la porta finanche ad assumere segno negativo (-14,7 € mln), grazie all'accumulo di disponibilità liquide superiori all'indebitamento finanziario. Nel corso dell'esercizio, infatti, l'incasso del contributo per la copertura delle perdite da COVID, il buon andamento della gestione operativa e l'efficace gestione del circolante hanno generato una liquidità tale da consentire il totale rimborso della linea di finanziamento a breve termine (per 15 € mln) e risultare superiore all'entità dell'indebitamento a medio lungo termine, rimasto pressoché invariato rispetto all'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 della gestione.

Gli indici di natura economica riflettono il pieno recupero di redditività della Società. Rispetto all'esercizio precedente si evidenzia infatti il ritorno da parte di tutti gli indicatori a valori nettamente positivi che invece, nel 2021, riflettevano una redditività operativa ed un risultato netto ancora negativi.

Si rileva anche il netto miglioramento degli indicatori di natura strutturale e finanziaria. Si evidenzia in particolare l'incremento del Quoziente di disponibilità che esprime la capacità della Società di far fronte agli impegni finanziari assunti, ed il miglioramento degli indici di finanziamento delle immobilizzazioni.

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2022	2021	Variazione %
Indice di autonomia finanziaria	Patrimonio Netto/Totale Passività	0,51	0,43	19%
Indice di indebitamento complessivo	Passività consolidate+Correnti/Patrimonio Netto	0,98	1,32	(26%)
Indice di indebitamento finanziario	Debiti finanziari/Patrimonio Netto	0,43	0,73	(41%)

INDICI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2022	2021	Variazione %
Quoziente primario di struttura	Patrimonio Netto/Attivo Immobilizzato	0,79	0,57	39%
Quoziente secondario di struttura	Patrimonio Netto+Passività Consolidate/Attivo Immobilizzato	1,26	1,04	21%

INDICI PRIMARI DI LIQUIDITÀ		2022	2021	Variazione %
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti + Disponibilità liquide/Passività Correnti	1,89	1,15	64%

INDICI DI REDDITIVITÀ		2022	2021	Variazione %
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto	0,31		576%
ROI	Risultato Operativo/Capitale Investito	0,26		735%
ROS	Risultato Operativo/Ricavi di vendite	0,30		352%

I RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Al 31 dicembre 2022 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. e con 2i Aeroporti S.p.A., società controllante, come di seguito riportato (valori in unità di euro).

Il costo rilevato nei confronti di F2i SGR S.p.A. è relativo agli emolumenti spettanti per la carica di tre componenti del Consiglio di Amministrazione (di cui un terzo componente subentrato nel mese di aprile) 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 ad una fattura non pagata alla data di chiusura del presente bilancio.

Il debito nei confronti della controllante 2i Aeroporti S.p.A. accoglie, ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR, per 10,6 € mln il trasferimento del reddito imponibile IRES del periodo al netto di 6,7 € mln relativi al credito, rilevato alla chiusura dell'esercizio precedente, per l'iscrizione delle imposte anticipate sulle perdite fiscali degli anni 2020 e 2021.

PARTE CORRELATA	NATURA DEL RAPPORTO	Credito	Debito	Oneri	Proventi
F2i SGR S.p.A.	Compensi e rimborsi Consiglieri		54.063	54.063	
2i Aeroporti S.p.A.	Consolidato fiscale		3.945.170		

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Come detto in precedenza, con l'uscita dalla crisi pandemica e viste le prospettive di sviluppo del business, nel 2022 la GESAC ha avviato la realizzazione di un piano di transizione digitale per l'adozione di soluzioni tecnologicamente avanzate nel Sistema Aeroportuale Campano. Tale progetto viene portato avanti in partnership con SITA, leader global nella realizzazione di soluzioni tecnologiche aeroportuali. In aggiunta la Società ha avviato anche un percorso di transizione ecologica mediante l'avvio di una serie di iniziative orientate ad aumentare la sostenibilità del business aeroportuale.

La GESAC nel corso dell'anno ha pertanto portato avanti attività precompetitive a carattere innovativo, indirizzando i propri sforzi sui seguenti progetti di innovazione tecnologica finalizzata al raggiungimento di obiettivi di innovazione digitale relativamente allo sviluppo di:

1. nuove soluzioni per l'automazione dei controlli di frontiera dei passeggeri in entrata ed in uscita dall'UE (Sistema Entry Exit)
2. nuova piattaforma CUTE per la gestione delle operazioni di accettazione ed imbarco dei passeggeri mediante l'offerta di servizi innovativi, flessibili ed integrati
3. nuove soluzioni di riconoscimento biometrico dei passeggeri
4. nuove soluzioni self service tra le quali il nuovo sistema Self-Service Bag Drop per la gestione automatica dei bagagli

e su progetti di innovazione tecnologica finalizzati al raggiungimento di obiettivi di transizione ecologica attraverso le seguenti iniziative volte a favorire la riduzione dell'impronta di carbonio dell'attività aeroportuale:

1. studio e sviluppo di soluzioni finalizzate alla riduzione dell'uso di energia da fonti fossili a favore dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili;
2. studio e sviluppo di ambiente di test ed analisi di safety per le operazioni a terra per condurre sperimentazioni su velivolo a guida remota alimentato a idrogeno sviluppato dal Royal Netherlands Aerospace Centre
3. abbattimento delle emissioni derivanti dalle operazioni in airfield attraverso la conversione della flotta aziendale con veicoli elettrici e la predisposizione di infrastrutture di alimentazione e ricarica
4. progetto di forestazione urbana relativamente alla realizzazione di nuove zone verdi in aree che ricadono nei dintorni del sedime aeroportuale.

I progetti sono stati portati avanti, anche tramite l'attività svolta da risorse interne, operanti presso gli scali di Napoli e Salerno, direttamente impiegate sui progetti individuati sostenendo costi ammissibili pari a € 359.451,05 ai fini del Credito d'imposta per attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica, design ed ideazione estetica ai sensi dell'Art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 e ss.mm.ii.

Si ritiene che l'esito positivo di tali attività precompetitive possa generare un rafforzamento competitivo della società con ricadute economiche favorevoli.

I progetti volti alla riduzione dell'impronta di carbonio dell'attività aeroportuale sono finalizzati al raggiungimento di obiettivi di transizione ecologica secondo i principi dell'economia circolare così come declinati nella comunicazione della Commissione Europea (COM 2020) 98 dell'11 marzo 2020.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

La GESAC, in qualità di gestore aeroportuale, è esposta a una serie di rischi potenziali sia di natura esogena che endogena in grado di minacciare i vari aspetti della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo.

In tale contesto, la Società pone in essere attività periodiche di aggiornamento della mappatura dei rischi (c.d. Risk Framework) con l'obiettivo di supportare le scelte strategiche e decisionali del management e orientare le politiche di budget.

La mappatura dei rischi ed il relativo aggiornamento periodico sono condotte seguendo un approccio Control and Risk Self Assessment che prevede il coinvolgimento costante del Management aziendale cui spetta la responsabilità di individuare, analizzare e valutare i rischi che rientrano nel rispettivo perimetro di competenze e responsabilità.

Principali esiti delle attività di aggiornamento del Risk Framework

Nell'attuale scenario, l'elaborazione e l'aggiornamento del Risk Framework sono diventati processi particolarmente complessi ed indispensabili; gli esiti derivanti dalle attività periodiche di aggiornamento condotte ad inizio 2023 hanno evidenziato, rispetto al 2022:

- un generale contenimento dell'esposizione a rischi che hanno origine da fattori interni in considerazione dell'avvio e implementazione di numerose azioni di mitigazione;

- un progressivo incremento dell'esposizione a rischi alimentati da fattori esogeni anche alla luce del modificarsi di specifiche condizioni di contesto non direttamente riconducibili e dipendenti dall'operato della Società.

Di seguito si riporta una sintesi dei principali esiti ottenuti dalle attività periodiche di aggiornamento del Risk Framework relativamente ai rischi ragionevolmente ritenuti più rilevanti in termini di impatto sulla situazione patrimoniale e finanziaria, nonché sul risultato economico della Società:

Rischi di Contesto

Rischi connessi all'evoluzione del traffico aereo

Cresce la rilevanza del rischio relativo alla compressione delle prospettive di crescita e/o riduzione del traffico aereo sullo scalo di Napoli a causa di limiti strutturali e perdita di competitività. Tale rischio potrebbe in particolare derivare da: limitazioni infrastrutturali o di capacità con impatto sul numero di voli; rigidità operative; aumento delle tasse comunali o nazionali con conseguente potenziale modifica di scelte strategiche da parte delle compagnie

aeree operanti sullo scalo di Napoli. La GESAC, al fine di mitigare il rischio di restrizione lato offerta di traffico aereo ha implementato diverse azioni mitiganti tra cui: continua interlocuzione con le Autorità preposte (ENAC, Comune di Napoli, Governo nazionale) e pianificazione di interventi finalizzati a garantire la crescita sostenibile dello scalo di Napoli; accordi con le compagnie aeree funzionali a incentivare l'adozione da parte delle stesse di aerei di nuova generazione (con minore impatto in termini di emissioni e una maggiore capacità); rafforzamento dell'equilibrio del portafoglio clienti e politiche di stabilizzazione sullo scalo per i principali vettori.

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.

Cresce il rischio legato all'applicazione dei nuovi modelli tariffari pubblicati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART- la cui entrata in vigore è prevista per il 2023, a causa dell'incertezza dello scenario e della volatilità delle variabili che influiscono sulla determinazione dei parametri di calcolo coinvolti.

La GESAC monitora costantemente l'attività normativa delle Autorità regolatorie nazionali ed europee, presidiando costantemente la relazione con l'ART e partecipa attivamente ai tavoli tecnici istituiti presso le associazioni di categoria. Intrattiene inoltre interlocuzioni dirette con ART basate sia sulla situazione generale sia su quella specifica dell'aeroporto di Napoli in base alle quali ha ottenuto, per il 2023, l'ap-

plicazione della tariffa in essere nell'esercizio precedente.

Rischi derivanti da altri fattori esterni

In considerazione dell'elevato grado di incertezza legato al contesto socio-politico ed economico, la GESAC monitora l'andamento dei prezzi, in particolare delle commodities energetiche, e dei tassi di interesse a causa del potenziale impatto, sui costi e sulla redditività della Società; come azioni mitiganti la Società gestisce i contratti di approvvigionamento dell'energia e pianifica interventi per l'efficientamento dei consumi energetici e per l'incremento della quota di consumi soddisfatta attraverso fonti alternative più economiche e sostenibili.

Rischi Operativi e di Business

Rischi connessi alla gestione degli investimenti infrastrutturali

Tali rischi, mappati sia per l'Aeroporto di Napoli sia per quello di Salerno, continuano ad avere una maggiore rilevanza per quest'ultimo scalo in considerazione dell'ingente piano di ampliamento in corso di realizzazione. I principali elementi di rischio connessi alla gestione degli investimenti per tale aeroporto sono costituiti da eventuali ritardi e/o extracosti nella realizzazione del piano di ampliamento che potrebbero derivare da rallentamenti nelle procedure di ottenimento delle autorizzazioni, ritardi e/o criticità connesse all'espletamento delle gare d'appalto ed alla selezione dei fornitori; presenza di varianti in corso d'opera; insorgenza di contenziosi connessi alla gestione delle gare e inefficienze nella realizzazione delle infrastrutture.

Il rischio relativo alla gestione delle pratiche di espro-

prio risulta in diminuzione rispetto allo scorso anno grazie alle azioni mitiganti poste in essere ed alla luce del buono stato di avanzamento della procedura di esproprio. Al fine di assicurare il costante presidio delle attività connesse al progetto di ampliamento dell'Aeroporto di Salerno (c.d. Progetto Salerno) la Società ha comunque rafforzato la *Governance* del Progetto mediante la costituzione di un apposito *Steering Committee* al quale spetta la responsabilità di monitorare periodicamente lo stato di avanzamento delle attività intervenendo prontamente per la risoluzione di eventuali problematiche. Inoltre, sempre per l'Aeroporto di Salerno, è stato individuato un rischio nell'ambito delle procedure di affidamento dei lavori, in relazione a possibili tentativi di infiltrazione criminale, e rischi di potenziali irregolarità nella gestione dei finanziamenti pubblici. A tale proposito, va sottolineato che in data 14.01.2022 la GESAC ha sottoscritto con la Prefettura di Salerno un Protocollo di Legalità, finalizzato alla definizione di specifiche procedure di verifica e controllo sia delle imprese aggiudicatrici delle gare di appalto bandite dalla GESAC sia di eventuali imprese subappaltatrici.

Rischi connessi alla gestione delle attività aeroportuali e *business continuity*

La GESAC, con riferimento allo scalo di Napoli, risulta essere esposta ai classici rischi di *business "aeroportuale"*, quali: (i) tenuta dei livelli di servizi; (ii) qualità del servizio offerto dagli handler; (iii) congestione delle aerovie.

Con specifico riferimento ai temi di *business continuity* permane la forte attenzione nei confronti dei rischi connessi a: (i) gestione emergenze; (ii) malfunzionamento infrastrutture, sistemi e impianti che sottendono all'operatività dell'aeroporto.

Un altro rischio operativo è quello del mancato rispetto degli standard relativi ai controlli di sicurezza.

