

Aeroporti di Puglia S.p.A.
Bilancio al 31 dicembre 2021



ADP
ADP-2022-0009063
del 14-06-2022 11:55



ADP-2022-0009063
del 14/06/2022

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

14 giugno 2022



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Abate Gimma, 62/A
70121 BARI BA
Telefono +39 080 5243203
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

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

*Agli Azionisti di
Aeroporti di Puglia S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

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

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

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto ad Aeroporti di Puglia S.p.A. 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 e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti - Informazioni comparative

Il bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 14 maggio 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.



Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale di Aeroporti di Puglia S.p.A. 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 a 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 e 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 o 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, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a 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 un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a 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 a un livello appropriato come richiesto dagli 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. 39/10

Gli Amministratori di Aeroporti di Puglia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse 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) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

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



Aeroporti di Puglia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, 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.

Bari, 14 giugno 2022

KPMG S.p.A.

Marco Fabio Capitanio
Socio



Aeroporti di Puglia S.p.A.

**Relazione sulle procedure richieste sulla Relazione
riepilogativa prevista dall'art. 8 della DGR 570/2021 con
allegato il Prospetto dei dati economici di riferimento in
materia di spese di funzionamento delle società controllate
dalla Regione Puglia - anno 2021**

KPMG S.p.A.

14 giugno 2022

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Aeroporti di Puglia S.p.A.
Progetto di
Bilancio al 31 dicembre 2021

*Relazione sulla Gestione
al 31 dicembre 2021*

Indice

Cariche Sociali.....	5
Premessa.....	7
Quadro macroeconomico e andamento del traffico Aereo e Passeggeri	7
Principali eventi dell'esercizio	12
La Rete Aeroportuale Pugliese.....	13
Le nuove strategie ed azioni commerciali	15
Il Piano degli Investimenti e le nuove tariffe aeroportuali	19
Principali Rischi ed Incertezze	20
Covid 19: Misure di prevenzione e azioni previste per il 2022.....	23
Risultati della Gestione anno 2021	24
Informazioni di carattere non finanziario	29
Trasparenza e Prevenzione della Corruzione	40
Attività di Ricerca e Sviluppo	41
Evoluzione prevedibile della gestione.....	41
Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti.....	43
Altre Informazioni	45
Destinazione del risultato di esercizio	45

Cariche Sociali

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Antonio Maria Vasile
Vice Presidente	Rosa Maria Conte
Consigliere Cooptato	Marco Catamerò

Collegio Sindacale

Presidente	Vito Plantone
Sindaci effettivi	Gianluca Paparesta
Sindaci effettivi	Aurora De Falco
Sindaci supplenti	Mariangela Quatraro
Sindaci supplenti	Giantommaso Zacheo

Società di Revisione	KPMG S.p.A.
-----------------------------	-------------

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01

Presidente	Pietro Di Mango
Componente	Rossana Vitone
Componente	Michele Di Chirico

Direttore Generale Procuratore	Marco Catamerò
---------------------------------------	----------------

Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione	Jacopo Gerro
--	--------------

Sede principale e sedi secondarie

Aeroporto di Bari – Sede principale

Aeroporto di Brindisi – Sede secondaria

Aeroporto di Foggia – Sede secondaria

Aeroporto di Grottaglie – Sede secondaria

Composizione societaria alla data odierna

Alla data del 31 dicembre 2021, il capitale sociale è stato interamente versato e risultava composto da n. 25.822.845 azioni del valore nominale di 1 euro, risultando così suddiviso:

<i>Azionista</i>	<i>%</i>	TOTALE	TOTALE
		SOTTOSCRITTO	VERSATO
Regione Puglia	99,5978	25.718.838,00 €	25.718.838,00 €
Camera di Commercio di Taranto	0,3062	79.193,00 €	79.193,00 €
Città Metropolitana di Bari	0,044	11.419,00 €	11.419,00 €
Amministrazione Comunale di Bari	0,031	7.962,00 €	7.962,00 €
Amministrazione Comunale di Brindisi	0,009	2.430,00 €	2.430,00 €
Amministrazione Provinciale di Foggia	0,007	1.723,00 €	1.723,00 €
Camera di Commercio di Brindisi	0,003	840,00 €	840,00 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,002	440,00 €	440,00 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

Premessa

Signori Azionisti,

il perdurare della pandemia anche nel 2021 ha caratterizzato l'operatività di Aeroporti di Puglia (di seguito anche la "Società" o "AdP") con impatti sui volumi di traffico e sui dati economici e patrimoniali. In questo quadro di criticità, la Società è intervenuta con tutta la organizzazione, ad ogni livello, con la massima energia, consapevolezza e responsabilità con la prospettiva di poter riprendere velocemente i livelli di attività, nella consapevolezza che i risultati finora raggiunti dalla Rete Aeroportuale Pugliese sono stati il frutto anche di una comunione di strategie, progettualità ed azioni che ha visto tutti gli stakeholders, tutti insieme come Sistema, protagonisti di una straordinaria stagione di crescita.

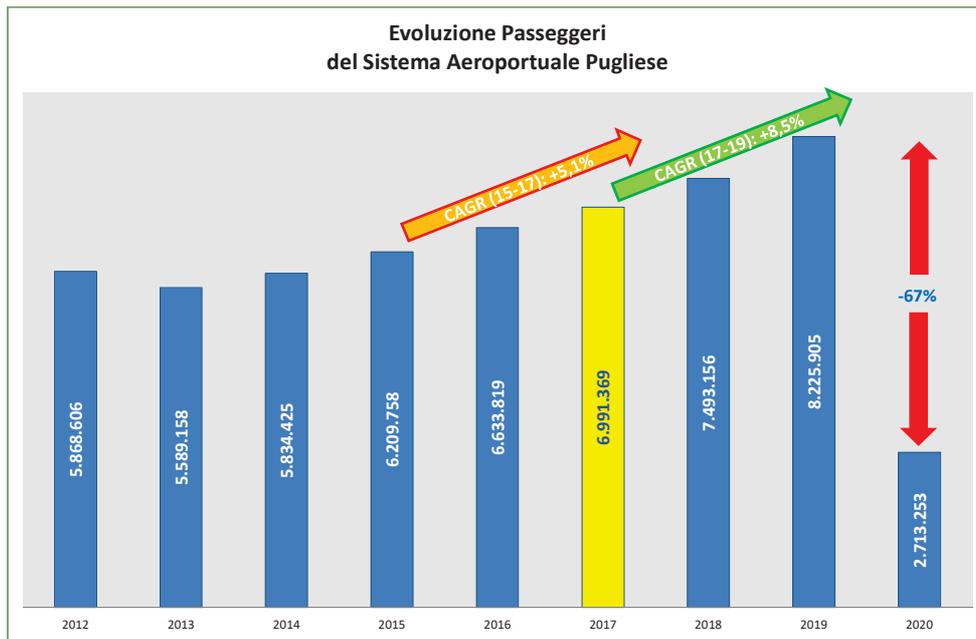
Siamo consapevoli che lo sviluppo della Rete Aeroportuale Pugliese in coerenza con il Piano Strategico 2018 – 2028 rappresenta un tassello fondamentale per lo sviluppo dell'intero territorio pugliese, anche a livello di filiera di settore ed eco-sistema, in quanto consentirà di:

- aumentare e migliorare la competitività delle aziende pugliesi sui mercati esteri;
- Attrarre gli investimenti esteri;
- Sviluppare i flussi turistici incoming.

In questo contesto, la Società sta adoperandosi con tutta la organizzazione, ad ogni livello, con la massima energia, consapevolezza e responsabilità nella prospettiva di poter riprendere velocemente i livelli di attività, nella consapevolezza che i risultati finora raggiunti dalla Rete Aeroportuale Pugliese sono stati il frutto anche di una comunione di strategie, progettualità ed azioni che ha visto tutti gli stakeholders, tutti insieme come Sistema, protagonisti di una straordinaria stagione di crescita.

Quadro macroeconomico e andamento del traffico Aereo e Passeggeri

Anche l'esercizio 2021 è stato un anno critico per l'intero settore del Trasporto Aereo. Per quanto riguarda Aeroporti di Puglia S.p.A., come noto, dopo una crescita costante iniziata nel 2013, è stata registrata nel 2020 una contrazione del traffico senza precedenti dovuta all'emergenza epidemiologica da Covid-19.



Tali effetti si sono trascinati anche nel 2021, soprattutto nel primo e nell'ultimo trimestre. Nell'esercizio 2021 il traffico aereo per Aeroporti di Puglia è stato pari a 5,1 milioni di passeggeri, al di sotto dei volumi pre covid registrati nel 2019 (-38%), anche se in misura migliorativa rispetto al dato nazionale (-60%).

Eurocontrol (organizzazione intergovernativa, civile e militare cui partecipano 41 Stati europei) ha impostato le proprie previsioni di traffico articolandole in tre scenari: sia lo scenario "base" che quello "high" mostrano il raggiungimento dei livelli del 2019 nel corso del 2023, mentre nello scenario "low" tale obiettivo è ritardato al 2027.