La GESAC presidia costantemente impianti e sistemi operativi, definisce le procedure ed organizza training ed esercitazioni mirati alla gestione delle situazioni di crisi per risorse interne ed esterne (VVF, ASL) e nel corso dell'ultimo anno ha rafforzato il Sistema di Controllo Interno dei processi operativi.

Rischi connessi ai Sistemi ICT e Cybersecurity

Oggi i rischi connessi ai temi *Cybersecurity* sono tra i top risk di tutte le aziende a livello mondiale. I dati e le informazioni in possesso sono asset economici per l'azienda, da cui essa stessa dipende. In tale ambito permane quindi l'elevato focus aziendale nei confronti dei rischi connessi a: (i) malfunzionamento dei sistemi informatici; (ii) intrusioni illecite.

Per quanto riguarda i sistemi informativi la GESAC ha rinnovato e potenziato le infrastrutture IT per soddisfare le crescenti necessità tecnologiche mentre, per quanto riguarda il rischio di intrusione fraudolenta nei sistemi informatici di aeroporto la Società ha adottato una serie di misure di mitigazione tra cui si citano: investimenti

in potenziamento delle infrastrutture e aggiornamento dei software di sicurezza informatica; il rafforzamento della *governance* del processo di gestione della *cybersecurity*; l'adozione delle principali *management practices* del *Framework NIST (National Institute of Standards and Technology)*, l'accrescimento dell'*awareness* interna attraverso campagne di sensibilizzazione del personale, la supervisione attiva con servizio di *Security Operation Center (SOC)* e l'espletamento periodico di *Vulnerability assessment/Penetration Test*.

In generale, la Società sta implementando sistemi di difesa, procedure e piani di *contingency* al fine di fronteggiare e mitigare le principali minacce *cyber*.

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 ne anche 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

La Società ha affrontato la stagione *Winter IATA* con una certa apprensione circa la tenuta dei volumi, in considerazione della scarsa propensione delle compagnie aeree a programmare voli in largo anticipo per i periodi di bassa stagione; permanevano inoltre aree di incertezza legate ai molteplici fattori che hanno determinato un vero e proprio scenario di shock macroeconomico nel 2022.

Si rileva tuttavia che i vari fenomeni di instabilità, quali le tensioni geopolitiche legate al conflitto russo-ucraino, l'impennata dei costi dell'energia e dell'inflazione in generale, la strozzatura nelle catene di approvvigionamento e produzione dei beni, sembrano essersi smorzati ed assestati su un nuovo punto equilibrio e che, dall'andamento degli ultimi mesi, si sta manifestando una certa resilienza della domanda nel settore, sempre trainata dal segmento *leisure* e dall'espansione dell'offerta *low cost* e che ha anche visto, nell'ultima parte dell'anno, una graduale ripresa anche del segmento *business*.

Nel primo bimestre del 2023 l'Aeroporto di Napoli ha infatti continuato a registrare un ottimo andamento del traffico, superiore del 10% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita ha riguardato sia la componente di traffico nazionale sia quella internazionale, che hanno superato rispettivamente del 5% e del 15% i volumi pre-COVID.

La lettura dei primi dati del 2023 restituisce quindi un quadro positivo che, viste le caratteristiche del traffico dell'aeroporto di Napoli ed una programmazione delle operazioni per la *Summer 2023* che prevede anche un ampliamento del network, prospetta una buona tenuta dei livelli di traffico per tutto l'anno in

corso ed il raggiungimento di volumi anche superiori a quanto registrato nel 2022.

Sotto il profilo della marginalità si ritiene di poter generare una redditività operativa ampiamente soddisfacente. Tuttavia, mentre nel 2022 si è attuato un eccezionale sforzo operativo, nel 2023 si è previsto di potenziare la struttura della Società sia sotto il profilo delle risorse umane sia dell'organizzazione aziendale e si attende anche un assestamento dell'effetto dell'inflazione sulle componenti di costo con possibili ripercussioni sui livelli di marginalità. Altri fattori in grado appesantire la gestione sono i crescenti tassi di interesse sui debiti finanziari e, per quanto riguarda gli investimenti, il caro materiali sui contratti appalto per la realizzazione degli investimenti. Si segnala, infine, l'introduzione dell'addizionale comunale di 2 € da parte del Comune di Napoli che potrebbe determinare una perdita di competitività dello scalo nella valutazione delle scelte di sviluppo del network operate dalle compagnie aeree.

Alla luce di quanto sopra detto, per il 2023 la Società prevede un buon andamento della gestione operativa basato sulla tenuta del traffico, sull'efficienza dei processi e sull'ottimale utilizzo dell'infrastruttura pur mantenendo, in ogni caso, un elevato livello di attenzione sui citati elementi di potenziale criticità per poter adottare eventuali azioni correttive a salvaguardia della marginalità e della competitività aziendale.

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

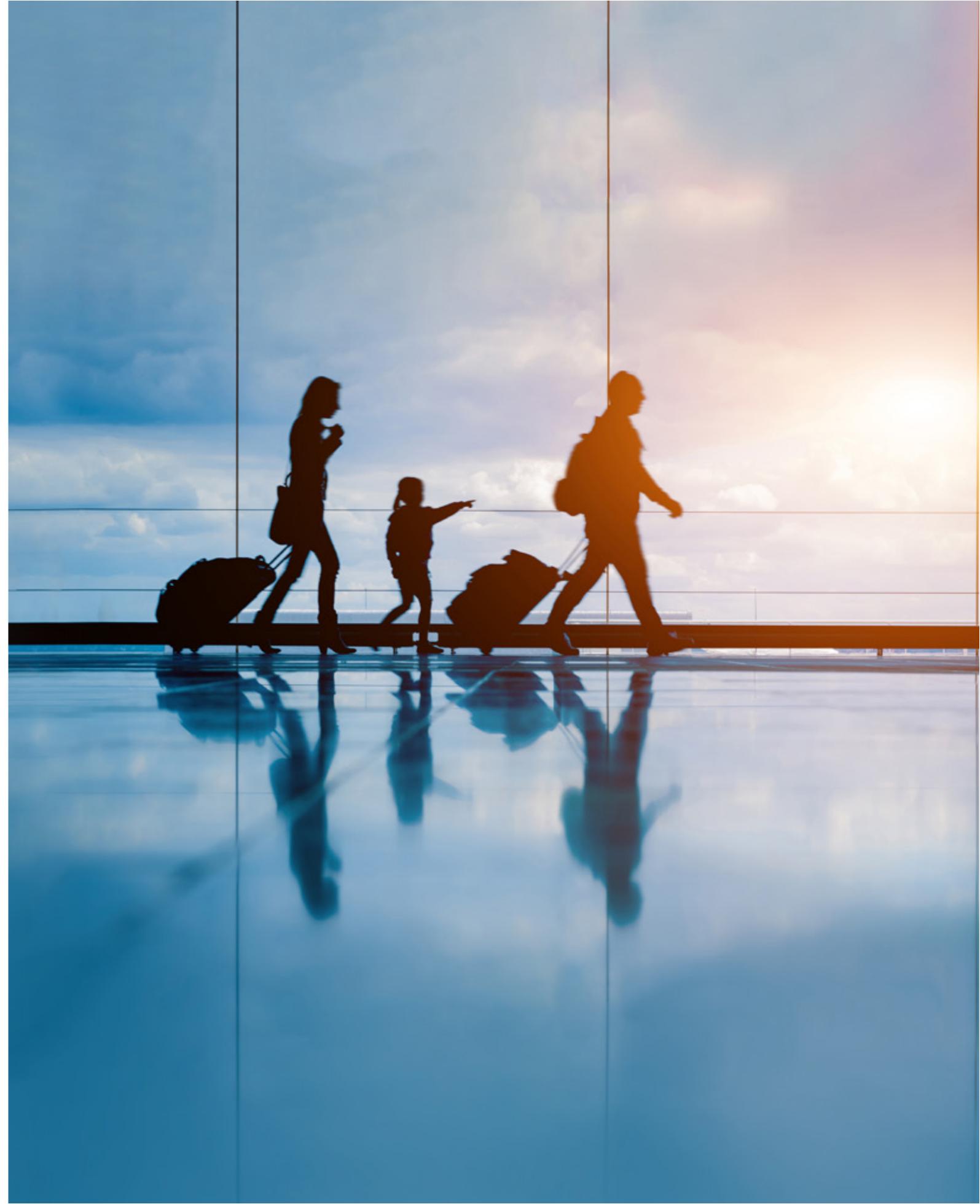
In ossequio al disposto del 4° comma dell'art. 2497-bis del Codice Civile, si evidenzia che la società 2i Aeroporti S.p.A., con codice fiscale e P. IVA n. 11188801002, esercita attività di direzione e coordinamento.

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 2021, 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 2021, 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, 28 marzo 2023

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
L'Amministratore Delegato
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 s.n.c.
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 2022

BILANCIO D'ESERCIZIO

Stato patrimoniale ATTIVO	2022	2021
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali		
1) costi impianto e ampliamento	0	0
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	824.923	1.013.666
6) immobilizzazioni in corso e acconti	12.485.357	3.657.662
7) altre	170.242.521	180.801.786
Totale immobilizzazioni immateriali	183.552.801	185.473.114
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	3.765.211	3.812.205
2) impianti e macchinario	3.171	4.404
3) attrezzature industriali e commerciali	24.511	34.203
4) altri beni	28.412.496	31.926.655
5) immobilizzazioni in corso e acconti	20.295.472	6.357.995
Totale immobilizzazioni materiali	52.500.861	42.135.462
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
d) altre imprese	836	8.754
Totale partecipazioni	836	8.754
2) crediti		
d) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	285.712	283.712
Totale crediti verso altri	285.712	283.712
Totale crediti	285.712	283.712
Totale immobilizzazioni finanziarie	286.548	292.466
Totale immobilizzazioni (B)	236.340.210	227.901.042
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	31.830.119	25.393.038
Totale crediti verso clienti	31.830.119	25.393.038
4) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	6.654.105
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	-
Totale crediti verso controllanti	0	6.654.105
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	462.947	51.532
esigibili oltre l'esercizio successivo	312.328	182.783
Totale crediti tributari	775.275	234.315
5-ter) imposte anticipate		
Totale imposte anticipate	3.410.516	3.362.740
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	249.552	167.696
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	3.642
Totale crediti verso altri	249.552	171.338
Totale crediti	36.265.462	35.815.536
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	94.690.160	34.861.970
2) assegni	289.879	181.150
3) danaro e valori in cassa	106.370	127.423
Totale disponibilità liquide	95.086.409	35.170.543
Totale attivo circolante (C)	131.351.871	70.986.079
D) RATEI E RISCONTI	395.772	329.457
TOTALE ATTIVO	368.087.853	299.216.578

Stato patrimoniale PASSIVO	2022	2021
A) PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale	27.368.432	27.368.432
IV - Riserva legale	5.473.686	5.473.686
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	3.555.590	3.555.590
Riserva avanzo di fusione	70.535.608	70.535.608
Varie altre riserve	1.970.149	1.970.147
Totale altre riserve	76.061.347	76.061.345
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	0
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	20.295.651	28.610.831
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	57.158.359	(8.315.181)
Totale patrimonio netto	186.357.475	129.199.113
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
2) per imposte, anche differite	65.260	65.260
4) altri	7.306.520	6.352.347
Totale fondi per rischi ed oneri	7.371.780	6.417.607
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	2.721.779	2.642.625
D) DEBITI		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	15.000.000
esigibili oltre l'esercizio successivo	80.372.567	79.474.814
Totale debiti verso banche	80.372.567	94.474.814
5) debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	356.922
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso altri finanziatori	0	356.922
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.051.456	689.675
Totale acconti	1.051.456	689.675
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	41.185.961	29.112.898
Totale debiti verso fornitori	41.185.961	29.112.898
10) debiti verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso imprese collegate	0	0
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.945.170	0
Totale debiti verso controllanti	3.945.170	0
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.267.908	690.535
Totale debiti tributari	3.267.908	690.535
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	7.873.575	7.414.665
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.477.188	1.433.829
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	9.350.763	8.848.494
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	11.582.257	8.336.649
esigibili oltre l'esercizio successivo	20.321.328	18.239.439
Totale altri debiti	31.903.585	26.576.088
Totale debiti	171.077.410	160.749.426
E) RATEI E RISCONTI	559.409	207.807
TOTALE PASSIVO	368.087.853	299.216.578

CONTO ECONOMICO	2022	2021
A) Valore della produzione:		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	146.880.294	64.106.416
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	29.540.902	70.117
altri	6.279.854	3.557.455
Totale altri ricavi e proventi	35.820.756	3.627.572
Totale valore della produzione	182.701.050	67.733.988
B) Costi della produzione:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	853.074	651.028
7) per servizi	52.171.286	30.080.397
8) per godimento di beni di terzi	8.741.431	3.565.578
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	17.654.589	12.524.349
b) oneri sociali	4.230.466	3.122.231
c) trattamento di fine rapporto	1.418.562	1.099.331
d) trattamento di quiescenza e simili	375.846	312.391
e) altri costi	94.080	54.814
Totale costi per il personale	23.773.543	17.113.116
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.598.002	13.410.328
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	6.465.364	6.690.819
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disp. liquide	523.482	1.416.927
Totale ammortamenti e svalutazioni	19.586.848	21.518.074
12) accantonamenti per rischi	1.660.257	775.554
14) oneri diversi di gestione	3.061.910	1.773.886
Totale costi della produzione	109.848.349	75.477.633
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	72.852.701	(7.743.645)
C) Proventi e oneri finanziari:		
15) proventi da partecipazioni:		
altri	1.592	0
Totale proventi da partecipazioni	1.592	0
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	96.858	285.382
Totale proventi diversi dai precedenti	96.858	285.382
Totale altri proventi finanziari	96.858	285.382
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	(2.574.229)	(1.819.605)
Totale interessi e altri oneri finanziari	(2.574.229)	(1.819.605)
17-bis) utili e perdite su cambi	(1.503)	(-679)
Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+17-bis)	(2.477.282)	(1.534.902)

	2022	2021
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:		
18) rivalutazioni:		
d) di strumenti finanziari derivati	0	0
Totale rivalutazioni	0	0
19) svalutazioni:		
b) di immobilizzazioni finanziarie	4.000	9.680
d) di strumenti finanziari derivati	0	0
Totale svalutazioni	4.000	9.680
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)	(4.000)	(9.680)
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	70.371.419	(9.288.227)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) imposte correnti	13.260.836	0
b) imposte relative a esercizi precedenti	0	0
c) imposte differite e anticipate	(47.776)	299.837
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale/ trasparenza fiscale	0	(1.272.883)
Totale imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	13.213.060	(973.046)
21) Utile (perdita) dell'esercizio	57.158.359	(8.315.181)

RENDICONTO FINANZIARIO - METODO INDIRETTO

	2022	2021
A) Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale		
Utile (perdita) dell'esercizio	57.158.359	(8.315.181)
Imposte sul reddito	13.213.060	(973.046)
Interessi passivi/(attivi)	2.477.282	1.534.902
(Dividendi)	0	0
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	9.757	(496)
1 Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	72.858.458	(7.753.821)
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel CCN		
Accantonamenti ai fondi	3.078.819	1.874.884
Ammortamenti delle immobilizzazioni	19.063.366	20.101.147
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	4.000	9.680
Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie di strumenti finanziari	0	0
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	1.078.280	(1.291.916)
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel CCN	23.224.465	20.693.795
2 Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN	96.082.923	12.939.974
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	0	0
Decremento/(Incremento) dei crediti vs clienti	(7.897.621)	(12.482.245)
Incremento/(Decremento) dei debiti vs fornitori	676.557	6.599.110
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(149.145)	(91.472)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	430.967	36.903
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	5.446.721	13.745.549
Totale variazioni del capitale circolante netto	(1.492.521)	7.807.845
3 Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	94.590.402	20.747.819
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(1.582.372)	(1.324.873)
(Imposte sul reddito pagate)	0	0
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(1.615.456)	(1.508.663)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
Totale altre rettifiche	(3.197.828)	(2.833.536)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	91.392.574	17.914.283

B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(16.972.557)	(4.260.818)
Disinvestimenti	132.037	238.700
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(3.301.742)	(4.036.405)
Disinvestimenti	4.020.558	190.097
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(6.000)	(2.223)
Disinvestimenti	7.918	0
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Acquisizione o cessione di società controllate o di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)	(16.119.786)	(7.870.649)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(decremento) debiti a breve vs banche	0	0
Accensione finanziamenti	0	(54.062)
(Rimborso finanziamenti)	(15.356.922)	0
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Rimborso di capitale		
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0	0
Dividendi e acconti su dividendi pagati	0	0
Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento	(15.356.922)	(54.062)
Incremento/(decremento) delle disponibilità liquide (A±B±C)	59.915.866	9.989.572
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari	34.861.970	24.892.843
Assegni	181.150	201.150
Denaro e valori in cassa	127.423	86.978
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	35.170.543	25.180.971
Di cui non liberamente utilizzabili		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari	94.690.160	34.861.970
Assegni	289.879	181.150
Denaro e valori in cassa	106.370	127.423
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	95.086.409	35.170.543
Di cui non liberamente utilizzabili		



NOTA INTEGRATIVA

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 a causa della pandemia. La durata della Concessione aeroportuale è stata quindi prorogata per ulteriori 24 mesi rispetto alla data di scadenza fissata al 12 febbraio 2043 con nuovo termine di scadenza fissata quindi al 12 febbraio 2045.

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 dell'operazione di fusione per incorporazione della società Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi S.p.A., 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, sui principali risultati gestionali e di esercizio che si sono conseguiti nell'esercizio 2022 e sulle performance economico-finanziarie, si rimanda alla lettura della Relazione sulla Gestione.

INFORMAZIONI SULLE VOCI DI BILANCIO

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	BI	€	183.552.801
------------------------------	----	---	-------------

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 all'attivo del bilancio 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 dai singoli beni 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 realizzazione 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 2022.

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 va-

lore 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 o in corso di realizzazione, risulta pari ad € 72.028.270 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 € 418.852.785.

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 ed ampliamento	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO					
Costo	19.572	14.306.765	3.657.662	318.185.928	336.169.927
Rivalutazioni	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(19.572)	(13.293.099)	0		(150.696.813)
Svalutazioni	0	0	0	0	0
Valore di bilancio	0	1.013.666	3.657.662	180.801.786	185.473.114
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO					
Incrementi per acquisizioni	0	337.125	13.388.700	972.423	14.698.248
Riclassifiche (del valore di bilancio)	0	32.002	(587.005)	554.999	(4)
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	528.748	0	12.078.565	12.607.313
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0
Altre variazioni	0	(29.122)	(3.974.000)	(8.122)	(4.011.244)
Totale variazioni	0	(188.743)	8.827.695		(1.920.313)
VALORE DI FINE ESERCIZIO					
Costo	19.572	14.639.490	12.485.357	319.680.098	346.824.517
Rivalutazioni	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(19.572)	(13.814.567)	0		(163.271.716)
Svalutazioni	0	0	0	0	0
Valore di bilancio	0	824.923	12.485.357	170.242.521	183.552.801

Costi di impianto e di ampliamento **B I 1** € **0**

Questa voce include le spese di costituzione delle società 2i Sistema Aeroportuale Campano S.p.A. e 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.

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili **B I 4** € **824.923**

Tale voce, che registra un decremento per complessivi € 188.743 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 il potenziamento della cybersecurity, l'acquisto di licenze per firewall di ultima generazione e gli sviluppi relativi al sistema ERP Oracle e ad altri applicativi in uso per adeguamenti normativi ed efficientamenti operativi. Sono inoltre stati effettuati aggiornamenti di software in uso ormai in obsolescenza.

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

Le "Altre variazioni", pari ad € 29.122, includono per € 36.402 i contributi riconosciuti dalla Regione Campania nell'ambito della Convenzione patto per il Sud, a valere sulle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014-2020, per interventi realizzati nel 2021 e rientranti nel progetto di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture ICT e software dell'Aeroporto di Salerno. L'importo esposto in tabella è al netto dell'ammortamento contabilizzato al 31 dicembre 2021, pari ad € 7.280.

Immobilizzazioni in corso e acconti **B I 6** € **12.485.357**

Questa posta accoglie principalmente gli acconti versati dalla GESAC alle imprese appaltatrici per lavori in corso di realizzazione alla data di riferimento del bilancio sulle infrastrutture aeroportuali detenute in regime di concessione. L'incremento complessivo rispetto all'esercizio 2021, pari ad € 8.827.695, 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 € 13.388.700, e del decremento, pari ad € 587.005, legato alla riclassifica per capitalizzazioni effettuate nell'anno in seguito al completamento ed entrata in funzione di alcuni importanti investimenti e di "Altre variazioni" di seguito illustrate per un importo negativo pari a € per € 3.974.000.

Alla chiusura dell'esercizio, l'incremento di tale voce è riconducibile in gran parte all'avanzamento del Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno e, in particolare: dei lavori di adeguamento delle infrastrutture volo e di allungamento della pista a 2.000 metri, delle attività di bonifica da ordigni bellici dei terreni interessati dai lavori oltre che delle attività di progettazione relative ai terminal di aviazione generale e di aviazione commerciale ed agli altri edifici strategici.

Tra gli interventi in corso presso l'aeroporto di Napoli si segnalano le attività per il potenziamento delle infrastrutture di volo a nord della pista tramite la realizzazione delle nuove piazzole di sosta aeromobili, dell'ampliamento

della piazzola elicotteri e del sistema di drenaggio delle acque reflue. La voce include anche alcuni interventi minori di ristrutturazione, adeguamento e manutenzione straordinaria non completati alla fine dell'esercizio e l'investimento in corso per il restyling del sito web aziendale.

Le "Altre variazioni" sono costituite dall'anticipazione del 10%, ricevuta da ENAC, sul fondo complessivo di € 39.740.000 stanziato dal D.L. 133/2014 per il finanziamento a fondo perduto dell'intervento di adeguamento infrastrutture volo e allungamento della pista a 2.000 metri.

Altre immobilizzazioni immateriali	B I 7	€	170.242.521
---	--------------	----------	--------------------

La voce in esame accoglie principalmente, per € 118.158.287, il valore netto al 31 dicembre 2022 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 € 1.035.521, il valore netto al 31 dicembre 2022 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. L'ammortamento di tali poste viene calcolato in base alla durata residua della concessione per la gestione totale degli scali aeroportuali di Napoli e Salerno.

La voce accoglie, inoltre, migliorie su beni in concessione per un importo pari ad € 50.914.708. 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 investimenti di miglioramento e riadattamento di beni già esistenti, è stata ammortizzata con l'aliquota del 20%.

Nel corso dell'esercizio è giunto a conclusione l'intervento di dismissione dell'ex deposito carburanti dell'aeronautica militare, sono state effettuate la riorganizzazione del flusso veicolare in entrata e la riconfigurazione interna del parcheggio interrato P3, sono stati realizzati nuovi spogliatoi e facilities al piano cantinato del terminal e la manutenzione straordinaria della viabilità del varco carraio.

La voce include infine altri interventi minori di manutenzione straordinaria di natura civile/infrastrutturale sugli edifici e le aree in concessione, tra cui anche la quota dei lavori di adeguamento delle aree per il nuovo Duty Free. Le "Altre variazioni", pari ad € 8.122, riguardano il contributo ricevuto da un subconcessionario per il riaddebito di opere di ammodernamento a suo carico realizzate su aree di sua competenza per un importo pari ad € 10.152, riportato in tabella al netto del fondo di ammortamento contabilizzato al 31 dicembre 2021.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

B II

€

52.500.861

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.

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 spesati 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 2022.

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 incremento netto di € 10.365.399 rispetto al

precedente esercizio, generato dal saldo delle nuove acquisizioni di cespiti, al netto dei contributi ricevuti nel corso dell'anno, di dismissioni e della contabilizzazione delle quote d'ammortamento di periodo.

Tra i principali investimenti realizzati nell'anno si segnalano: l'adeguamento impiantistico delle aree del Duty Free in occasione dell'ingresso del nuovo subconcessionario; la sostituzione degli apparati xray per lo screening dei bagagli a mano; la realizzazione dell'impianto luminoso situato sul bordo dell'Apron1; il potenziamento delle postazioni di controllo passaporti in arrivo ed in partenza; la riattivazione dell'impianto ZTC di controllo del tempo di permanenza dei veicoli nel forecourt. Nel corso dell'esercizio è stato inoltre avviato l'investimento di potenziamento della rete di stazioni di ricarica dei mezzi di rampa elettrici, sono stati realizzati interventi di manutenzione straordinaria resisi necessari per la riapertura del parcheggio low cost ed è stato effettuato il ripristino del tunnel multimediale pubblicitario situato agli arrivi.

La voce accoglie inoltre anche le spese per l'acquisto e l'installazione del nuovo sistema IT di storage dei dati aziendali, dei nuovi monitor per l'informativa voli e delle componenti IT per il mantenimento ed il potenziamento delle infrastrutture informatiche e di rete. Nel corso dell'anno è stata inoltre acquistata una nuova spazzatrice per l'airfield.

In questa voce rientrano altresì gli investimenti di manutenzione straordinaria e di adeguamento effettuati sugli impianti presenti in aeroporto.

Il consistente incremento registrato nell'anno dalle immobilizzazioni materiali in corso è in gran parte dovuto al progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno ed in particolare all'iscrizione nel libro cespiti dei terreni oggetto di esproprio per quali è intervenuta l'immissione in possesso nel 2022; la voce include inoltre i costi sostenuti per l'avanzamento dei lavori di realizzazione della centrale di produzione termofrigorifera, per lo sviluppo del nuovo Entry Exit System, con l'acquisto dei primi kiosk che saranno installati nel 2023, e per l'avvio della fornitura dei nuovi mezzi elettrici per la movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità. Infine, tra le immobilizzazioni in corso sono iscritti gli acquisti di ricambi strategici e componenti per assicurare il funzionamento ed il revamping degli impianti di condizionamento nel terminal e di quelli a 400 hz delle piazzole aeromobili e per il funzionamento dei parcheggi.

La voce "Altre variazioni" accoglie sostanzialmente i contributi riconosciuti dalla Regione Campania nel corso dell'esercizio nell'ambito della Convenzione patto per il Sud, per un importo pari a € 130.670 a valere sulle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014-2020, per il finanziamento del potenziamento dell'infrastruttura informatica e del miglioramento della sicurezza operativa dello scalo di Salerno. Gli importi riportati in tabella sono esposti al netto del fondo di ammortamento maturato al 31 dicembre 2021.