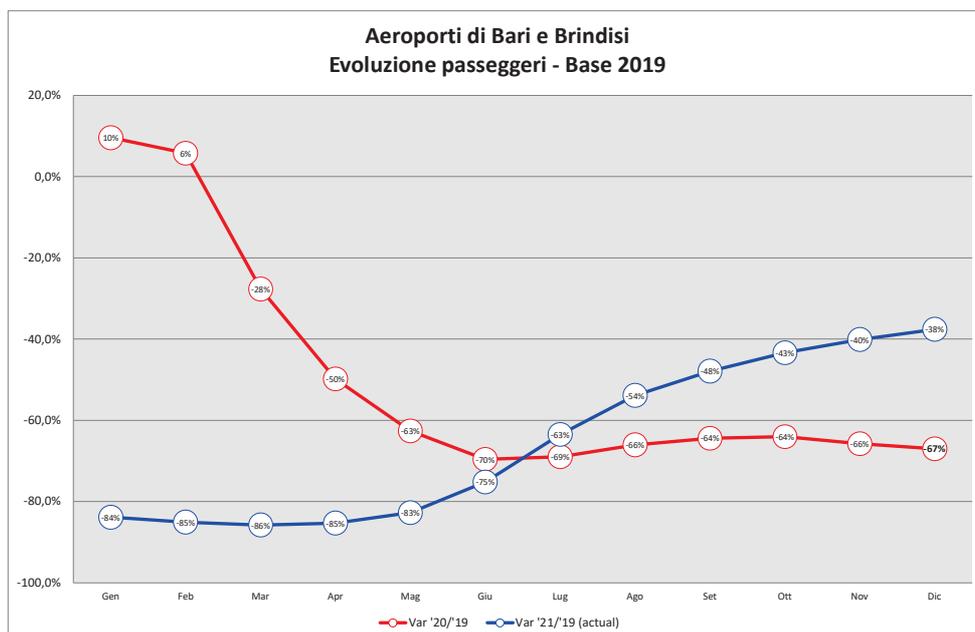
Scenario "high"	Scenario "base"	Scenario "low"
prosecuzione della campagna vaccinale sia in Europa che nel mondo con vaccini affidabili ed efficaci anche contro le varianti	ripresa piuttosto lenta dei flussi al di fuori dell'Europa a causa della mancanza di un approccio interregionale coordinato;	tassi di vaccinazione lenti o diffusione disomogenea
allentamento delle restrizioni di viaggio grazie ad un approccio interregionale coordinato	ritorno dei viaggi di lavoro ai livelli pre-COVID solo nel 2023	necessità di nuovi vaccini a seguito di varianti
ripresa della maggior parte dei flussi interregionali e dei viaggi di lavoro.		reintroduzione delle restrizioni di viaggio
		rischi economici legati ai prezzi elevati dell'energia e delle materie prime;
		un calo a lungo termine della propensione al viaggio.

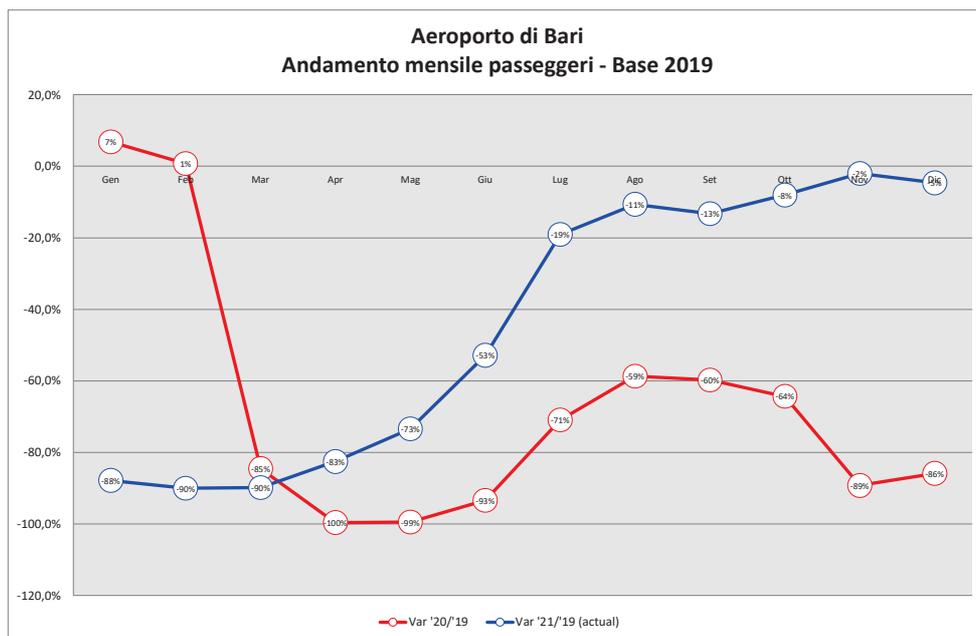
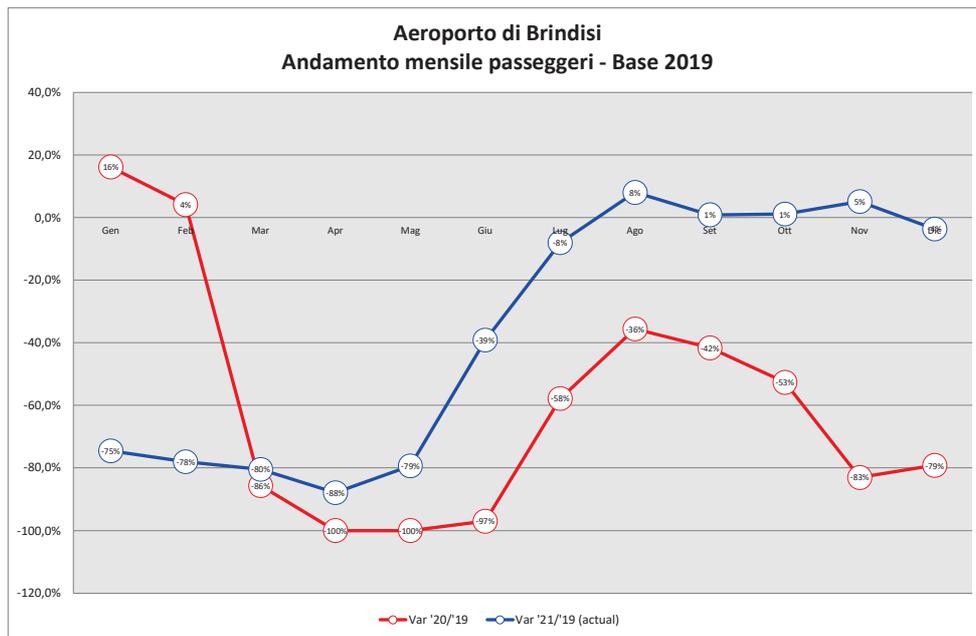
ACI (Airport Council International Europe), come mostra il grafico che segue, ha rivisto le previsioni per il 2021 alla luce della ripresa dei flussi registrata nella stagione estiva.



I dati consuntivati dell'aeroporto di Bari e di Brindisi, tengono conto della dinamica sviluppatasi nella stagione estiva proseguita nel trimestre ottobre-dicembre, i cui dati sono migliori rispetto a quelli prospettati dallo Scenario "high" in campo europeo e rispetto alle stime di ACI.

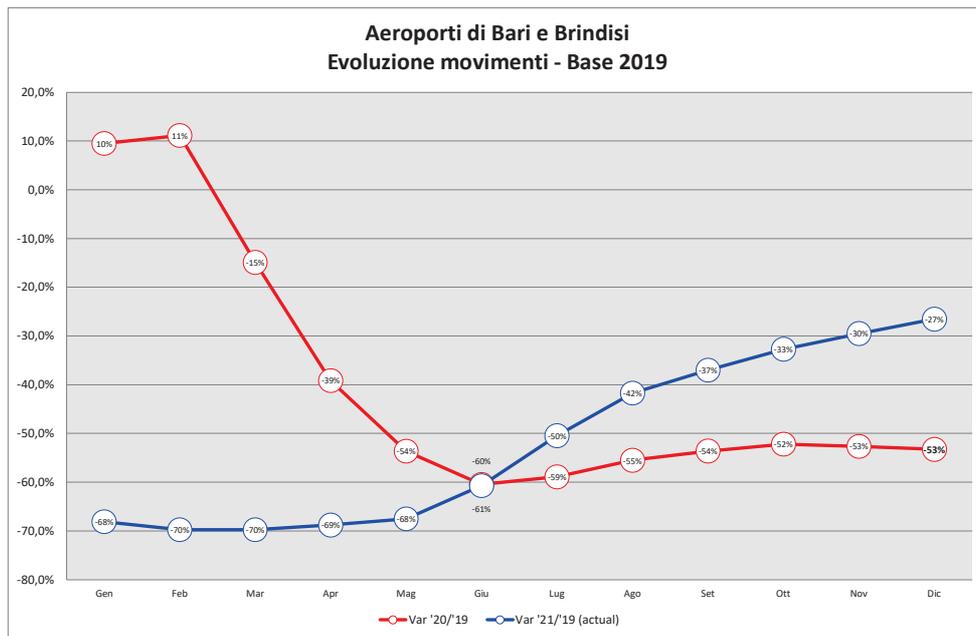
I passeggeri complessivamente registrati negli aeroporti pugliesi di Bari e Brindisi, come mostra il grafico che segue, sono risultati in diminuzione rispetto al 2019 nella misura del 38% (nel 2020 la riduzione era stata del 67%).





Tali decrementi si dimostrano inferiori rispetto a quelli registrati a livello nazionale (-60% stima), grazie al corposo ampliamento del network di rotte e all'appetibilità della Puglia come meta turistica.

Come mostra il grafico che segue i movimenti degli aeromobili complessivamente registrati negli aeroporti pugliesi sono risultati in diminuzione rispetto al 2019 nella misura del 27% (nel 2020 la riduzione era stata del 53%).



Dall'ultimo report dell'Osservatorio regionale del turismo Puglia Promozione, inoltre, si evince che nella stagione estiva 2021 le presenze turistiche sono aumentate dell'1,5% rispetto allo stesso periodo del 2019.

L'ANDAMENTO ESTIVO

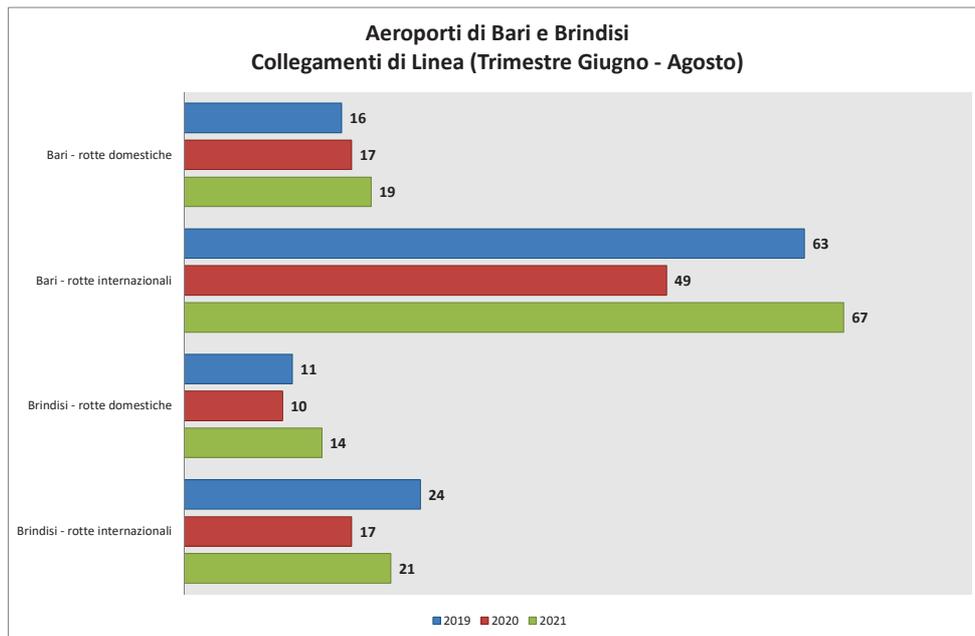
MESE	VAR. % ARRIVI 2019/2021			VAR. % ARRIVI 2020/2021		
	ITALIANI	STRANIERI	TOTALE	ITALIANI	STRANIERI	TOTALE
GIUGNO	-22,3	-76,5	-38,1	+110,3	+371,0	+125,1
LUGLIO	+11,5	-30,5	+1,5	+27,5	+140,1	+39,7

A luglio 2021 gli arrivi hanno superato la consistenza dello stesso periodo del 2019: +1,5%

Macro tipologia	ITALIANI	STRANIERI	TOTALE	VARIAZIONE % ARRIVI Luglio 2021 2019		
Esercizi alberghieri	318.000	58.000	376.000	+4,2	-39,3	-6,2
Esercizi extra alberghieri	245.000	60.000	304.000	+24,4	-17,4	+13,2
TOTALI	562.000	118.000	679.000	+11,5	-30,5	+1,5

Fonte: elaborazione Osservatorio Pugliapromozione su dati SPOT (Sistema Puglia per l'Osservatorio Turistico).

In tal senso, i collegamenti di linea attivi nel 2021 sono risultati numericamente sovrapponibili a quelli del 2019 come dimostra il grafico di seguito riportato.



Il trend di ripresa registrato nel 2021 viene confermato anche nel 2022.

Considerando la dinamica registrata negli aeroporti pugliesi durante la pandemia, negli anni 2020 e 2021, sempre migliorativi sia rispetto a quelli stimati da Eurocontrol ed ACI EUROPE sia a quelli registrati negli scali italiani, le previsioni di traffico sono state aggiornate in coerenza con gli scenari delineati e riflesse nel Piano Economico Finanziario 2022-2028.

Principali eventi dell'esercizio

Con provvedimento prot. 124712 del 29.10.2021, il Direttore Generale dell'ENAC ha designato gli aeroporti di Bari e Brindisi quali aeroporti coordinati, ai sensi della pertinente normativa europea e nazionale, per le stagioni di traffico IATA Summer, a decorrere dal 2022, dando incarico ad Assoclearance come Coordinatore degli orari.

Anche sulla base delle richieste da parte dei vettori, Aeroporti di Puglia si è impegnata a mettere in atto tutte le iniziative volte a consentire il ripristino della situazione pre-Covid dal punto di vista della capacità aeroportuale, nonché lo sviluppo infrastrutturale secondo il Piano degli Investimenti approvato dall'ENAC. Come ampiamente indicato in nota integrativa, l'Organo amministrativo, tenendo conto degli effetti dell'epidemia di Covid-19, analogamente al 2019 ed al 2020, ha redatto il Bilancio d'esercizio 2021 nel presupposto della continuità aziendale. Come noto, negli anni scorsi gli Amministratori avevano valutato sussistente il presupposto della continuità aziendale considerando anche le disposizioni di cui all'art. 38-quater, comma 2, del Decreto "Rilancio" (D.L. 34/2020 convertito nella Legge 77/2020) che ha precisato la portata dell'art. 7 del D.L. 23/2020, con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 8 dell'OIC.,

Considerando il Piano Economico-Finanziario prospettico che evidenzia il recupero della redditività aziendale, gli Amministratori ritengono sussistente il principio della continuità aziendale anche in sede di redazione del presente Bilancio, garantito inoltre alla decisione del Socio Regione Puglia di stanziare un apposito Fondo per la copertura delle perdite delle Società partecipate nell'ambito del Rendiconto 2019 e del Bilancio di Previsione 2021, nonché dall'incasso nel 2022 della compensazione Covid prevista dal Fondo a sostegno dei Gestori aeroportuali, approvato dalla Legge Finanziaria 2021 e dal relativo Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

I suddetti interventi di sostegno statale, compresa la proroga di 2 anni della scadenza della concessione aeroportuale, ai sensi del D.L. 34/2020 convertito nella Legge 77/2020, si pongono nell'ottica della promozione del trasporto aereo, in termini di capacità e di offerta, con l'obiettivo di favorire l'accessibilità del nostro Paese.

La Rete Aeroportuale Pugliese

Aeroporti di Puglia S.p.A. gestisce in concessione gli Aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto-Grottaglie, sulla base della Convenzione stipulata con ENAC il 25.1.2002, con scadenza 11.2.2043, come da ultimo prorogata fino all'11.02.2045 con D.L. n. 34/2020 convertito nella Legge 77/2020.

I quattro aeroporti pugliesi, gestiti in modalità coordinata, costituiscono la prima ed unica Rete Aeroportuale in Italia riconosciuta con Decreto Interm. N. 6/2018 ai sensi della Direttiva UE 2009/12, garantendo l'opportunità di sviluppare una pianificazione integrata dello sviluppo, in ragione di specificità funzionali che possono venire attribuite in un'ottica di ottimizzazione complessiva del sistema.

Questa impostazione risulta particolarmente idonea nel contesto territoriale pugliese caratterizzato dalla compresenza di più scali aerei, con bacini di traffico in parte sovrapposti, nei quali un'analisi del singolo aeroporto potrebbe portare alla sovrastima del mercato potenziale ed all'attribuzione di una molteplicità di funzioni che potrebbero invece più convenientemente essere distribuiti tra nodi aeroportuali limitrofi, evitando duplicazioni non giustificate da effettive esigenze di mercato e favorendo le specifiche vocazioni prevalenti.

Infatti, tra le direttrici del vigente Piano Nazionale degli Aeroporti viene citata: *“...l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi...”*

In tal senso, lo scenario applicato, definito “diffusione e specializzazione”, prevede la gestione unitaria ed integrata dei 4 aeroporti sviluppando le vocazioni prevalenti, evitando sovrapposizione di bacini di utenza e spreco di capacità e risorse, nell'ottica dell'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture e valorizzazione delle sinergie nella gestione congiunta.

L'armonizzazione e l'integrazione in rete dei quattro scali determina la sostenibilità nel medio-lungo periodo anche degli scali di Foggia e Grottaglie, nell'ottica:

- della salvaguardia del patrimonio pubblico statale, tenuto conto che a fine concessione tutte le aree demaniali, comprese le opere realizzate, saranno retrocesse allo Stato gratuitamente in base all'art. 703 del Codice della Navigazione;
- della “riserva di capacità” aeroportuale, in considerazione delle previsioni di incremento del traffico nel medio-lungo periodo definite nel Piano Nazionale degli Aeroporti;
- del miglioramento dell'accessibilità territoriale della Puglia, regione con caratteristiche di perifericità da affrontare mediante adeguate politiche trasportistiche.

In tal senso, l'Aeroporto di Grottaglie, già autorizzato da ENAC come test Bed per le attività di ricerca, sperimentazione e test degli aeromobili senza pilota, dopo una complessa istruttoria tecnica, designato da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come infrastruttura strategica nazionale base per lo Spazioporto, destinato ai voli suborbitali, rendendo ancora più evidente il valore innovativo e la grande potenzialità delle infrastrutture pugliesi anche nel comparto aerospaziale.

L'Aeroporto di Foggia, inoltre, sulla base del nulla osta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato riconosciuto come Servizio di Interesse Economico Generale, per la localizzazione della base logistica della Protezione Civile regionale e per la connettività delle aree periferiche del territorio foggiano.

I benefici effetti sui singoli aeroporti e sulla Rete complessivamente, e quindi sugli Utenti, sono evidenziati dall'effetto virtuoso della dinamica tariffaria, con beneficio economico immediato per l'utenza che si riflette anche nel miglioramento dei livelli di servizio, peraltro già apprezzati da importanti e prestigiose pubblicazioni anche di livello internazionale.

In assenza di una Rete, gli aeroporti minori come Foggia e Grottaglie non sopravviverebbero, annullando l'importante funzione che possono svolgere per le aree periferiche della Puglia.

Ciò consente di potenziare la capacità competitiva dei aeroporti pugliesi, consentendo il miglioramento delle condizioni commerciali complessive praticate nei confronti delle compagnie aeree e, quindi, dell'utenza in generale.

La costante attenzione agli aspetti della sostenibilità, con la fattiva adesione al Global Compact dell'ONU e la particolare attenzione alla tutela ambientale, denota sempre più la vocazione di Aeroporti di Puglia S.p.A. a un ruolo strategico e trainante dell'economia pugliese, oltre che di attestazione di una gestione virtuosa che determina le priorità aziendali non soltanto in base a valori economico-patrimoniali.