La voce "Dismissioni" esprime il valore residuo di alcuni beni dismessi nel corso dell'esercizio per un importo di € 10.224.

Si precisa che, anche per gli effetti dell'art. 10 della Legge n. 72/83, 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 € 14.108.525 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 € 151.303.202.

Il prospetto di seguito riportato evidenzia le movimentazioni che hanno interessato le immobilizzazioni materiali nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, specificandone la composizione.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizz. materiali	Immobilizz. materiali in corso e acconti	Totale immobilizz. materiali
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO						
Costo	7.757.120	2.120.402	733.530	103.636.596	6.357.995	120.605.643
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammort.)	(3.944.915)	(2.115.998)	(699.327)	(71.709.941)	0	(78.470.181)
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Valore di bilancio	3.812.205	4.404	34.203	31.926.655	6.357.995	42.135.462
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO						
Incrementi per acquisizioni	48.076	0	0	2.206.422	14.718.059	16.972.557
Riclassifiche (del valore di bilancio)	48.971	0	0	668.831	(717.802)	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	0	0	0	(10.224)	0	(10.224)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0	0
Ammortamento dell'esercizio	144.041	1.233	9.692	6.314.981	0	6.469.947
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	0	(64.207)	(62.780)	(126.987)
Totale variazioni	(46.994)	(1.233)	(9.692)	(3.514.159)	13.937.477	10.365.399
VALORE DI FINE ESERCIZIO						
Costo	7.854.167	2.120.402	733.530	106.191.105	20.295.473	137.194.677
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammort.)	(4.088.956)	(2.117.231)	(709.019)	(77.778.609)	0	(84.693.815)
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Valore di bilancio	3.765.211	3.171	24.511	28.412.496	20.295.473	52.500.862

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, in relazione ad eventuali effetti residui della crisi del settore aeroportuale determinata dalla pandemia ed alla attuale congiuntura macroeconomica, come am-

piamente descritto in Relazione sulla gestione; si è pertanto proceduto a stimare il valore recuperabile delle immobilizzazioni materiali e immateriali in base ai requirement 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 2023-2045, sono state effettuate ipotizzando il raggiungimento di volumi pre-pandemia nel 2023 ed 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.

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.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	B III	€	286.548
-------------------------------------	--------------	----------	----------------

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.

Partecipazioni	B III 1	€	836
-----------------------	----------------	----------	------------

	Partecipaz. in imprese controllate	Partecipaz. in imprese collegate	Partecipaz. in imprese controllanti	Partecipaz. in altre imprese	Totale partecipazioni
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO					
Costo	0	0	0	18.434	18.434
Rivalutazioni					0
Svalutazioni	0	0	0	(9.680)	(9.680)
Valore di bilancio	0	0	0	8.754	8.754
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO					
Incrementi per acquisizioni					0
Decrementi per alienazioni				(7.918)	(7.918)
Svalutazioni					0
Rivalutazioni					0
Riclassifiche					0
Altre variazioni					0
Totale variazioni	0	0	0	(7.918)	(7.918)
VALORE DI FINE ESERCIZIO					
Costo	0	0	0	10.516	10.516
Rivalutazioni					0
Svalutazioni	0	0	0	(9.680)	(9.680)
Valore di bilancio	0	0	0	836	836

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 € 320 il valore delle azioni della Banca Regionale di Sviluppo S.p.A. sottoscritte e versate dalla GESAC in sede di costituzione della società partecipata. La quota di partecipazione rappresenta venti azioni del valore nominale di € 500,00, per un totale dell'investimento originario pari ad € 10.000,00. In occasione della delibera di un aumento del capitale sociale uno studio indipendente commissionato dalla banca ha stimato il prezzo delle nuove azioni in € 16,00. Tale prezzo rispecchia il valore attribuibile anche alle azioni già in circolazione. Nel corso dell'esercizio precedente si è pertanto proceduto ad una svalutazione pari € 9.680.

Il decremento dell'esercizio è stato generato dall'alienazione 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.

Crediti immobilizzati verso altri **B III 2** € **285.712**

I crediti immobilizzati verso terzi, che accolgono i depositi cauzionali versati, registrano un incremento rispetto al 2021 pari a € 2.000 dovuto principalmente al versamento di ulteriori depositi.

	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	-	-	-	283.712	283.712
Variazioni nell'esercizio	-	-	-	2.000	2.000
Valore di fine esercizio	-	-	-	285.712	285.712
Quota scadente entro l'esercizio	-	-	-	-	-
Quota scadente oltre l'esercizio	-	-	-	285.712	285.712
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.

CREDITI **CII** € **36.265.462**

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 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	25.393.038	6.654.105	234.315	3.362.740	171.338	35.815.536
Variazioni nell'esercizio	6.437.081	(6.654.105)	540.960	47.776	78.214	449.926
Valore di fine esercizio	31.830.119	0	775.275	3.410.516	249.552	36.265.462
Quota scadente entro l'esercizio	31.830.119	0	462.947	-	228.998	32.522.064
Quota scadente oltre l'esercizio	0	0	312.328	-	20.554	332.882
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 **CII 1** € **31.830.119**

I crediti verso clienti sono costituiti dai crediti originati da operazioni commerciali relative alle attività di gestione ordinaria. 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 notevole incremento del saldo rispetto al precedente esercizio, pari ad € 6.437.081, è attribuibile principalmente alla ripresa dei volumi di traffico a partire dalla stagione estiva ed alla fatturazione di maggiori ricavi ad essa connessi. Alla data di chiusura dell'esercizio si è proceduto a riclassificare il saldo negativo di alcuni crediti alla voce "Acconti" per un importo pari ad € 311.356 in quanto più rispondente alla natura del debito. Per rendere comparabili i valori è stata effettuata la medesima riclassifica dei saldi al 31 dicembre 2021.

L'esposizione in Bilancio dei crediti è al netto del relativo fondo di svalutazione, pari a € 4.858.936, 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 2022:

FONDO DI SVALUTAZIONE CREDITI

Saldo di inizio esercizio	5.887.363
Variazioni nell'esercizio	
Utilizzi fondo	(91.369)
Eccedenze	(1.460.540)
Accantonamento dell'esercizio	523.482
Totale variazioni	(1.028.427)
Valore di fine esercizio	4.858.936

L'accantonamento dell'esercizio, pari ad € 523.482, 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 e alla svalutazione di altri crediti a seguito delle nuove informazioni acquisite nel corso dell'esercizio 2022, che hanno evidenziato una riduzione delle probabilità di recupero di tali posizioni creditorie.

Nel corso dell'esercizio si è inoltre provveduto ad un utilizzo del fondo per € 91.369, dovuto all'impossibilità di recupero di alcune posizioni di modesto importo, anche in considerazione dell'eccessiva onerosità delle procedure da esperire, rispetto al valore del credito.

Le eccedenze, invece, sono state generate per € 1.327.928 dalla sottoscrizione nel mese di luglio 2022 di un accordo transattivo sull'azione revocatoria promossa da un vettore nei confronti della Società. Sulla base di tale accordo è stato riconosciuto al vettore un importo inferiore rispetto a quanto richiesto con l'azione revocatoria e, il medesimo importo, portato a compensazione di parte del credito vantato nei confronti del vettore stesso. La parte residuale delle eccedenze del fondo si riferisce invece a posizioni creditorie per cui erano state intraprese azioni legali di recupero successivamente interrotte per il sopravvenuto incasso di quanto dovuto.

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 € 15.330.942.

Crediti verso controllanti	C II 4	€	0
----------------------------	--------	---	---

La voce al 31 dicembre 2022 presenta un saldo pari a zero. Alla fine del precedente esercizio essa presentava un valore pari a € 6.654.105 sostanzialmente pari all'importo delle imposte anticipate calcolate sulla perdita fiscale IRES degli esercizi 2020 e 2021. In sede di liquidazione delle imposte sul reddito per l'esercizio 2022 quindi, essendosi generata una base imponibile positiva e pienamente capiente per le perdite fiscali pregresse, si è proceduto alla rilevazione di un debito nei confronti della società controllante per tassazione di gruppo. Si è pertanto ritenuto opportuno riportare il credito per le perdite fiscali del 2020 e del 2021 per effetto del regime del consolidato fiscale a parziale riduzione della voce "Debiti verso controllanti", poiché le poste saranno regolate in compensazione del reddito imponibile di gruppo, con riconoscimento del beneficio in favore della Società che aveva prodotto le perdite.

Crediti tributari	C II 5-bis	€	775.275
-------------------	------------	---	---------

La voce in esame accoglie i seguenti importi:

- > il credito verso l'Erario per l'IVA risultante dalla dichiarazione annuale per il 2022, pari ad € 44.983, che, è stato utilizzato nel mese di febbraio 2023 in compensazione per il pagamento del debito IVA periodico di gennaio 2023;

- > 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 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 d'imposta per € 97.500 "Art Bonus" maturato in seguito alle erogazioni liberali effettuate a sostegno della cultura e dello spettacolo;
- > il debito per rettifica del maggiore importo compensato per credito d'imposta energia relativo al II e III trimestre 2022 (art. 3 DL n. 21 del 2103/22 e "Decreto Aiuti-bis" nr. 115 del 09/08/22) per € -20.966;
- > il credito d'imposta relativo al consumo d'energia relativa al periodo Ottobre/Novembre 2022 (c.d. Aiuti-ter, art. 1 del DL 144/2022) pari ad € 225.118;
- > il credito d'imposta relativo al consumo d'energia relativa al periodo Dicembre 2022 (c.d. Aiuti-quater, art. 1 del DL 176/2022) pari ad € 149.039;
- > il credito d'imposta maturato a fronte di attività di Innovazione Tecnologica finalizzate alla innovazione digitale ed alla transizione ecologica pari ad € 53.918 (art.1 c. 198-209 L. n.160/2019) e per investimenti in beni rientranti nelle agevolazioni Industria 4.0 pari ad € 42.900 (All.B L. n.232/2016, art1 c.1058 L. n.178/2020 e art.21 D.L. n. 50/2022, convertito in L. n.91/2022).

I crediti per il rimborso IRES e dell'IVA per l'aggio sulle addizionali sono stati iscritti tra i crediti esigibili oltre i 12 mesi, in quanto, si ritiene che l'esecuzione dei rimborsi da parte dello Stato non avverrà entro il prossimo esercizio. I crediti d'imposta per attività di Innovazione Tecnologica, Industria 4.0 ed Art Bonus sono stati iscritti tra i crediti esigibili oltre i 12 mesi per una quota pari a € 129.545.

Imposte anticipate	C II 5-ter	€	3.410.516
--------------------	------------	---	-----------

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 € 2.839.414) e da oneri la cui deducibilità dal reddito imponibile è rinviata a futuri esercizi a norma di legge (per € 571.101), sono state determinate mediante l'applicazione dell'aliquota IRES del 24% che, sulla base delle attuali disposizioni legislative, sarà in vigore nei futuri esercizi.

Crediti verso altri	C II 5-quater	€	249.552
---------------------	---------------	---	---------

Il saldo in bilancio dei "Crediti verso altri" al 31 dicembre 2022 è principalmente composto dalle voci di seguito esposte e commentate:

- > Credito verso un ex dipendente pari a € 18.667 per contributi previdenziali versati a titolo di anticipazione per suo conto;
- > Crediti verso il personale dipendente per € 18.825;
- > Acconti per servizi per € 108.114;
- > Contributi dai Fondi Interprofessionali For.Te. e Fon.Dir., rispettivamente per € 11.320 e 27.120 relativamente

- al Piano Formativo 2022 per il personale dipendente;
- > Crediti verso la Regione Campania per € 20.554 a titolo di commissione sull'IRESA - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili - incassata dai vettori e riversata all'Ente beneficiario.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE **C IV** € **95.086.409**

Le disponibilità liquide, che registrano un incremento di € 59.915.866 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	34.861.970	181.150	127.423	35.170.543
Variazione nell'esercizio	59.828.190	108.729	(21.053)	59.915.866
Valore di fine esercizio	94.690.160	289.879	106.370	95.086.409

Depositi bancari **C IV 1** € **94.690.160**

Tale voce, che evidenzia un incremento di € 59.828.190 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 notevole incremento rispetto all'esercizio 2021 è in buona parte dovuto all'incasso, nel corso dell'esercizio, del Contributo per la compensazione dei danni patiti a causa del COVID-19 dai gestori aeroportuali pari ad € 28.184.049 (ex legge n. 178 del 30 dicembre 2020 – Legge di Bilancio 2021), oltre che ai flussi monetari positivi generati dalla gestione caratteristica della Società in relazione alla ripresa dei volumi di fatturato e ai maggiori incassi ad essa riconducibili.

Si segnala 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 2022 presenta un saldo attivo pari a € 94.506.089. Tale garanzia rimane valida fino all'estinzione del suddetto finanziamento, prevista nel 2025.

Assegni **C IV 2** € **289.879**

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. L'incremento del saldo rispetto al 31 dicembre 2021 è legato all'incasso di assegni relativi a depositi per partecipazione a nuovi procedimenti di gara.

Denaro e valori in cassa **C IV 3** € **106.370**

Tale voce, che registra un decremento rispetto allo scorso esercizio di € 21.053, 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.