Il valore reputazionale della Società si è ulteriormente consolidato nel 2021 con la conferma del Rating di Legalità “TRE STELLE”.

Al fine di rendere una migliore e più efficace la comunicazione finanziaria, anche se non obbligatoria, la Società ha inserito all'interno della presente Relazione sulla Gestione alcune informazioni di carattere non finanziario. Tali informazioni non sono rese in applicazione del Regolamento Consob (Delibera 20267 del 18.01.2018) di attuazione della Direttiva europea (2014/95/UE), recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 254/2016).

Le nuove strategie ed azioni commerciali

Come noto, Aeroporti di Puglia S.p.A. è il principale attuatore delle politiche regionali di miglioramento dell'accessibilità e della connettività della Puglia con i mercati di riferimento, come strumento di attrazione di investimenti esterni in Puglia e di supporto all'internazionalizzazione delle imprese, fungendo da snodo logistico ed operativo di sostegno alle politiche di supporto scientifico e culturale all'innovazione nel territorio.

Nel 2019 è stato adottato il nuovo Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A., con orizzonte temporale al 2028, che definisce la programmazione del settore trasporto aereo in Puglia, sulla base dei nuovi obiettivi e progetti di sviluppo. In particolare:

- a. diversificare l'offerta di trasporto aereo, allargando la platea di vettori aerei, soprattutto internazionali, riducendo la dipendenza dall'offerta di alcuni di essi. rafforzando la connettività con i territori più importanti dal punto di vista industriale e turistico, al fine dell'incremento dei volumi di traffico: Nord-Europa, Nord-America, Cina;
- b. migliorare l'accessibilità degli aeroporti e del territorio regionale mediante il potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma;
- c. concentrare ed orientare la strategia verso azioni che portino all'ottimale utilizzo e saturazione ed alla valorizzazione immobiliare delle infrastrutture e delle aree, in correlazione a progetti di insediamento negli aeroporti di operatori economici (sia aviation che commerciali/industriali) capaci di remunerare adeguatamente gli investimenti effettuati.

La crisi pandemica COVID-19 ha richiesto la revisione della pianificazione strategica. Si è proceduto, quindi, ad aggiornare e rimodulare il percorso strategico già intrapreso sulla base dei nuovi scenari di mercato, con il supporto di una tra le più importanti Società di consulenza internazionale nel settore Trasporti.

La ripresa del traffico domestico e «*leisure*» è stata più rapida ed intensa, tenuto conto della quota di incidenza del traffico nazionale in Puglia del 60%, rispetto alla media nazionale del 30%. Quindi, la Puglia ha beneficiato della ripresa prima di altri territori.

Inoltre, l'assenza dell'Alta Velocità Ferroviaria sulla dorsale adriatica ha favorito l'asse Nord-Sud per via aerea.

Il traffico internazionale e «business» è ripartito con maggiore gradualità. Anche in questo caso, la vocazione turistica della Puglia ha favorito una ripresa più veloce della media nazionale.

Ad ottobre 2020 AdP aveva aggiornato il Piano Strategico con l'ausilio di consulenti internazionali specializzati (Steer) ed il recupero del traffico pre covid (anno 2019) era previsto per l'anno 2024.

Alla luce dei risultati consuntivi 2021 e del primo quadrimestre 2022, si prevede che già nel 2022 si possa raggiungere un livello di traffico in linea con i volumi pre-covid.

Anche i Ricavi extra-aviation hanno risentito della dinamica del traffico. Sono state adottate le misure opportune per consentire la flessibilità dell'offerta e la più rapida ripresa dei livelli di offerta degli esercizi commerciali, salvaguardando gli investimenti effettuati ed i rapporti commerciali con i più importanti operatori economici del settore.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Bari

Sono stati conclusi gli interventi finanziati con risorse PON Reti e Mobilità 2007-2013, confluiti nel PAC (Piano Azione e Coesione) IV Fase (Decreto 61/2014 pubblicato in G.U. n. 33 del 10/02/2015):

- adeguamento e potenziamento sistema AVL dell'Aeroporto di Bari;
- potenziamento infrastrutture di volo – II fase dell'Aeroporto di Bari.

Trattasi di interventi indispensabili a garantire la messa in sicurezza degli scali e dare piena attuazione alla normativa ICAO, EASA ed ENAC, necessari per realizzare il nuovo asse luminoso che consentirà decolli anche con ridotta visibilità, la riqualifica profonda dell'intera infrastruttura di volo (sottofondo e pavimentazione), il rifacimento dello strato di usura in conglomerato bituminoso. I nuovi impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) sono stati realizzati con tecnologia LED, come previsto dal programma di efficientamento energetico dell'aeroporto di Bari e garantiranno più alti livelli di efficienza e gestione operativa.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Brindisi

Sono iniziati i lavori di riqualifica della pista di volo RWY 13/31 ed adeguamento degli impianti AVL e gli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 05/23 ed ampliamento del piazzale di aviazione generale.

È previsto il prolungamento del sentiero di avvicinamento per pista 13 dagli attuali 420 ai 720 metri che consentirà un miglioramento dell'operatività, tenuto conto che a seguito dell'innalzamento dell'angolo del PAPI dai 2,5° a 3° risulta aumentata la percentuale di traffico aereo che utilizza la anzidetta pista per le operazioni di avvicinamento ed atterraggio.

A seguito dell'accordo sottoscritto con l'Autorità di Sistema del mare Adriatico Meridionale sono stati eseguiti i lavori di prolungamento del sentiero di avvicinamento per pista 31 per configurarlo sui 720 metri che

consentirà, previo riposizionamento della soglia THR 31, un miglioramento dell'operatività e rimozione delle Deviazioni (DAAD) determinate a seguito della conversione del certificato di aeroporto al regolamento UE 139/2014.

Gli interventi di riqualifica della pista secondaria 05/23, consentiranno il miglioramento dell'operatività dell'infrastruttura attraverso la realizzazione di area back track, oltre che di modifica delle distanze dichiarate per consentire la realizzazione di idonea RESA e sentiero di avvicinamento, con previsione di un utilizzo strumentale non di precisione della pista, al momento caratterizzata da una operatività di movimenti di atterraggio con procedura a vista.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Foggia

La Regione Puglia ha emanato la DGR n. 1590 del 3/10/2017, con la quale è stato deliberato il potenziamento dell'Aeroporto di Foggia, destinandolo anche a centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni d'interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso”.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha verificato che per l'Aeroporto “G. Lisa” di Foggia sussistono specifiche ragioni che ne configurano le attività di servizi di interesse economico generale (SIEG), necessari per lo sviluppo del territorio:

- detto aeroporto è baricentrico rispetto ad un territorio caratterizzato da criticità prevalentemente di natura idraulica, geologica e sismica, dal verificarsi di frequenti incendi boschivi, dalla presenza di presidi ospedalieri di elevata importanza in termini di emergenza sanitaria non supportati da una adeguata e stabile viabilità di accesso agli stessi per il verificarsi di frequenti frane che ne limitano l'uso;
- parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto presenta carenze infrastrutturali relative al trasporto su gomma e su ferro, che limitano di fatto l'accessibilità del territorio in tempi ragionevoli e competitivi; in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale.

Oltre al prolungamento della pista di volo, al fine di operare con maggior sicurezza, Aeroporti di Puglia ha pianificato il potenziamento delle infrastrutture dell'Aeroporto “G.Lisa” di Foggia, avviando con Enac le relative procedure. L'appalto integrato per la progettazione esecutiva ed i lavori di prolungamento della pista di volo sono stati conclusi a Luglio 2021. Gli interventi infrastrutturali hanno riguardato il prolungamento della pista di volo nei limiti massimi consentiti, tenuto conto della presenza di ostacoli, consentendo l'operatività di aeromobili di categoria C e lo sviluppo della base logistica della Protezione Civile.

Aeroporti di Puglia sta procedendo ad adeguare i servizi aeroportuali (Torre di controllo, servizi di sicurezza, servizio antincendio aeroportuale), anche al fine di avviare attività di aviazione commerciale compatibili con il regime SIEG.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie

L'Aeroporto di Taranto-Grottaglie è stato inserito nel Piano Nazionale Aeroporti (DPR 201/2015 entrato in vigore l'1.01.2016) nella categoria degli aeroporti di interesse nazionale in quanto dedicato alle attività cargo-logistica ed all'industria aeronautica.

Nell'ambito degli indirizzi strategici per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale è emersa l'opportunità di dotare il Paese Italia di una risorsa di eccellenza per sostenere lo sviluppo della industria aerospaziale nazionale.

Il Governo italiano ha inteso, quindi, promuovere lo sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale e l'accesso autonomo allo spazio, nella considerazione che “spazio e aerospazio sono due settori fondamentali e strategici per l'interesse del Paese”.

In tale contesto l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie, che nell'ambito della Rete aeroportuale pugliese ha consolidato la specializzazione prevalente di piattaforma logistica e tecnica integrata, è stato interessato dall'emanazione:

- della Disposizione del Direttore Generale dell'ENAC n. 20 del 14.07.2014 che lo ha qualificato “piattaforma logistica integrata per l'attività di ricerca, sperimentazione e test di prodotti aeronautici”;
- dell'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 250 del 9.05.2018 che lo ha qualificato come “Spaziporto nazionale per lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali”.

Il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Spaziporti emanato a Ottobre 2020 dall'ENAC determina un vantaggio competitivo, non solo infrastrutturale ma anche a livello temporale, di Grottaglie che rende necessaria una valutazione sulla capacità di esprimere una capacità commerciale e di attrazione degli investimenti pubblici e privati, con l'intento di sviluppare, sulla base delle esigenze prospettate dalle industrie e dai trend di ricerca e regolazione normativa di settore, la sua capacità ad essere un Centro di eccellenza nel campo aeronautico/aerospaziale.