RATEI E RISCONTI ATTIVI **D** € **395.772**

I ratei attivi rappresentano quote di proventi di competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi. I risonci 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 Risonci attivi accoglie quote di oneri di competenza di futuri esercizi relativi ad oneri accessori al finanziamento in essere pari ad € 64.944 per la linea di credito a breve termine, premi assicurativi per € 192.170, prestazioni di manutenzione per € 98.264, noleggi per € 11.181 e prestazioni varie e professionali per € 29.223.

La movimentazione della voce è contenuta nel seguente schema:

	Ratei attivi	Risonci attivi	Totale ratei e risonci attivi
Valore di inizio esercizio	0	329.457	329.457
Variazione nell'esercizio	0	66.315	66.315
Valore di fine esercizio	0	395.772	395.772

PASSIVO

PATRIMONIO NETTO **A** € **186.357.475**

Capitale sociale **A I** € **27.368.432**

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
Totale capitale sociale	€ 27.368.432

Riserve e Utile d'esercizio **A IV-AVI-A VII-AVIII-A IX** € **158.989.043**

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	Riserva	Altre riserve Riserva avanzo	Varie altre	Totale altre riserve	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdite) dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Valore di inizio esercizio	27.368.432	5.473.686	3.555.590	70.535.608	1.970.147	76.061.345	28.610.831	(8.315.181)	129.199.113
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente									
Attribuzione di dividendi									
Altre destinazioni							(8.315.181)	8.315.181	0
Altre variazioni									
Incerimenti									
Decrementi					2	2	1		3
Riclassifiche									
Risultato d'esercizio								57.158.359	57.158.359
Valore di fine esercizio	27.368.432	5.473.686	3.555.590	70.535.608	1.970.149	76.061.347	20.295.651	57.158.359	186.357.475

DESCRIZIONE	IMPORTO
Fondo miglioramento infrastrutture	€ 1.970.148
Riserva da arrotondamenti decimali Euro	1
Totale	€ 1.970.149

In data 29 aprile 2022 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di rinviare a nuovo la perdita d'esercizio 2021, 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.

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.

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

	Importo	Origine/natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizz. effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	27.368.432					
Riserva da soprapprezzo delle azioni					0	0
Riserve di rivalutazione					0	0
Riserva legale	5.473.686	Riserva di utili	B	5.473.686		
Riserve statutarie					0	0
Altre Riserve:						
Riserva straordinaria o facoltativa	3.555.590	Riserva di utili	A/B/C	3.555.590	0	0
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civile					0	0
Riserva azioni o quote della società controllante					0	0
Riserva da rivalutazione delle partecipazioni					0	0
Versamenti in conto aumento di capitale					0	0
Versamenti in conto futuro aumento di capitale					0	0
Versamenti in conto capitale					0	0
Versamenti a copertura perdite					0	0
Riserva da riduzione capitale sociale					0	0
Riserva avanzo di fusione	70.535.608	Riserva di capitale	A/B/C	70.535.608	0	0
Riserva per utili su cambi non realizzati					0	0
Riserva da conguaglio utili in corso					0	0
Varie altre riserve	1.970.149	Riserva di utili	A/B/C	1.970.149	0	0
Totale altre riserve	76.061.347			76.061.347	0	0
Riserve per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0				0	0
Utili portati a nuovo	20.295.651	Riserva di utili	A/B/C	20.295.651	0	0
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0				0	0
Totale	129.199.116			101.830.684	0	0
Quota non distribuibile				7.443.835		
Residua quota distribuibile				94.386.849		

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

DESCRIZIONE	IMPORTO
Fondo miglioramento infrastrutture	€ 1.970.148
Riserva da arrotondamenti decimali Euro	1
Totale	€ 1.970.149
Origine/natura	Riserva di utili
Possibilità di utilizzazioni	A/B
Quota disponibile	0
Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per copertura perdite	0
Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per altre ragioni	0

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

FONDO PER RISCHI ED ONERI	B	€	7.371.780
---------------------------	---	---	-----------

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 ed oneri
Valore di inizio esercizio	0	65.260	0	6.352.347	6.417.607
Variazioni nell'esercizio					
Accantonamento nell'esercizio				1.660.257	1.660.257
Utilizzo nell'esercizio				(276.048)	(276.048)
Altre variazioni				(430.036)	(430.036)
Totale variazioni	0	0	0	954.173	954.173
Valore di fine esercizio	0	65.260	0	7.306.520	7.371.780

Fondi per imposte, anche differite	B 2	€	65.260
------------------------------------	-----	---	--------

Alla data di chiusura dell'esercizio 2022 la voce risulta costituita da accantonamenti diretti a fronteggiare il rischio di soccombenza della Società in alcune vertenze aventi ad oggetto imposte e tributi.

Di seguito si fornisce illustrazione sullo stato dei contenziosi pendenti alla data di riferimento del bilancio presso la Corte di Giustizia e Tributaria.

- > La Società ha impugnato l'avviso di accertamento IMU per l'anno 2015 presso la CTP di Napoli (RGR 5802/2020). In data 08.02.2021 la CTP ha pronunciato la sentenza n. 2188/2021 depositata il 08.03.2021 con la quale ha rigettato il ricorso proposto. La Società ha tempestivamente impugnato la Sentenza presso la CT Regionale per la Campania con atto di appello notificato alla controparte ed iscritto al R.G.A. 5691/2021. In data 04.04.2022 la CTR ha pronunciato la sentenza n. 4933/2022 depositata il 22.06.2022 che, in accoglimento parziale dell'appello, ha dichiarato dovuta la maggiore imposta per euro 6.902,00, ma non dovute le sanzioni. Alla data di redazione del bilancio la sentenza è passata in giudicato per mancata impugnativa da nessuna delle parti del giudizio.
- > La Società ha impugnato l'avviso di accertamento IMU per l'anno 2016 presso la CTP di Napoli (RGR 5786/2020). In data 07.05.2021 la CTP ha pronunciato la sentenza n. 9722/2021 depositata il 10.09.2021 con la quale ha accolto il ricorso proposto. Il Comune di Napoli ha impugnato la Sentenza presso la CT Regionale ed iscritto al R.G.A. 6463/2021. In data 27.09.2022 la CTR ha pronunciato la sentenza n. 6648/2022 depositata il 12.10.2022 che ha rigettato in toto l'appello del Comune. Altri contenziosi, di cui si riporta una breve sintesi, sono giunti a definizione per passaggio in giudicato delle sentenze entro il 31 dicembre 2022.
- > In riferimento al contenzioso avente ad oggetto l'avviso di accertamento con il quale erano state rettificcate le dichiarazioni IVA ed IRAP riferite all'anno di imposta 2007 la CTR ha pronunciato la sentenza n. 8794/2021 con la quale ha dichiarato estinti i giudizi per intervenuta definizione delle liti. Non sussiste quindi alcuna passività a carico della Società in relazione a tale contenzioso.
- > In riferimento al 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, la CTR ha rigettato l'appello proposto. Non sussiste alcuna passività a carico della Società in relazione a tale contenzioso.
- > In riferimento al contenzioso avente ad oggetto l'avviso di accertamento IMU per l'anno 2017 la CTR ha pronunciato la sentenza 4361/2022 con la quale ha rigettato l'appello proposto dal Comune di Napoli contro la sentenza di primo grado favorevole alla Società. Non sussiste quindi alcuna passività a carico della Società in relazione a tale contenzioso.
- > In riferimento al contenzioso avente ad oggetto l'avviso di accertamento IMU per l'anno 2018 la CTR ha pronunciato la sentenza 2405/2022 con la quale ha accolto in parte l'appello proposto dalla Società dichiarando dovuta la maggiore imposta per euro 26.759, ma annullando le sanzioni irrogate. 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	€	7.306.520
-------------	-----	---	-----------

La voce in esame, in decremento rispetto al precedente esercizio per € 954.173, 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 intentate da alcuni vettori e richieste di risarcimenti di terzi. Gli utilizzi, complessivamente pari ad € 276.048, si riferiscono principalmente all'utilizzo del fondo di ristrutturazione organizzativa (€ 204.748) ed in maniera residuale a risarcimenti danni ed alla chiusura transattiva di un contenzioso.

Gli accantonamenti effettuati nel corso dell'anno, pari ad € 1.660.257, rappresentano la migliore stima operata dalla Società delle passività potenziali probabili, relative: alla copertura finanziaria di una piano di incentivazione del turnover delle risorse da attuarsi avvalendosi degli strumenti previsti dalla normativa e su base volontaria, in seguito alla sottoscrizione di un Contratto di espansione con le Organizzazioni Sindacali, 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 bilancio sono in corso ulteriori 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 "eccedenze", pari ad € 430.036, si riferiscono principalmente al rilascio di accantonamenti effettuati negli esercizi precedenti a seguito della chiusura transattiva di contenziosi ed all'utilizzo del Fondo ristrutturazione aziendale per un importo inferiore a quello in precedenza stimato.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	C	€	2.721.779
--	---	---	-----------

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; essa 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 2022.

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	2.642.625
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	1.418.562
Utilizzo nell'esercizio	(479.670)
Altre variazioni	(859.736)
Totale variazioni	79.156
Valore di fine esercizio	2.721.781

DEBITI **D** € **171.077.410**

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, come, ad esempio 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 controllanti	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Totale debiti
Valore di inizio esercizio	94.474.814	356.922	689.675	29.112.898	0	690.535	8.848.494	26.576.088	160.749.426
Variazione nell'esercizio	(14.102.247)	(356.922)	361.781	12.073.063	3.945.170	2.577.373	502.269	5.327.497	10.327.984
Valore di fine esercizio	80.372.567	0	1.051.456	41.185.961	3.945.170	3.267.908	9.350.763	31.903.585	171.077.410
Quota scadente entro l'esercizio	0	0	1.051.456	41.185.961	3.945.170	3.267.908	7.873.575	11.582.257	68.906.327
Quota scadente oltre l'esercizio	80.372.567	0	0	0	0	0	1.477.188	20.321.328	102.171.083
Di cui di durata superiore a 5 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione tra debiti 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.

I debiti registrano un incremento complessivo di € 10.327.984, rispetto al Bilancio dell'esercizio precedente. Tale variazione, dovuta principalmente ai maggiori volumi di traffico e di attività realizzati nell'esercizio 2022 rispetto al precedente ed agli investimenti in corso di esecuzione presso lo scalo aeroportuale di Salerno, viene di seguito analizzata nelle sue componenti più rilevanti.

Debiti verso banche **D 4** € **80.372.567**

La voce in esame accoglie il debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto in data 20 giugno 2017 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%). Il contratto 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 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 scadenza del periodo di disponibilità per entrambe le linee di credito era originariamente fissata al 20 maggio 2024.

Nel mese di luglio 2020 le Banche finanziatrici hanno concesso alla GESAC un'ulteriore Linea di Credito *revolving* per un importo pari a € 20.000.000 e con scadenza al 30 giugno 2022. Sebbene le disponibilità monetarie

fossero soddisfacenti, visto l'incerto scenario determinato dalla crisi pandemica, la Società aveva ritenuto opportuno evitare eventuali situazioni di momentanea carenza di liquidità.

Inoltre, nel corso del primo semestre del 2021, in considerazione del protrarsi degli effetti della crisi economica dovuta alla pandemia da COVID-19 sul business aeroportuale, la GESAC ha ritenuto opportuno richiedere alle Banche finanziatrici un ulteriore amendment al contratto di Finanziamento, la cui formalizzazione si è conclusa nel mese di ottobre 2021. L'operazione ha avuto per oggetto la proroga di un anno della scadenza di tutte le linee di credito.

Il notevole flusso monetario generato dalla gestione aziendale nel corso del 2022 ha consentito alla Società di rimborsare la WCF di € 15.000.000, che risultava utilizzata per intero al 31 dicembre 2021, e di procedere alla cancellazione volontaria anticipata della Linea di credito *revolving* aggiuntiva di € 20.000.000. Al 31 dicembre 2022 quindi, la linea di credito *revolving* risulta inutilizzata mentre la linea di credito *Term* presenta un'esposizione per un valore nominale di € 80.000.000. Il debito relativo alla linea di credito *Term* è stato iscritto al netto della stima degli oneri accessori ed è valutato in bilancio al costo ammortizzato.

Come detto in precedenza, 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 2022, presenta un saldo attivo pari a € 94.506.089. 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.

Debiti verso altri finanziatori	D 5	€	0
--	------------	----------	----------

La voce "Debiti verso altri finanziatori", al 31 dicembre 2021 accoglieva 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". In data 26 settembre 2022 l'importo è stato restituito.

Acconti	D 6	€	1.051.456
----------------	------------	----------	------------------

Tale voce, che registra un incremento rispetto allo scorso esercizio di € 361.781, accoglie gli importi ricevuti a titolo di anticipazione sulle prestazioni di servizi da rendere. Come illustrato a commento nella voce "Crediti verso clienti, nella posta in esame sono stati riclassificati i saldi negativi dei crediti verso alcuni clienti per un importo pari ad € 311.356. Per rendere comparabili i valori si è proceduto ad effettuare la stessa riclassifica anche per gli importi riferiti al 31 dicembre 2021.

Debiti verso fornitori	D 7	€	41.185.961
-------------------------------	------------	----------	-------------------

La voce in esame comprende i debiti per fatture ricevute e da ricevere relative a forniture di beni e/o le presta-

zioni di servizi ricevute entro il 31 dicembre 2022.

L'incremento rispetto all'esercizio precedente, pari ad € 12.073.063, dipende principalmente dalla ripresa della piena operatività della GESAC in seguito al superamento a livello internazionale della pandemia Covid-19 e delle attività di investimento. Tali debiti sono esigibili entro i 12 mesi.

Debiti verso imprese controllanti	D 11	€	3.945.170
--	-------------	----------	------------------

La voce in esame al 31 dicembre 2021 presentava un saldo pari a zero in quanto la rilevazione della perdita d'esercizio aveva determinato l'assenza di base imponibile positiva e, quindi, la mancata iscrizione di debiti inerenti l'imposta sul reddito. Alla data di chiusura del presente bilancio, invece, essa accoglie il debito per l'imposta IRES teorica calcolata mediante applicazione dell'aliquota in vigore al reddito imponibile IRES del periodo, trasferito alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A., ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR, al netto delle ritenute subite e delle attività per imposte anticipate sulle perdite fiscali del 2020 e del 2021 trasferite alla consolidante, riclassificate dalla voce "Crediti verso imprese controllanti" al 31 dicembre 2021. Tale importo è compensato in seguito all'integrale possibilità di utilizzo delle perdite pregresse trasferite dalla GESAC da parte della controllante.

In ottemperanza al disposto dell'articolo 2423-ter, comma 6, del Codice civile, si evidenzia che il Debito verso l'impresa controllante (€ 3.945.170) corrisponde alla differenza tra l'imposta di competenza dell'esercizio (€ 10.600.915) e le attività per imposte anticipate iscritte sulle perdite fiscali dei precedenti periodi d'imposta 2020 (€ 5.379.550) e 2021 (€ 1.272.883) ed il credito per ritenute d'acconto subite negli esercizi 2020 (€ 1.127), 2021 (€ 545) e 2022 (€ 1.640).

Debiti tributari	D 12	€	3.267.908
-------------------------	-------------	----------	------------------

Tale voce include principalmente il debito IRAP per l'anno 2022, pari a € 2.659.921, e l'importo delle ritenute IRPEF operate dalla Società nel mese di dicembre 2022, in qualità di sostituto di imposta, sui redditi di lavoro dipendente, di lavoro autonomo e di lavoro relativo a collaboratori, che sono pari a € 571.265 e che sono state versate nel mese di gennaio 2023.

Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	D 13	€	9.350.763
--	-------------	----------	------------------

La voce include i debiti per contributi INPS e PREVAER relativi alle retribuzioni del mese di dicembre 2022, ed i contributi PREVINDAI dovuti per il IV trimestre 2022. Tali debiti sono stati pagati nel mese di gennaio 2023. Questa voce accoglie, inoltre, i contributi calcolati sulle competenze maturate dal personale al 31 dicembre 2022 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. L'incremento della voce rispetto al precedente esercizio, complessivamente pari a € 502.269, è principalmente dovuto alla crescita notevole dei volumi di passeggeri, con conseguente fatturazione

di importi consistenti a titolo di corrispettivi per addizionali da riversare agli Enti competenti.

Si segnala che nei debiti esigibili oltre i dodici mesi è iscritta l'addizionale INPS fatturata a vettori sottoposti a procedure concorsuali.

Altri debiti	D 14	€	31.903.585
---------------------	-------------	----------	-------------------

Tale voce registra un incremento di € 5.327.497 rispetto al precedente esercizio ed è principalmente composta da:

- > Debito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per € 6.214.742. Tale voce accoglie per € 6.190.704 il canone di concessione dovuto per l'anno 2022 calcolato sulla base del numero effettivo dei passeggeri transitati negli scali di Napoli Capodichino e di Salerno;
- > Debito verso il Ministero dell'Interno per € 18.525.865. Tale voce accoglie l'iscrizione del contributo da versare al Ministero dell'Interno, per gli anni 2008, 2009, e dal 2011 al 2022, 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 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. Inoltre, in seguito alla sentenza n. 1562/21 con cui il Tribunale di Roma ha affermato la giurisdizione del giudice tributario, nel mese di luglio 2022 la GESAC ha riassunto la causa innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma per far valere l'efficacia delle sentenze in merito ai ricorsi proposti da altre società di gestione aeroportuale. La data dell'udienza di trattazione era prevista per il 3 marzo 2023, ma, a seguito di impedimento del Presidente del Collegio, la data dell'udienza sarà nuovamente fissata;

- > Debiti verso il Ministero dell'Interno per € 2.291.654, 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, nei debiti esigibili oltre i dodici mesi è iscritta l'addizionale fatturata a vettori sottoposti a procedure concorsuali, pari a € 468.945;
- > Debiti verso il personale per transazioni € 12.809;
- > Debiti vari per costi di competenza pari a € 245.304. 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 € 337.170. La posta accoglie l'accantonamento della tassa di competenza dell'esercizio 2022 e di una quota di esercizi precedenti non ancora versata;
- > Debiti relativi al personale per competenze da liquidare per € 1.841.068;
- > Debiti relativi al personale per ferie maturate e non godute per € 694.301;
- > Debiti per depositi cauzionali ricevuti da terzi per complessivi € 1.071.808;
- > Fondo ritenute ai dipendenti a vario titolo per € 254.710;
- > Debiti verso Regione Campania per € 62.742, a titolo di IRESA – Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili – 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;
- > Altri debiti diversi per € 351.412.

RATEI E RISCONTI PASSIVI	E	€	559.409
---------------------------------	----------	----------	----------------

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	81.771	126.036	207.807
Variatione nell'esercizio	(79.365)	430.967	351.602
Valore di fine esercizio	2.406	557.003	559.409

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.

INFORMAZIONI SULLE VOCI DI 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, l'utile registrato nell'esercizio, pari a € 57.158.359. Una serie di schemi e tabelle favorirà la comprensione dei valori.

VALORE DELLA PRODUZIONE	A	€	182.701.050
--------------------------------	----------	----------	--------------------

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

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	A 1	€	146.880.294
---	------------	----------	--------------------

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

	2022	2021	Variazione
Attività aviation:			
Diritti	79.680.593	35.409.049	44.271.544
Servizi di sicurezza	28.025.102	11.802.564	16.222.538
Diritti imbarco/sbarco merci	682.987	591.077	91.910
Beni ad uso esclusivo	1.409.698	1.353.429	56.269
Infrastrutture centralizzate	2.359.529	1.486.048	873.481
	112.157.909	50.642.167	61.515.742
Attività non aviation:			
Subconcessione di servizi	8.376.716	3.308.318	5.068.398
Attività di ristorazione in subconcessione	8.226.316	3.029.283	5.197.033
Subconcessione di locali	2.948.877	1.480.349	1.468.528
Parcheggi	9.058.967	3.906.484	5.152.483
Proventi da sponsorizzazione e promozionali	3.348.736	951.830	2.396.906
Altri ricavi non aviation	2.037.236	360.976	1.676.260
	33.996.848	13.037.240	20.959.608
Altri ricavi:			
Servizi aggiuntivi di sicurezza	703.976	414.271	289.705
Altri ricavi	21.561	12.738	8.823
	725.537	427.009	298.528
Totale Voce A 1	146.880.294	64.106.416	82.773.878

Rispetto al 2021, i ricavi derivanti dalle attività aviation hanno subito un notevole incremento, più che raddoppiando il loro valore, grazie alla eccezionale ripresa del traffico aereo attestatasi anche lievemente sopra ai livelli pre-pandemia.

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 beneficiato degli effetti positivi derivanti dall'incremento del traffico.

Il pieno recupero dei livelli di traffico ha determinato inoltre un'ottima performance dei ricavi derivanti delle attività non aviation, che hanno anch'essi più che raddoppiato i livelli dello scorso anno.

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

Altri ricavi e proventi	A 5	€	35.820.756
--------------------------------	------------	----------	-------------------

La voce "Altri ricavi e proventi" è costituita principalmente dal contributo pubblico di € 28.184.069 erogato dal Governo a parziale compensazione dei danni da COVID subiti dal settore aeroportuale. Con la Legge di Bilancio 2021 (L. n. 178 del 30 dicembre 2020) è stato infatti istituito un fondo di € 500.000.000, successivamente incrementato ad € 800.000.000, di cui € 735.000.000 destinati ai gestori aeroportuali. La determinazione della quota spettante alla GESAC, che è stata accreditata nel corso dell'anno 2022, è avvenuta sulla base dei decreti attuativi interministeriali pubblicati alla fine del 2021.

Il ristoro ha riguardato le perdite nette subite a causa del COVID-19 e delle misure restrittive ad esso connesse, determinate considerando la differenza tra le perdite subite tra il 1° marzo ed il 30 giugno 2020 (il 14 luglio per l'Aeroporto di Salerno) ed i profitti rilevati nello stesso periodo del 2019.

La parte residuale è costituita principalmente da: il rilascio di fondi accantonati in precedenti esercizi, 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, 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; rettifiche di costi o ricavi relativi a esercizi precedenti, crediti d'imposta ottenuti. L'incremento rispetto all'esercizio 2021, pari ad € 32.193.184 è dovuto principalmente all'incasso del contributo governativo suindicato, unitamente ad € 97.500 generati dal credito d'imposta "Art Bonus" in seguito alle erogazioni liberali effettuate a sostegno della cultura e dello spettacolo, al credito d'imposta relativo al consumo d'energia per € 1.124.075, già utilizzato parzialmente nel corso dell'anno, relativo ai decreti "Aiuti", "Aiuti-bis", "Aiuti-ter", "Aiuti-quater" succedutisi nel corso dell'anno e infine, ad € 53.917 e € 42.900 relativi al credito d'imposta maturato rispettivamente per attività di Innovazione tecnologica finalizzate alla digitalizzazione ed alla transizione ecologica ed a investimenti in beni agevolabili nell'ambito della normativa Industria 4.0.

COSTI DELLA PRODUZIONE	B	€	109.848.349
-------------------------------	----------	----------	--------------------

I costi della produzione accolgono gli oneri sostenuti in relazione all'attività caratteristica della GESAC. Rispetto all'esercizio precedente, la voce presenta un consistente incremento pari a € 34.370.716.

La variazione è riconducibile per la maggioranza alla ripresa del business aeroportuale e, conseguentemente, delle attività operative, ed in parte all'incremento dei prezzi del costo dell'energia oltre che all'effetto dell'inflazione su diverse categorie di spesa. Di seguito si riporta il dettaglio delle voci più rilevanti.

Costi per materiali di manutenzione, di consumo e merci	B 6	€	853.074
--	------------	----------	----------------

Rispetto all'esercizio precedente, la voce presenta un notevole incremento pari a € 202.046.

La voce in esame accoglie i costi relativi agli acquisti di materiali utilizzati per l'espletamento dei servizi aeropor-

tuali, materiali di manutenzione e scorte, cancelleria, vestiario, carburanti utilizzati dai mezzi operativi ed i costi che sono stati sostenuti per far fronte alla parte finale dell'emergenza sanitaria.

Costi per servizi	B 7	€	52.171.286
--------------------------	------------	----------	-------------------

In questa voce sono allocati i costi sostenuti per l'acquisizione dei servizi necessari all'ordinaria gestione aziendale. Il consistente incremento rispetto al precedente esercizio, pari ad € 22.090.889, è dovuto alla ripresa dei volumi di traffico e quindi al riconoscimento ai vettori di maggiori contributi a titolo di incentivo dei collegamenti aerei e all'incremento dei prezzi del costo dell'energia.

Costi per godimento beni di terzi	B 8	€	8.741.431
--	------------	----------	------------------

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 2022, è pari a € 7.694.869. Anche l'incremento di questa voce di costo rispetto allo scorso esercizio è riconducibile alla forte ripresa dei volumi di traffico, nonché al tasso d'inflazione applicato ai parametri utilizzati per il calcolo del canone.

Costi per il personale	B 9	€	23.773.543
-------------------------------	------------	----------	-------------------

La voce registra un notevole incremento rispetto all'esercizio precedente pari a € 6.660.427, derivante essenzialmente dall'improvviso aumento dell'operatività aeroportuale a pieno regime, che ha determinato l'interruzione del ricorso agli ammortizzatori sociali e la riattivazione delle assunzioni dei lavoratori stagionali. Sono state inoltre reintrodotte in essere misure di natura premiante sospese in periodo di pandemia.

Si rileva in questa voce il beneficio della "Decontribuzione Sud", introdotta dall'art. 27 del D.L. 104 del 14 agosto 2020 (c.d. Decreto Agosto) convertito in Legge n. 126 del 13 ottobre 2020 e prorogata dall'art. 13 comma 161 della Legge n. 178 del 30 dicembre 2020, per un importo pari ad € 1.080.520.

Ammortamenti e svalutazioni	B 10	€	19.586.848
------------------------------------	-------------	----------	-------------------

Il decremento di tale voce rispetto all'esercizio precedente è pari a € 1.931.226 ed è il risultato dell'esaurimento del processo di ammortamento di investimenti realizzati nel passato che, anche in considerazione del ridotto volume degli investimenti realizzati negli anni di crisi, ha più che compensato gli ammortamenti aggiuntivi derivanti da investimenti entrati in esercizio nel 2022.

Anche il costo per la svalutazione dei crediti commerciali è stato inferiore rispetto all'esercizio precedente.