Al fine di procedere alla programmazione e al successivo avvio delle diverse attività finalizzate all'operatività dello Spaziporto di Taranto – Grottaglie, con il coinvolgimento corale delle diverse competenze, su iniziativa del Presidente dell'ENAC, il 27.01.2022 è stato attivato il Tavolo istituzionale per lo Spaziporto denominato “Criptaliae” (antica denominazione di Grottaglie).

Infatti, la complessità del progetto, da realizzarsi da parte di Aeroporti di Puglia S.p.A. sotto l'egida dell'Enac, vede compartecipi i rappresentanti di diversi settori e livelli interdisciplinari quali, la Regione Puglia, nella doppia veste di ente interessato allo sviluppo industriale del proprio territorio e di soggetto di controllo di

Aeroporti di Puglia S.p.A, ENAV, ASI, ENEA, CNR, Aeronautica Militare, Marina Militare, ARTI-Agenzia Regionale Tecnologie e Innovazione, con la possibilità di aggregare l'industria nazionale.

In tal senso, l'obiettivo è quello di costituire un'entità giuridica, promossa da ENAC e Aeroporti di Puglia e partecipata dagli enti pubblici e privati coinvolti che rivestono un ruolo di leader nel proprio settore, nell'ambito della cornice istituzionale centrale (Governo, ENAC) e locale (Regione Puglia), al fine di intercettare la domanda di servizi innovativi del comparto aerospaziale, di natura pubblica e privata, attrarre gli investimenti e le risorse finanziarie destinate ai programmi aerospaziali degli enti aderenti.

Sono stati realizzati interventi sulle infrastrutture di volo e sugli hangar che consentono di supportare gli sviluppi definiti per lo scalo, nell'ambito della Piattaforma Logistica di Taranto, in coerenza con le politiche di sviluppo previste dal Piano dei Trasporti della Regione Puglia, oltre che dal Piano Nazionale degli aeroporti che ha definito per l'aeroporto di Taranto-Grottaglie la prevalente destinazione cargo-industriale.

Gli interventi sulle aree all'interno del sedime demaniale sono previsti per incentivare e facilitare l'insediamento di attività produttive aeronautiche, prevedendo di realizzare infrastrutture primarie (Taxiways e piazzali) per adeguare le aree aeroportuali al nuovo scenario industriale strutturando l'aeroporto, prevalentemente, come base di supporto per:

- prove di sviluppo e certificazione per velivoli con pilota a bordo e velivoli a pilotaggio remoto;
- sviluppo di soluzioni infrastrutturali ed intermodali legate allo sviluppo del cargo oltre che della logistica;
- sviluppo dei voli suborbitali;
- sviluppo degli aviolanci di piccoli satelliti;
- operazioni di ritorno alla base di progetti aerospaziali;

Il Piano degli Investimenti e le nuove tariffe aeroportuali

Il Piano quadriennale degli Investimenti 2019-2022 ha ottenuto il parere favorevole dell'ENAC in data 21.05.2019 prot. 58134 e le iniziative descritte in precedenza rientrano nel piano degli investimenti approvato.

Il Piano quadriennale degli Interventi è coerente con l'aggiornamento dei Piani di Sviluppo aeroportuale che riguardano la programmazione pluriennale di adeguamento e sviluppo degli aeroporti pugliesi in adempimento dei dettami di cui all'art.12 "Piani di sviluppo, Piani Regolatori, Progetti, Realizzazione delle Opere" della Convenzione di Gestione Totale sottoscritta tra Aeroporti di Puglia ed ENAC il 25 gennaio 2002.

In considerazione degli effetti dell'emergenza sanitaria, è stata proposta ad ENAC una rimodulazione del Piano Quadriennale degli Investimenti 2019-2022, approvata con provvedimento 0133873 del 19.11.2021.

Sulla base della procedura di Consultazione degli Utenti, definita dai Modelli tariffari dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in merito alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2019-2022

della Rete aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie), il nuovo Piano tariffario ha avuto applicazione dal 15.12.2019 e, sulla base delle indicazioni impartite dall'ART con Delibera n. 58/2020, è stato applicato con i livelli definitivi a partire dall'1.07.2020.

I nuovi livelli tariffari consentono di remunerare i nuovi costi derivanti dai nuovi servizi di security trasferiti al Gestore e gli investimenti connessi allo sviluppo del traffico gestito e previsto in base alla pianificazione.

Principali Rischi ed Incertezze

Contenziosi più rilevanti

Di seguito si riportano i più rilevanti contenziosi che interessano la Società. Tutti i contenziosi sono monitorati dalla Società anche con l'ausilio di legali esterni e gli accantonamenti effettuati, come indicato nel paragrafo "Le politiche prudenziali", sono rilevati in un'ottica prudenziale sulla base della valutazione di eventi probabili.

Servizio Antincendio Vigili del Fuoco

Come noto, la sentenza della Corte Costituzionale che n. 167/2018, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016) che, quindi, non può più avere applicazione.

È stato vinto anche il ricorso in Cassazione con sentenza del 01.02.19 n. 3162/19. La Corte di Cassazione ha definitivamente accertato e stabilito la natura di tributo del contributo da versarsi al Fondo Antincendio, dichiarando l'esclusiva giurisdizione tributaria in materia.

È passata in giudicato la sentenza della CTP Roma n. 10137/51714 che ha accertato "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art.4, comma 3-bis, del D.L. n. 185 del 2008".

È stata emanata la sentenza della CTR Lazio n. 7164/2019, di conferma del quadro normativo e la competenza della giurisdizione tributaria, attualmente impugnata in Cassazione.

Per tali somme la Società ha contabilizzato annualmente il relativo onere sulla base delle disposizioni ENAC.

Contenziosi tributari:

AdP ha proposto Appello CTR Lecce, recante RGA n. 5116/2016 avverso la sentenza della CTP di Brindisi, sez. 1 n. 656/2016 dep. il 25/07/2016 avente ad oggetto l'avviso di accertamento in rettifica n. 4684 relativo

alla Tarsu per l'Aeroporto di Brindisi per gli anni di imposta 2009/2010/2011/2012. Sono stati inoltre proposti ricorsi per gli anni 2014 – 2017 in relazione agli ulteriori avvisi di accertamento ricevuti.

La Società ha tuttavia avviato un tentativo di transazione per la definizione dell'intero contenzioso ed ha provveduto a contabilizzare un adeguato accantonamento al fondo.

Alitalia in A.S.

In data 30 aprile 2020 Alitalia S.A.I., ammessa il 2 maggio 2017 alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 143/2003 convertito in Legge 39/2004, ha citato la Società per la revocatoria dei pagamenti avvenuti nei sei mesi antecedente la suddetta data, cosiddetto periodo "sospetto". A seguito dell'autorizzazione del MISE e del Comitato di Sorveglianza si è giunti ad un accordo transattivo.

Rischi finanziari e relativi flussi

In data 31.03.2003 è stato stipulato l'Accordo di Programma Quadro Trasporti: "Aeroporti e viabilità" (APQ) nell'ambito del quale è stata prevista la realizzazione di interventi infrastrutturali sul sistema aeroportuale regionale. L'APQ ha disposto la realizzazione di parte di tali interventi attraverso l'apporto di capitale proprio di Aeroporti di Puglia. A tal fine in data 9 luglio 2009 Aeroporti di Puglia ha stipulato con la Società "Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo S.p.A. (BIIS S.p.A.), oggi Intesa San Paolo, contratto di finanziamento a lungo termine, per l'ammontare di euro 30 milioni. L'importo residuo del finanziamento al 31 dicembre 2021 è pari a circa euro 10,5 milioni.

In aggiunta, a sostegno del finanziamento del Piano quadriennale degli Investimenti 2019-2022 approvato da ENAC nel corso del 2019, nonché degli investimenti per lo sviluppo rotte, in maggio è stato stipulato con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. è Bookmaster, un contratto di finanziamento di Euro 60.000.000, utilizzato, al 31 dicembre 2021, per euro 25 milioni circa. Il periodo di disponibilità è stabilito in 3 anni (con proroga automatica di altri 6 mesi a richiesta del beneficiario) durante il quale gli Istituti di credito erogheranno il finanziamento a seguito delle richieste di utilizzo da parte di Aeroporti di Puglia e sul cui ammontare saranno pagati gli interessi di preammortamento.

Con la finalità di mitigare il rischio di rialzo del tasso variabile, è stato perfezionato un *interest rate cap*.

Rischio di prezzo

In considerazione del particolare settore di operatività della Società, concessionaria aeroportuale, non si evidenziano particolari rischi connessi ai prezzi praticati per i servizi erogati.

Rischio di liquidità

Relativamente al rischio che la Società si trovi nell'impossibilità di far fronte ai propri impegni per carenza di liquidità, si evidenzia che il ritardo da parte degli Enti finanziatori nel reintegro delle anticipazioni finanziarie

erogate dalla Società ai fornitori per la realizzazione delle opere, incide fortemente sulla gestione in termini di incremento degli oneri finanziari.

La Società valuta e gestisce tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle fonti bancarie e relativa rinegoziazione delle condizioni applicate.

Rischi connessi al finanziamento delle opere infrastrutturali

La disponibilità delle fonti di finanziamento pubbliche, di importo sempre meno rilevante negli anni, potrebbe impattare negativamente sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali coerente con la dinamica di crescita del traffico. La Società ha, così provveduto all'accensione di finanziamenti bancari a lungo termine coerenti con l'orizzonte temporale degli investimenti. Le quote di copertura finanziaria delle spese generali da parte degli Enti finanziatori (ENAC e Regione Puglia) potrebbero non essere adeguate per gli oneri da sostenere.

Al fine di mitigare tali rischi, la Società monitora costantemente lo status delle opere infrastrutturali ed i relativi flussi finanziari .