Accantonamenti per rischi	B 12	€	1.660.257
----------------------------------	-------------	----------	------------------

La voce in esame, che registra un aumento di € 884.703 rispetto al precedente esercizio, accoglie accantonamenti volti a fronteggiare passività potenziali relative principalmente agli interessi moratori sulle azioni revoca-

torie intentate da alcuni vettori, a componenti reddituali in attesa di definizione con terze parti e a controversie in materia di lavoro nonché l'accantonamento al citato fondo per l'incentivazione del turnover delle risorse.

Oneri diversi di gestione	B 14	€	3.061.910
----------------------------------	-------------	----------	------------------

Tale voce accoglie costi e spese di natura eterogenea tra i quali IMU, TARI, contributi associativi e liberali e, in particolare, l'integrazione di costi relativi ad esercizi precedenti per difetto di stime effettuate in sede di chiusura dei precedenti bilanci, che rappresenta la voce che ha determinato gran parte dell'incremento del saldo rispetto al precedente esercizio pari ad € 1.288.024.

PROVENTI E ONERI FINANZIARI	C	€	- 2.477.282
------------------------------------	----------	----------	--------------------

Il risultato della gestione finanziaria, il cui saldo netto al 31 dicembre 2021 era pari a € - 1.534.902, contrappone proventi pari a € 96.858, perdite su cambi pari a € 1.503 ed oneri pari a € 2.574.229.

Proventi da partecipazioni	C 15	€	1.592
-----------------------------------	-------------	----------	--------------

Tale voce accoglie la plusvalenza da cessione della partecipazione in Banca di Credito Cooperativo Campania.

Altri proventi finanziari	C 16	€	96.858
----------------------------------	-------------	----------	---------------

La voce in esame accoglie gli interessi attivi maturati sui conti correnti della Società, gli interessi attivi su crediti vari ed i proventi finanziari di esercizi precedenti. Il decremento rispetto all'esercizio 2021, complessivamente pari a € 188.524, è dovuto al fatto che nel 2021 erano stati registrati vari incassi in seguito della presentazione di istanze di liquidazione di interessi per ritardato sgravio ex art. 44 del DPR 29.09.1973 n. 602 in relazione a somme iscritte a ruolo a titolo provvisorio riferite ai contenziosi fiscali del 2001 e del 2008, conclusisi con sentenza favorevole per la Società, e di interessi maturati sull'importo dell'IRAP non dedotto dalla base imponibile IRES per l'anno 2011.

Interessi ed altri oneri finanziari	C 17	€	- 2.574.229
--	-------------	----------	--------------------

Lo schema che segue evidenzia la ripartizione degli interessi e degli altri oneri finanziari per tipologia di debito. La variazione in aumento di € 754.624 è legata essenzialmente all'aumento dei tassi di interesse operato dalla BCE, a partire dalla seconda metà dell'anno, in attuazione delle politiche monetarie di contrasto al fenomeno dell'inflazione e che ha influito sull'entità degli oneri finanziari relativi al finanziamento in essere calcolati in base all'andamento dell'Euribor.

INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	2022	2021	Variazione
Debiti verso banche	2.569.480	1.815.879	753.601
Altri	4.749	3.726	1.023
Totale	2.574.229	1.819.605	754.624

Utili e perdite su cambi	C 17-bis	€	-1.503
---------------------------------	-----------------	----------	---------------

La voce in esame accoglie esclusivamente perdite su cambi. Tale voce evidenzia un aumento rispetto all'esercizio precedente di € 824.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE	D 19	€	- 4.000
---	-------------	----------	----------------

Svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	D 19 b	€	4.000
---	---------------	----------	--------------

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

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	€	13.213.060
---	----------	-------------------

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 riverteranno.

	IRES	IRAP
A) Differenze temporanee		
Totale differenze temporanee deducibili	14.210.474	-
Totale differenze temporanee imponibili	-	-
Differenze temporanee nette	14.210.474	-
B) Effetti fiscali		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(3.362.740)	-
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(47.776)	-
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(3.410.516)	-

DIFFERENZE TEMPORANEE DEDUCIBILI	Oneri con deducibilità rinviata a futuri esercizi	Accantonamenti a fondi	Totale
Descrizione			
Importo al termine dell'esercizio precedente	2.014.189	11.997.219	14.011.408
Variazione verificatasi nell'esercizio	365.396	(166.330)	199.066
Importo al termine dell'esercizio	2.379.585	11.830.889	14.210.474
Aliquota IRES	24%	24%	
Effetto fiscale IRES	571.101	2.839.414	3.410.516
Aliquota IRAP	5,27%	5,27%	
Effetto fiscale IRAP	-	-	-

a) Imposte correnti

In tale voce sono accantonate le imposte IRES, pari a € 10.600.915, ed IRAP, pari a € 2.659.921, di competenza dell'esercizio, calcolate sui rispettivi redditi imponibili.

Al 31 dicembre 2021 il saldo della voce "Imposte correnti" era pari zero in quanto, per effetto della rilevazione della perdita d'esercizio, sia la base imponibile ai fini IRES sia quella ai fini IRAP risultavano negative.

b) Imposte relative a esercizi precedenti

Sia alla chiusura del presente Bilancio sia del Bilancio dell'esercizio precedente la voce in esame risulta pari a zero.

c) Imposte anticipate

Tale voce accoglie per € 692.021 il valore delle imposte anticipate calcolate mediante applicazione dell'aliquota IRES del 24%, per € 190.506 il rigiro delle imposte anticipate di competenza dell'esercizio, iscritte nei precedenti Bilanci e per € 453.739 il saldo netto delle rettifiche di imposte anticipate iscritte in esercizi precedenti.

Sulla base di piani aziendali sviluppati per i prossimi esercizi, si ritiene ragionevolmente che 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.

d) Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale/trasparenza fiscale

Tale voce, che presenta un saldo pari a zero, nel Bilancio al 31 dicembre 2021 presentava un saldo pari ad € 1.272.883 riferito alla perdita fiscale ai fini IRES dell'esercizio 2021. 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
Utile lordo	70.371.419			
Incrementi dell'utile lordo	8.685.467			
di cui per:				
Accantonamenti a fondi	2.000.294			
Costi la cui deducibilità è rinviata a futuri esercizi	569.285			
Ammortamenti	5.405.223			
Costi non deducibili	710.665			
Decrementi dell'utile lordo	(34.886.407)			
di cui per:				
Utilizzo/rilascio fondi	(2.166.624)			
Costi di precedenti esercizi con deducibilità rinviata	(766.807)			
Proventi non imponibili	(30.584.495)			
Deduzioni di componenti extracontabili	(1.368.481)			
Reddito imponibile ai fini IRES	44.170.479	24,00%	10.600.915	15,06%

IRAP	Base imponibile	Aliquota teorica	Imposta	Aliquota effettiva
Valore della produzione (A-B)	72.852.701			
Costi non rilevanti ai fini IRAP	2.850.432			
Costi del personale	666.693			
Accantonamenti e svalutazioni	2.183.739			
Onere fiscale teorico	75.703.133	5,27%	3.989.555	
Incrementi della base imponibile	6.162.796			
di cui per:				
Costi non deducibili dalla base imponibile	757.573			
Ammortamenti	5.405.223			
Decrementi della base imponibile	(31.393.038)			
di cui per:				
Rilascio fondi rischi non dedotti	(1.890.577)			
Proventi non imponibili	(29.502.461)			
Deduzioni del costo del personale				
Deduzioni di componenti extracontabili				
Base imponibile IRAP effettiva	50.472.891	5,27%	2.659.921	3,51%

e) Informativa sulle perdite fiscali

DESCRIZIONE	ESERCIZIO CORRENTE			ESERCIZIO PRECEDENTE		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
Perdite fiscali						
dell'esercizio	0			5.303.680		
di esercizi precedenti	0			22.414.791		
Totale perdite fiscali	0			27.718.471		
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	0	24%	0	27.718.471	24%	6.652.433

In sede di liquidazione delle imposte per l'esercizio 2021, le imposte anticipate sono state trasferite alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A., come da normativa in vigore per le società che partecipano al consolidato fiscale.

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 forte incremento rispetto all'esercizio precedente, generato dalla ripresa dell'attività operativa e dalla conseguente creazione di risorse finanziarie da parte della gestione e della dinamica del circolante.

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 2022, 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	7
Quadri	33
Impiegati	339
Operai	31
Totale dipendenti	410

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. Si segnala che l'Assemblea dei Soci riunitasi in data 29 aprile 2022 ha deliberato di attribuire al Presidente del Consiglio di Amministrazione un compenso annuo di € 110.000 ed ai Consiglieri senza cariche esecutive e di rappresentanza un importo pari ad € 20.000.

Per quanto riguarda il Collegio Sindacale l'Assemblea dei Soci riunitasi in data 29 aprile 2021 ha deliberato di attribuire al Presidente un compenso annuo di € 15.000 ed ai Sindaci Effettivi un compenso annuo di € 10.000.

	Amministratori	Sindaci
Compensi	281.672	56.077

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 29 aprile 2021 l'Assemblea dei Soci ha deliberato di conferire l'incarico ex art. 2409-bis Codice Civile e 14 del D.Lgs. 27.01.2010, n. 39 alla società di revisione EY S.P.A. per gli esercizi 2021-2022-2023.

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 2022 spettante alla EY S.P.A per la revisione legale dei conti è pari ad € 28.028;
- > il corrispettivo di competenza dell'esercizio 2022 spettante alla EY S.P.A per altri servizi di verifica svolti sono pari a € 16.170.

Revisione dei conti annuale	28.028
Altri servizi di verifica svolti	16.170
Totale compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	44.198

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 segnala che gli impegni di spesa residui nei confronti delle ditte appaltatrici, relativi ai principali contratti di ampliamento, ammodernamento e ristrutturazione dell'infrastruttura e degli impianti, risultano pari a € 37.519.867. Tale importo è da ricondursi per circa 31 € mln agli impegni contrattuali residui relativi al Piano di sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto di Salerno ed in particolare: all'adeguamento delle infrastrutture di volo e allungamento della pista, alla progettazione del terminal di aviazione commerciale e degli altri edifici strategici ed alla realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale. Per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli le principali obbligazioni sono riferite alle iniziative per la realizzazione delle nuove piazzole per la sosta degli aeromobili a nord della pista e dell'ampliamento della piazzola elicotteri e all'acquisto dei mezzi elettrici per la movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità.

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, è stata esercitata 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. 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.

Di seguito si riporta il dettaglio delle ulteriori garanzie prestate nell'interesse della Società ed in favore di terzi, in essere al 31 dicembre 2022.

Beneficiario	Emittente	Numero polizza	Causale	Importo garantito	Scadenza
ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile	SACE BT	2799838511	adempimenti convenzione gestione totale (NAPOLI)	7.492.148	21/06/2023
ENAV - Ente Nazionale Assistenza al Volo	HDI Italia S.p.A.	803900833	adempimenti contratto di manutenzione	404.978	31/12/2022
Comune di Napoli	Atradius Crédito y Caución S.A	PT0609621	installazione impianto pubblicitario	3.615	24/09/2023
Agenzia Regionale Campania Turismo (anticipo 15% + interessi legali)	UnipolSai Assicurazioni S.p.A.	85999/96/181814738	contratto di promozione per la Regione Campania	662.884	23/03/2024
ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile	MAG SPA	1698.00.27.2799840036	adempimenti convenzione gestione totale (SALERNO)	1.629	31/07/2023
Regione Campania	Allianz - Parrilli Mario	501.180.932	convenzione FSC 2014-2020 Modulo F 20%	90.967	28/02/2023
Regione Campania	MAG SPA	10.033.911.000.015	convenzione FSC 2014-2020 Modulo A 20%	21.000	24/01/2023
Regione Campania	UnipolSai Assicurazioni S.p.A.	179.523.834	convenzione FSC 2014-2020 Modulo E 20%	62.624	15/01/2023
ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile	UnipolSai Assicurazioni S.p.A.	188.562.430	adempimenti convenzione Sblocca Italia	3.974.000	30/09/2023

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 S.p.A. 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. Gli interventi previsti, suddivisi in vari moduli, sono in fase di completamento e sono stati incassati fondi per un totale 1,9 € mln.

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. Nel mese di giugno 2021 è stata sottoscritta un'apposita convenzione che definisce le modalità di erogazione dei fondi stanziati dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (39,74 € mln) e prevede l'impegno da parte della GESAC a sostenere investimenti per la restante somma pari a 0,26 € mln. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha successivamente trasferito ad Enac gli importi a copertura dell'erogazione dei suddetti fondi e, nel corso del 2022, l'ENAC ha erogato l'anticipazione del 10% sul valore complessivo del finanziamento a parziale copertura delle attività di investimento avviate nel corso dell'esercizio e relative alla realizzazione del primo allungamento della pista a 2.000 metri e dell'adeguamento delle infrastrutture di volo.

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 la programmazione di risorse per complessivi 93,4 € mln, individuando quale beneficiario la società GESAC, soggetto preposto alla gestione unitaria degli aeroporti campani. In tale ambito sono pertanto stati stanziati fondi per un importo di circa 27 € mln con riprogrammazione di risorse a valere sul Piano di Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) per la progettazione delle infrastrutture, per la realizzazione dell'ulteriore allungamento della pista a 2.200 metri e per la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale. Parallelamente, sono stati stanziati ulteriori fondi per circa 9 milioni a valere sui fondi FSC 2021-2027 per finanziare la realizzazione di altri edifici strategici. Alla data di redazione del presente bilancio risultano siglate dalle parti coinvolte le convenzioni per l'erogazione dei suddetti fondi.