Rischi di credito

Lo scenario del mercato del trasporto aereo evidenzia una fragilità gestionale delle Compagnie Aeree e degli *Handler* causando forti squilibri sui flussi di cassa e rischi sulla recuperabilità dei crediti. Tali rischi si riverberano anche sugli operatori *extra-aviation* in termini di minore affluenza agli esercizi commerciali.

A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente.

Il processo di svalutazione adottato dalla Società prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di puntuale analisi e verifica in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, oltre che dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali e amministrative poste in essere hanno l'obiettivo di controllare l'evoluzione dei crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (servizi di biglietteria, pass, ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;

— concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e sub-concessionari), sospensione dei canoni minimi garantiti, per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed eventualmente alla richiesta di garanzie collaterali.

Si ritiene pertanto che l'esposizione massima al rischio di credito sia pari al valore dei crediti iscritti il bilancio.

Rischio tassi di cambio

Aeroporti di Puglia S.p.A. presenta una esposizione al rischio derivante all'oscillazione dei cambi trascurabile, in quanto le transazioni commerciali in valute extra UE sono riconducibili ad alcuni rapporti di fornitura di beni e servizi di entità non significativa.

Rischio di mercato

In considerazione del particolare settore di operatività della Società, concessionaria aeroportuale, non si evidenziano particolari rischi connessi al mercato.

Per il settore *handling* liberalizzato, si evidenzia un potenziale rischio concorrenziale in considerazione della presenza sugli scali di Bari e Brindisi di altri soggetti prestatori di servizi di *handling*, mitigato con adeguate politiche di efficientamento dei costi operativi.

Rischio normativo e regolatorio

L'evoluzione del contesto normativo e regolatorio, con gli aggiornamenti dei modelli tariffari ART, in fase di consultazione, potrà avere effetti sui livelli qualitativi e sugli adempimenti tecnico operativi.

Aeroporti di Puglia S.p.A. valuta e gestisce i potenziali rischi derivanti dalla suddetta evoluzione attraverso la partecipazione costante a gruppi di studio tecnico- giuridici appositamente organizzati da Assaeroporti.

Covid 19: Misure di prevenzione e azioni previste per il 2022

Aeroporti di Puglia S.p.A., oltre a farsi carico delle ancor più impegnative incombenze connesse alla sicurezza dei lavoratori e dei luoghi di lavoro nonché alle nuove misure sanitarie di prevenzione connesse al COVID-19, è intervenuta sulla propria organizzazione operativa, al fine di mitigare gli effetti del notevole calo dei carichi di lavoro e per salvaguardare i livelli occupazionali, anche nel 2021 la procedura di CIG Straordinaria e di CIG in deroga, prevista dalla Legge Finanziaria 2021 fino al mese di Giugno, oltre che altre azioni di riduzione dei costi di fornitura di beni e di servizi in corso.

In relazione all'emergenza sanitaria da COVID-19, quindi, AdP ha attuato le misure riguardanti la protezione dei flussi di passeggeri e degli operatori aeroportuali, nel rispetto delle norme e raccomandazioni vigenti:

- Decreti del Presidente del Consiglio (DPCM) emanati in materia;
- Linee Guida ENAC Num. 2020/001, nelle versioni progressivamente emanate;
- Protocollo di regolamentazione per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID 19 negli ambienti di lavoro (d’ora in poi Protocollo) del 14.03.2020 e aggiornato al 24.04.2020;
- D. Lgs. 81/2008

Il Covid Action Group, appositamente costituito già nel 2020, si è riunito periodicamente sotto l’egida del Direttore di Aeroporto della Direzione Aeroportuale di Puglia – Basilicata dell’ENAC.

Tutte le misure di prevenzione, così come descritto in precedenza, hanno assicurato adeguati livelli di sicurezza sanitaria negli aeroporti pugliesi, sia per i passeggeri e sia per gli addetti aeroportuali.

Risultati della Gestione anno 2021

L’esercizio 2021 è stato caratterizzato da una netta ripresa della redditività operativa rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I ricavi “core” (voce A1 di conto economico) sono passati da Euro 32,00 milioni al 31 dicembre 2020 a Euro 53,39 milioni al 31 dicembre 2021. Il risultato del 2021 evidenzia un utile di esercizio pari a Euro 47 mila. Si precisa che il risultato economico del 2021 è stato caratterizzato positivamente dalla contabilizzazione per Euro 16,03 milioni del contributo compensativo previsto dalla Legge 178/2020 per l’emergenza sanitaria Covid-19.

(migliaia di Euro)	31/12/2021	31/12/2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	53.386	32.005
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	510	323
Altri ricavi	40.195	16.969
Valore della Produzione – RICAVI	94.091	49.297
Costi per materie prime e materiali di consumo e var. rimanenze	(470)	(442)
Costi per servizi	(44.260)	(32.412)
Costi per godimento beni di terzi	(4.446)	(2.704)
Costi del personale	(16.461)	(15.797)
Oneri diversi di gestione	(1.206)	(1.661)
COSTI OPERATIVI	(66.843)	(53.016)
EBITDA	27.248	(3.719)
Ammortamenti, svalutazioni e altri accantonamenti	(22.371)	(21.513)
EBIT	4.877	(25.232)
Proventi e oneri finanziari	(890)	(767)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	3.987	(25.999)
Imposte sul reddito	(3.940)	7.014
RISULTATO D'ESERCIZIO	47	(18.985)

Complessivamente, il Valore della Produzione, pari a 94.091 mila euro si è incrementato del 90,9% rispetto al 2020.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni pari a 53.396 mila euro registrano un incremento del 66,8% rispetto ai ricavi realizzati durante lo stesso periodo dell'anno precedente e sono così articolati:

- Euro 42,255 mila derivanti dall'erogazione di servizi *aviation* (+72,8% rispetto al 2020);
- Euro 11.131 mila derivanti dall'erogazione di servizi *extra-aviation* (+47,7 % rispetto al 2020).

L'importo del Valore della Produzione dell'esercizio 2021 è influenzato dall'iscrizione tra gli Altri Ricavi della compensazione stabilita dalla Legge 178/2020 per l'emergenza sanitaria Covid-19, sussistendo al 31.12.2021 le condizioni previste per la relativa contabilizzazione per competenza.

Il 10.05.2021 il Governo italiano ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro per il settore aeroportuale, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo. A luglio 2021, la Commissione Europea ha autorizzato la misura di sostegno a favore degli aeroporti italiani, limitatamente alla riduzione di Ebitda nel periodo 1.03-30.06.2020. Il Decreto Interministeriale del 25.11.2021 relativo all'aiuto in questione è stato pubblicato in GURI il 28.12.2021 ed è divenuto efficace in pari data.

In conformità ai provvedimenti normativi sopra citati, la Società ha quantificato in Euro 16.030.345,50 il danno direttamente imputabile all'emergenza sanitaria subita nel periodo ammesso dalla Commissione UE.

Il 26.01.2022, AdP ha presentato l'istanza di accesso al Fondo per l'importo sopra riportato, corredata dalla relazione di un esperto indipendente che ha attestato la veridicità, la correttezza e la riconciliabilità dei dati riportati nell'istanza alle scritture contabili, la sussistenza del nesso di causalità diretta tra le singole voci indicate ai fini della determinazione del danno subito e l'emergenza sanitaria, la corretta applicazione della metodologia e dei criteri di cui all'art.2 del decreto interministeriale attuativo, nonché l'assenza di duplicazioni nella compensazione del danno.

A maggio 2022 la Società ha già incassato l'intero ammontare del contributo rilevato in bilancio.

I costi operativi, pari ad Euro 66.843 mila registrano un incremento del 26,1% rispetto al 2020, in misura meno che proporzionale rispetto all'incremento dei ricavi. Ciò in considerazione della peculiarità delle gestioni aeroportuali, caratterizzate da un'incidenza strutturale dei costi fissi pari a circa l'85%.

La Società ha attivato ulteriori azioni di efficientamento, soprattutto sulle spese generali di struttura e del personale, attivando nel primo semestre la procedura di CIG Straordinaria e di CIG in deroga prevista per il settore aeroportuale. Inoltre, si è proceduto a far fruire ferie e r.o.l. residui accantonati negli anni precedenti, nonché a contenere i costi di trasferta, di lavoro straordinario ed altri oneri supplementari.

L'EBIT, pari ad Euro 4.877 mila, registra un incremento di Euro 30.109 mila rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente (+119,3%) dovuto in prevalenza all'aumento dei ricavi.

Le iniziative messe in essere hanno sostanzialmente contribuito a definire una proposta di bilancio per il 2021 che si chiude con un utile di esercizio di Euro 47 mila.

Nel corso del 2021, infine, non sono state rilevate ulteriori imposte anticipate relative alle perdite fiscali 2021. Sulla base del Piano Economico - Finanziario 2022/2028 approvato dal Consiglio di Amministrazione di AdP, infatti, prudenzialmente, si sono ritenute recuperabili le imposte anticipate già rilevate in bilancio negli esercizi precedenti. A tal proposito, come già evidenziato, l'aumento della redditività aziendale consente di prevedere un ritorno alla situazione pre-covid già dal 2022, quindi in anticipo rispetto alla precedente previsione (ottobre 2020) che indicava tale ritorno a partire dal 2024.

Di seguito si riporta lo Stato Patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2021 comparato con dati dell'esercizio precedente.

(migliaia di Euro)	Saldo 31/12/2021	Saldo 31/12/2020
Immobilizzazioni immateriali	323	390
Immobilizzazioni materiali	272.747	282.016
Immobilizzazioni finanziarie	660	279
Capitale immobilizzato (A)	273.730	282.685
Rimanenze	515	525
Crediti commerciali (quota corrente)	25.161	10.936
Crediti verso controllante	4.835	2.105
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	604	419
Crediti tributari (<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>)	304	561
Imposte anticipate (<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>)	3.363	6.397
Crediti verso altri	19.744	4.547
Ratei e risconti attivi	837	1.204
Attività d'esercizio a breve termine (B)	55.363	26.694
Acconti (quota corrente)	(4.789)	(18.968)
Debiti commerciali	(22.615)	(18.842)
Debiti verso controllanti	0	0
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(54)	(10)
Debiti tributari	(1.637)	(1.913)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	(698)	(991)
Altri debiti (quota corrente)	(26.974)	(22.470)
Passività d'esercizio a breve termine (C)	(56.767)	(63.194)
Capitale circolante netto (D) = (B) + (C)	(1.404)	(36.500)
Crediti verso clienti (quota non corrente)	0	0
Crediti tributari (quota non corrente)	43	130
Imposte anticipate (quota non corrente)	5.993	6.867
Attività d'esercizio a lungo termine (E)	6.036	6.997
Fondo TFR	(1.221)	(1.200)
Fondi rischi ed oneri	(9.421)	(13.547)
Acconti (quota non corrente)	(3.865)	(3.865)
Altri debiti (quota non corrente)	(623)	(224)
Ratei e risconti passivi	(184.979)	(176.050)
Passività a medio-lungo termine (F)	(200.109)	(194.886)
CAPITALE INVESTITO (A) + (D) + (E) + (F)	78.253	58.296
Patrimonio netto	57.007	56.787
Posizione finanziaria netta non corrente	32.099	30.992
Posizione finanziaria netta corrente	(23.566)	(25.617)

MEZZI PROPRI E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

65.540

62.162

Il capitale circolante netto si incrementa, rispetto all'esercizio 2020, di 35.096 mila euro, a seguito dell'incremento delle attività a breve per 28.669 mila euro, dovuto principalmente aumento dei crediti verso clienti conseguente all'incremento del traffico aeroportuale per circa 14.225 mila euro ed all'accoglimento da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) dell'istanza di accesso al Fondo per la compensazione dei danni subiti dal gestore aeroportuale di cui all'articolo 1 comma 715, della legge 30 dicembre 2020 n.178, presentata da Aeroporti di Puglia il 26 gennaio 2022, con conseguente riconoscimento di 16.030 mila euro quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo 1 marzo 2020-30 giugno 2020.

I debiti a breve termine, invece, registrano un decremento di circa 6.427 mila euro, dovuto principalmente alla variazione positiva della voce "Debiti per acconti" per circa 14.179 mila euro a seguito dell'entrata in esercizio degli interventi infrastrutturali di Foggia e Grottaglie finanziati con Fondi di cui alla Delibera CIPE 62/11. Tale variazione è stata parzialmente compensata dall'aumento dei debiti verso fornitori (+ 3.773 mila euro) e debiti per addizionali di imbarco (+ 4.000 mila euro) in linea con l'aumento del traffico aeroportuale. La Società nel 2020 si avvalsa della possibilità di rivalutare i beni di impresa. Infatti, nell'ambito delle misure normative di intervento sull'economia del paese, l'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020, ha previsto la nuova rivalutazione dei beni di impresa, posseduti da Società di capitali ed enti commerciali, che non adottano i principi contabili internazionali nella redazione del bilancio. L'importo della rivalutazione, al netto dell'importo dell'imposta sostitutiva del 3%, è riportata nel Fondo di Riserva di rivalutazione ex L. 126/2020. Nel fondo rischi ed oneri, in considerazione dei contenziosi esistenti, ed in un'ottica prudentiale sulla base della valutazione di eventi ritenuti probabili, sono stati effettuati ulteriori accantonamenti nell'anno per 728 mila euro al fine di coprire eventuali passività potenziali. Gli utilizzi del fondo rischi legali nel corso dell'anno sono stati pari a 2.888 mila euro ed i rilasci pari 1.966 mila euro. Il fondo rischi legali, pertanto, al 31.12.2021 si è decrementato di 4.126 mila euro rispetto al 31.12.2020.

Di seguito si riporta il dettaglio della posizione finanziaria netta:

(migliaia di euro)	Saldo 31/12/2021	Saldo 31/12/2020
A Disponibilità liquide	31.225	37.993
B Mezzi Equivalenti a disponibilità liquide	548	-
C Altre attività finanziarie correnti	16.030	-
D Liquidità (A)+(B)+(C)	47.803	37.993
E debito finanziario corrente	12.248	10.258
F Parte corrente del debito finanziario non corrente	11.989	2.117
G Indebitamento finanziario corrente (E+F)	24.237	12.376
H Posizione finanziaria netta corrente (G-D)	-23.566	-25.617
		0
I Debito finanziario non corrente	28.233	27.127
J Strumenti di debito	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	3.865	3.865
L Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	32.099	30.992
		0
M POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (H+L)	8.533	5.375

La posizione finanziari netta corrente (H) risulta essere diminuita rispetto all'esercizio precedente in relazione all'incremento delle parte corrente del debito finanziario, in parte compensato dall'incremento della liquidità. La posizione finanziaria netta (M) al 31 dicembre 2021, pari a 8.533 mila euro, registra un incremento rispetto all'esercizio 2020 di 3.158 mila euro, principalmente dovuto all'utilizzo della liquidità generata nell'esercizio precedente per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali della rete aeroportuale pugliese. Nel corso del 2021 sono state utilizzate le linee di credito necessarie ad assicurare l'ordinaria gestione del Capitale Circolante aziendale, confermando gli affidamenti bancari in corso.

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio:

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2021	2020
Margine primario di struttura	Mezzi propri - Attivo fisso	- 23.089.253	- 27.014.576
Indice primario di struttura	Mezzi propri / Attivo fisso	0,92	0,90
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso	16.407.783	15.083.531
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso	1,06	1,05

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2021	2020
Indice di indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine + Passività correnti) / Mezzi Propri	0,46	0,39
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento / Mezzi Propri	0,21	0,15

INDICI DI REDDITIVITA'		2021	2020
ROE netto	Risultato netto / Patrimonio netto	0,02	0,31
ROE lordo	Risultato lordo / Patrimonio netto	0,07	0,43
ROI	Risultato operativo / (CIO - Passività operative)	0,05	0,23
ROS	Risultato operativo / Ricavi di vendite	0,10	0,61

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2021	2020
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti	15.570.997	13.879.902
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti	1,20	1,25
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti	15.055.725	13.354.549
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti	1,20	1,24

Pur in presenza di un quadro contingente caratterizzato dalla presenza di fattori di rischio ed incertezza, la Società ha valutato, sulla base delle informazioni attualmente disponibili e tenuto conto dell'impegno assunto dal socio di maggioranza già nel 2020 per la copertura delle perdite della Società, nonché della liquidazione del Fondo statale di sostegno dei gestori aeroportuali previsto dalla legge di Bilancio 2021, che tale difficile situazione di emergenza sia da ritenersi temporanea ed in fase di superamento e che, passata la crisi sanitaria, la redditività aziendale sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di medio termine.

Per tali ragioni, gli Amministratori hanno la ragionevole aspettativa che la Società possa continuare la propria operatività in un prevedibile futuro, ed hanno pertanto confermato la sussistenza del presupposto della continuità aziendale alla data di redazione del bilancio di esercizio.

Informazioni di carattere non finanziario

A partire dal 2017 Aeroporti di Puglia S.p.A., seppur non obbligata, riporta a corredo della tradizionale rendicontazione finanziaria, anche alcune informazioni sui temi di carattere non finanziario, come gli aspetti ambientali, sociali, quelli attinenti al personale, alla prevenzione della corruzione, alla privacy, ecc, con l'obiettivo di renderle facilmente accessibili a investitori e consumatori.

Pertanto, pur non applicando la normativa sopra riportata, la Relazione sulla gestione, comprensiva delle informazioni di carattere non finanziario e della documentazione di Bilancio, viene pubblicata sul sito internet

contestualmente al deposito presso il Registro delle imprese e rimane disponibile nel sito internet per almeno cinque anni.

La forte sensibilità su questi temi ha determinato l'adesione da parte della Società al Global Compact dell'ONU a partire dal 6 Febbraio 2019.

Con la ratifica del documento internazionale del Global Compact, Aeroporti di Puglia è tra i primi Gestori aeroportuali europei che si impegna formalmente a perseguire, nella propria sfera di influenza, dieci principi fondamentali, relativi ai diritti umani, agli standard lavorativi, alla tutela dell'ambiente e alla lotta contro la corruzione. Principi già condivisi universalmente derivanti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dalla Dichiarazione ILO, dalla Dichiarazione di Rio e dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione.

La sfida da affrontare è quella di superare definitivamente l'approccio al tema della sostenibilità in termini di obbligo normativo, per passare alla sostenibilità vissuta come valore intrinseco alla politica gestionale dell'azienda che permea tutti i processi aziendali diventando valori di riferimento naturalmente recepiti da tutte le risorse umane aziendali e da tutti gli stakeholders. La sostenibilità deve essere considerata vincolo - imprescindibile - per tutte le decisioni aziendali, determinando ricadute positive per lo sviluppo del territorio dove l'impresa opera.

Le aziende moderne, soprattutto quelle che operano in ambito pubblico o che sono impegnate a gestire servizi e infrastrutture a favore di una comunità, hanno il dovere di affrontare i propri rischi e di calibrare le proprie scelte di gestione nella direzione di una estrema attenzione ai profili socio-ambientali e di trasparenza e correttezza dei processi di governo. L'adesione al Global Compact, come unica Società di gestione aeroportuale italiana e tra le prime al mondo, è l'esempio di come si possa approcciare i temi della sostenibilità senza necessariamente esserne obbligati, ma effettuando una precisa scelta che potrà avere ricadute nel lungo periodo.

L'adesione al Global Compact è l'esempio di come si possa approcciare i temi della sostenibilità senza necessariamente esserne obbligati, ma effettuando una precisa scelta che potrà avere ricadute nel lungo periodo.