Beni in concessione

I beni in concessione rappresentano i beni di terzi condotti in regime di 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 € 406.301.500.

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

Al 31 dicembre 2022 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. e con 2i Aeroporti S.p.A., società controllante, come di seguito riportato (valori in unità di euro).

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

Parte correlata	Natura del rapporto	Credito	Debito	Oneri	Proventi
F2i SGR S.p.A.	Compensi e rimborsi Consiglieri		54.063	54.063	
2i Aeroporti S.p.A.	Consolidato fiscale		3.945.170		

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.

Il primo bimestre 2023 è stato caratterizzato da un consistente aumento dei volumi di traffico. I passeggeri hanno infatti registrato un incremento del 55% rispetto al 2022 ma l'andamento appare ancor più sensazionale se si considera che, rispetto al primo bimestre 2019, si è rilevato un traffico superiore di circa il 10%. La crescita ha riguardato sia la componente di traffico nazionale sia quella internazionale, che hanno superato rispettivamente del 5% e del 15% i volumi pre-COVID.

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 2023	gen-feb 2022	Assolute	%
Passeggeri (part/arr)	1.269.917	817.312	452.605	55,4%
Transiti	932	998	(66)	(6,6%)
Aviazione Generale	416	484	(68)	(14,0%)
Totale passeggeri	1.271.265	818.794	452.471	55,3%
Movimenti	9.114	7.613	1.501	19,7%
Tonnellaggio	331.406	273.533	57.873	21,2%

Nella stagione invernale IATA 2022-2023 risulta attiva la maggior parte delle compagnie aeree presenti nelle *Winter* pre-COVID.

Da aprile in poi, si prevede un traffico in linea con quello del 2022, con la conferma di tutte le operazioni della scorsa estate, per un *network* previsto che conterà un numero di destinazioni anche superiore alle 109 raggiunte nel 2022 e che fa prevedere una tenuta dei livelli di traffico per tutto l'anno in corso. Si segnala anche il raddoppio del collegamento giornaliero diretto con New York nei mesi di picco (giugno-settembre) operato sempre dal vettore United.

Tra gli altri fatti di rilievo si segnala l'istituzione da parte del Consiglio Comunale di Napoli, con deliberazione n. 90 del 28 dicembre 2022, di un'addizionale sui diritti di imbarco di € 2,00 per passeggero imbarcato dall'aeroporto di Napoli Capodichino. L'ENAC, in qualità di Autorità tenuta a compiere l'istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali, ha informato l'associazione delle biglietterie IATA dell'importo dovuto per i biglietti venduti a partire dal 4 aprile 2023.

Per quanto riguarda lo scenario macroeconomico si segnala che prosegue il trend di graduale riduzione dei prezzi dei beni energetici che restano tuttavia ancora ben oltre i livelli degli anni precedenti; continua anche la politica di incremento dei tassi di interesse da parte delle banche centrali, con conseguente impatto sull'entità degli oneri finanziari che maturano sui debiti della Società.

Principio contabile della continuità aziendale

Come ampiamente argomentato nella Relazione sulla gestione che corredata il presente bilancio, nonostante il contesto economico attuale, congiunturalmente non ancora del tutto favorevole e caratterizzato da eventi che per loro natura presentano un elevato grado di incertezza e di rischio, la GESAC ha conseguito risultati record in termini di *performance* operativa e di redditività e, nel 2022, ha ricostituito una solida struttura economico-patrimoniale. Inoltre, i risultati conseguiti nei primi mesi del 2023 e le previsioni per i mesi di *Summer*, le altre informazioni disponibili alla data di redazione del Bilancio consentono di affermare che la GESAC è pienamente in grado di far fronte alle obbligazioni ed agli impegni assunti e di continuare a svolgere la propria attività in un prevedibile futuro.

Il presente Bilancio, pertanto, è stato redatto con il rispetto del principio contabile della continuità aziendale.

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 2022 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 2i 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 2i 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 2021. Per una adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di 2i Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2021, 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
Data dell'ultimo Bilancio approvato	31/12/2021	31/12/2020
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	805.976.074	807.348.078
C) Attivo circolante	62.625.409	67.312.347
D) Ratei e risconti attivi	23.701	27.642
Totale attivo	868.625.184	874.688.067
A) Patrimonio netto		
Capitale sociale	121.089.395	121.089.395
Riserve	548.273.539	557.382.394
Utile (perdita) dell'esercizio	(6.548.771)	(9.680.467)
Totale patrimonio netto	662.814.163	668.791.322
B) Fondi per rischi e oneri	824.430	1.919.785
C) Trattamento di fine di lavoro subordinato	0	0
D) Debiti	201.858.706	201.325.438
E) Ratei e risconti passivi	3.127.885	2.651.522
Totale passivo	868.625.184	874.688.067

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

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
Data dell'ultimo Bilancio approvato	31/12/2021	31/12/2020
A) Valore della produzione	0	0
B) Costi della produzione	(306.806)	(432.609)
C) Proventi e oneri finanziari	(6.626.261)	(6.360.203)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(1.372.005)	(4.517.778)
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.756.301	1.630.123
Utile (perdita) dell'esercizio	(6.548.771)	(9.680.467)

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:

- > contributo Ristoro danni COVID per € 28.184.049, istituito con la Legge n. 178 del 30 dicembre 2020, erogato dal Governo nel corso del 2022 a parziale compensazione dei danni da COVID-19 subiti;
- > contributo ricevuto dalla Regione Campania nell'ambito del finanziamento FSC2014-2020 – Patto per il Sud con riferimento all'intervento denominato "Aeroporto di Salerno - Programma degli investimenti necessari ai fini della security e del servizio antincendio" pari a € 167.072;
- > 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 € 344.046;
- > 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 2022, tale riduzione risulta pari a € 979.252;
- > attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per lo staff in forza sullo scalo di Salerno della durata di 5 mesi a partire dal 1° gennaio 2022, per un importo pari a € 96.815;
- > attivazione di un contratto di solidarietà difensivo per lo staff in forza sullo scalo di Napoli per il periodo gennaio-marzo 2022 per un importo pari ad € 75.591;
- > esonero del 30% della contribuzione previdenziale a carico del datore di lavoro per alcune regioni, c.d. "De-contribuzione Sud", introdotta fino al 30 giugno 2022 dall'art. 27 del D.L. 104 del 14 agosto 2020, convertito in Legge n. 126 del 13 ottobre 2020, e prorogata dalla Legge 30 dicembre 2020 n. 178, per un importo complessivo pari ad € 1.080.520.

- > Contributo dai Fondi Interprofessionali For.Te.e Fon.Dir, per totali € 38.440 relativamente al Piano Formativo 2022 per il personale dipendente;
- > Credito d'imposta per attività di innovazione tecnologica finalizzata all'innovazione digitale e alla transizione ecologica, e altre attività innovative - art. 1, c. 198 e ss., legge n. 160 del 2019 per € 53.918;
- > Credito d'imposta per investimenti in beni strumentali nuovi "Industria 4.0" di cui all'allegato B della legge n. 232/2016, ed in base a quanto disposto dall'art. 1, comma 1058, della legge n. 178/2020 e dall'art.21 del D.L. 50/2022 convertito in L. n.91 del 15 luglio 2022, per € 42.900;
- > Credito d'imposta Art Bonus maturato ai sensi della legge 29 luglio 2014, n. 106 per € 97.500, pari al 65% delle erogazioni liberali versate al Museo di Capodimonte, che sarà utilizzato in compensazione per il pagamento di imposte e tributi;
- > Contributo sotto forma di credito di imposta per l'acquisto dell'energia elettrica per il secondo e terzo trimestre 2022 (DL 21/2022 e 115/2022), per il periodo ottobre/novembre 2022 (DL 114/2022) e del mese di dicembre 2022 (DL 176/2022), per complessivi euro 1.124.075.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,
nell'invitarVi ad approvare il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, Vi proponiamo di destinare l'utile conseguito pari a € 57.158.359 nel seguente modo:
- € 57.105.286 distribuito ai soci in ragione di € 217 per ciascuna azione;
- di rinviare a nuovo il residuo pari a € 53.073.

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 2022 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Napoli, 28 marzo 2023

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
L'Amministratore Delegato
Roberto Barbieri



ALLEGATI

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

SOCIETA' GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI
GE.S.A.C. S.p.A.

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2022

ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, pubblicate a dicembre 2020 e vigenti dal 1° gennaio 2021.

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

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della società Gestione Servizi Aeroporti Campani – Ge.S.A.C. S.p.A. al 31.12.2022, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro 57.158. Il bilancio, approvato nella riunione del Consiglio di Amministrazione lo scorso 28 marzo, corredato della Relazione sulla gestione, è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge. È stato altresì redatto il bilancio di sostenibilità 2022, giunto al quinto anno, documento senza dubbio apprezzabile in cui risultano trattati gli obiettivi ESG (*Environmental, Social, Governance*), temi ambientali, sociali e di governance.

Dalla documentazione ricevuta è emerso che la ripresa del traffico aereo ha privilegiato lo scalo di Napoli che ha fatto registrare un nuovo record di passeggeri. I dati di traffico si sono riflessi nel sopra citato bilancio che, anche al netto del contributo ricevuto per la compensazione dei danni subiti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, pari a 28,2 milioni di euro, presenta un importante risultato di esercizio.

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

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti, Ernst & Young S.p.A. ci ha oggi consegnato la propria relazione, datata 12 aprile, contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2022 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

1

Le attività svolte dal Collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio, e nel corso dello stesso sono state regolarmente svolte le riunioni di cui all'art. 2404 Codice Civile e di tali riunioni, svolte sia in presenza che in videoconferenza, sono stati redatti appositi verbali.

Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e alle riunioni del Consiglio di amministrazione. I rapporti periodici con i responsabili amministrativi della Società si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiari quelli del Collegio Sindacale.

Abbiamo acquisito anche attraverso la lettura delle determinate del Consiglio di amministrazione e durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Con la società incaricata della revisione legale abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo incontrato il preposto al sistema di controllo interno e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla società ai sensi del d.lgs 231/01 ed al suo aggiornamento, resosi necessario al fine di recepire le novità normative e le modifiche organizzative intervenute.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14. Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-*novies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

2

E' stato eseguito il monitoraggio periodico ai fini della valutazione di eventuali sintomi di disagio economico, finanziario o patrimoniale tali da rilevare una situazione di insofferenza da segnalare all'organo amministrativo (art. 28-octies del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14 Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza come modificato e integrato dal decreto legge n. 36 del 2022)

Per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, possiamo affermare che:

- le operazioni poste in essere sono state conformi alla legge ed allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- l'Amministratore delegato ha riferito al Consiglio con la cadenza prescritta;
- la Società non ha conferito alla Società di Revisione ulteriori incarichi, rispetto all'incarico per la revisione legale dei conti e all'incarico per la revisione della contabilità regolatoria in conformità ad obblighi concessori, né risultano conferiti incarichi a soggetti legati alla stessa Società di Revisione.

Per quanto detto, il Collegio ritiene di poter concludere che, nel corso della propria complessiva attività di vigilanza svolta, non sono emersi fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, composto dalla Situazione Patrimoniale, dal Conto Economico e dal Rendiconto Finanziario, dalle Note Illustrative e corredato dalla Relazione sulla Gestione evidenzia un utile di esercizio pari a euro 57.158.359 e presenta in sintesi i seguenti valori:

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA		(Euro)
ATTIVITA'		31.12.22
Immobilizzazioni		236.340.210
Crediti		36.265.462
Disponibilità liquide		95.086.409
Ratei e risconti		395.772
TOTALE ATTIVITA'		368.087.853
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		
PATRIMONIO NETTO		186.357.475
<i>di cui Capitale Sociale</i>	<i>27.368.432</i>	
<i>di cui Utile d'esercizio</i>	<i>57.158.359</i>	
Fondi per rischi e oneri		7.371.380
Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato		2.721.779
Debiti		171.077.410
Ratei e risconti		559.409
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		368.087.853

3

CONTO ECONOMICO	(Euro)
RICAVI	182.701.050
COSTI	(109.848.349)
RISULTATO OPERATIVO	72.852.701
PROVENTI (ONERI FINANZIARI)	(2.481.282)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	70.371.419
Imposte sul reddito	13.213.060
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	57.158.359

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Gesac S.p.A. al 31.12.2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

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

Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta ed il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, così come redatto dagli amministratori.

Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli Amministratori nella nota integrativa.

Napoli, 12 aprile 2023

per il Collegio sindacale*

Il Presidente



* Relazione approvata con il consenso unanime dei sindaci

4

GE.S.A.C. S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

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

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

Agli azionisti della
GE.S.A.C. S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della GE.S.A.C. S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la

tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

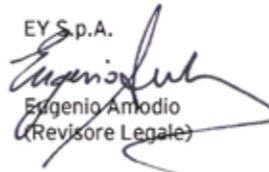
Gli amministratori della GE.S.A.C. S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della GE.S.A.C. S.p.A. al 31 dicembre 2022, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della GE.S.A.C. S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della GE.S.A.C. S.p.A. al 31 dicembre 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Napoli, 12 aprile 2023

EY S.p.A.

Eugenio Amodio
(Revisore Legale)

NAPOLI
SALERNO
AIRPORTS
GESAC

GE.S.A.C. S.p.A.

www.aeroportodinapoli.it