Si riportano di seguito gli aspetti più importanti affrontati nel corso del 2021 da Aeroporti di Puglia S.p.A. in relazione ai principi del Global Compact:

Ambiente: (i) sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali; (ii) intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale; (ii) incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente.

La Società ripone sull’Ambiente un messaggio dal forte valore sociale che la particolare importanza rivestita dalla struttura aeroportuale contribuisce a diffondere ad una “platea” più ampia e non circoscritta alla sola popolazione locale.

In tal senso sono numerosi gli interventi che AdP attua in materia di approvvigionamento energetico, mitigazione dell’impatto ambientale, abbattimento del rumore aeroportuale e riciclo delle acque meteoriche.

Tra le prime azioni poste in essere vi è il monitoraggio del rumore prodotto dall’attività aerea sulle aree limitrofe ai quattro aeroporti pugliesi - e la relativa gestione dell’inquinamento acustico, - per l’analisi dell’impatto ambientale del rumore aeronautico finalizzata alla pianificazione delle traiettorie di volo e dell’attività aeroportuale stessa. Le informazioni sull’impatto sonoro delle attività aeroportuali sono accessibili dal pubblico tramite il sito internet aziendale www.aeroportidipuglia.it .

Aeroporti di Puglia S.p.A. continua ad assicurare interventi di mitigazione dell’impatto ambientale e assorbimento degli inquinanti gassosi affrontato con la realizzazione - a fronte della pista ed ai lati dell’aerostazione di Bari - di una barriera vegetale arborea sempreverde estesa anche alle fiancate dei viadotti e alle zone più esterne dell’area aeroportuale. In questo sito, oltre all’impianto di essenze, specie arboree e vegetali sempreverdi tipiche dell’area mediterranea, irrigate e fertilizzate con un impianto reticolare interrato, viene resa fruibile alla Comunità locale una collina verde al cui interno si snoda un “sentiero della salute”, completo di piazzole ginniche attrezzate con la messa a dimora di 3500 ulivi, autentico patrimonio ambientale, espantati in occasione della realizzazione della piattaforma logistica dell’aeroporto di Grottaglie (i restanti ulivi hanno trovato nuova idonea collocazione negli spazi a verde degli altri aeroporti pugliesi e presso scuole, parchi, centri per anziani di tutta la regione, dalle Tremiti al Capo di Leuca).

Numerose, infine, le altre applicazioni – mezzi di rampa elettrici, biciclette per gli spostamenti sottobordo, raccolta differenziata – attraverso le quali Aeroporti di Puglia continua a dare concreta attuazione alle proprie scelte ambientali: nuove tecnologie, quindi, a cui si affianca il recupero di metodi non nocivi e naturali anche in tema di sicurezza operativa, come nel caso del ricorso ad aquile, falchi e nibbi per l’allontanamento di volatili e selvaggina dalle aree operative (*wild strike*).

In tema di approvvigionamento di energia, negli aeroporti di Bari e Brindisi già da anni sono in funzione impianti - per complessivi 500 Kw - per la produzione di energia rinnovabile che viene immessa nelle reti a servizio dell’aeroporto. Ciò, oltre a ridurre i picchi di utilizzo di energia prodotta da fonti tradizionali non rinnovabili e a soddisfare parte del fabbisogno energetico dei due aeroporti, ha permesso di ridurre gli effetti della radiazione diretta sull’involucro edilizio dell’aerostazione passeggeri, con conseguente ridimensionamento dei consumi elettrici riferibili all’impianto di climatizzazione.

Oltre che per impianti di grande portata, il fotovoltaico è stato utilizzato anche per le coperture dei percorsi pedonali dell'aeroporto Karol Wojtyła di Bari, realizzate con pensiline integrate con avanzate tecnologie di produzione di energia elettrica, funzionali alla gestione dell'illuminazione dei percorsi stessi.

Contestualmente al processo di infrastrutturazione, Aeroporti di Puglia ha realizzato, nell'ambito del Programma Operativo Interregionale 2007 - 2013 “Energie rinnovabili e risparmio energetico”, un piano di interventi integrati finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica dell'aeroporto di Bari. Tra le attività finalizzate all'efficientamento energetico degli edifici e utenze energetiche pubbliche o ad uso pubblico in accordo con Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ENAC e Regione Puglia, rientrano gli interventi di:

- cogenerazione a biomassa a servizio dell'aeroporto di Bari;
- efficientamento energetico aerostazione passeggeri;
- integrazione del sistema di efficientamento con impianto di illuminazione ad alta efficienza lungo il viale di accesso all'aerostazione passeggeri;
- integrazione del sistema di efficientamento impianto AVL.

Nel 2021 sono stati attuati interventi in collaborazione con i Sub-concessionari aeroportuali e con i partner locali come l'Acquedotto Pugliese:

- Progetto: AIRPORT PLASTIC FREE che prevede l'eliminazione totale all'interno dei punti vendita aeroportuali dei bicchieri, bottiglie, piatti, contenitori, etc. di plastica, con sostituzione di prodotti biodegradabili;
- Progetto ACQUA BENE COMUNE, in collaborazione con ACQUEDOTTO PUGLIESE S.p.A., con l'installazione in aeroporto di fontanine storiche dell'Acquedotto Pugliese al servizio dell'utenza ed anche come elemento simbolico di sensibilizzazione al corretto consumo dell'acqua.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la Società è stata dichiarata colpevole in via definitiva e non sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

Infine, tutti gli scali pugliesi hanno ottenuto il rinnovo delle Certificazioni Ambientali ISO14001.

Lavoro: (i) sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva; (ii); eliminare tutte le forme di lavoro forzato obbligatorio; (iii) sradicare effettivamente il lavoro minorile; (iv) promuovere l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione

Per quanto riguarda il Personale, Aeroporti di Puglia e le Organizzazioni Sindacali applicano il contratto integrativo fortemente orientato al welfare aziendale e all'incentivazione della produttività, correlati ai livelli

di servizio al cui raggiungimento, in questi ultimi anni caratterizzati da crescita e sviluppo della rete aeroportuale, hanno contribuito congiuntamente lavoratori e azienda.

Tale situazione rientra nella più ampia politica di attenzione di sviluppo delle risorse umane e conciliazione vita-lavoro, oltre che di incremento della produttività.

La situazione del Personale al 31.12.2021 è la seguente

descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
dirigenti	7	7							7	7
quadri	19	21	5	5	1	1	1	1	26	28
impiegati	153	153	50	50	3	3	1	1	207	207
operai	70	70	26	25	4	3	4	4	104	102
Totale	249	251	81	80	8	7	6	6	344	344

Per ciò che concerne il reclutamento del Personale, sulla base delle disposizioni previste dalla D.G.R. 810/2014 e dalla D.G.R. 100/2018 – 570/2021, Aeroporti di Puglia S.p.A. ha adottato la “Procedura di selezione del personale”, pubblicata sul sito www.aeroportidipuglia.it nella sezione “Trasparenza ed Anticorruzione”.

Ciò al fine di:

- dare adeguata pubblicità alle procedure concorsuali;
- adottare meccanismi oggettivi e trasparenti, idonei a verificare il possesso dei requisiti attitudinali e professionali richiesti in relazione alla posizione da ricoprire;
- rispettare le pari opportunità tra lavoratrici e lavoratori.

Sempre sulla base dei principi del D.Lgs. 175/2016 sulle Società partecipate dalla Pubblica Amministrazione e della DGR 100/2018 e s.m.i. è stato avviato un progetto di implementazione di un sistema di valutazione delle prestazioni del personale al fine di documentare e rendere efficace e trasparente il percorso di carriera del personale, compresa la mappatura delle competenze delle professionalità interne.

Anche sul tema della conciliazione vita/lavoro, Aeroporti di Puglia S.p.A. ha nel tempo dimostrato una forte sensibilità al tema.

Infatti, Aeroporti di Puglia S.p.A è soggetto capofila del Patto Sociale di Genere “Aeroporto sui generis” della cittadella aeroportuale di Bari, promosso con la partecipazione di ditte fornitrici, associazioni di promozione sociale e le OO.SS. FILT CGIL Bari, FIT CISL Puglia, UIL Trasporti Puglia, UGL Trasporti.

Obiettivo del PSG è lo sviluppo positivo delle condizioni di contesto della cittadella aeroportuale sui temi della conciliazione vita-lavoro, ossia della individuazione di azioni a sostegno della maternità e della paternità e

della sperimentazione di formule di organizzazione dell'orario di lavoro tese a favorire la promozione di un'equa distribuzione del lavoro di cura tra i sessi.

Questa significativa iniziativa si inserisce in un più ampio contesto di carattere sociale già attuato da Aeroporti di Puglia che si conferma quale azienda che oltre a operare sul piano di una migliore accessibilità al territorio e sul potenziamento delle infrastrutture, propone “buone pratiche” per le modalità di approccio, risoluzione e gestione di temi di forte impatto sociale, quali quelle della sostenibilità ambientale e delle politiche di conciliazione famiglia/lavoro del personale aeroportuale.

Infine, si evidenzia che presso l'Aeroporto di Bari, in accoglimento delle indicazioni riportate dalla Legge Regionale n. 19 del 10 luglio 2006 “Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità ed il benessere delle donne e degli uomini di Puglia”, è attivo un Nido Aziendale destinato alla Prima Infanzia.

Il Nido, di interesse pubblico, è aperto sia alle famiglie degli addetti che operano all'interno dell'Aeroporto di Bari, sia alle famiglie dei quartieri limitrofi, ponendosi come strumento a supporto di una migliore organizzazione dei nuclei familiari.

In materia di Sicurezza sul Lavoro, è stata rafforzata la formazione continua dei preposti, primo soccorso e antincendio a rischio medio ed elevato.

Nel corso del 2021 non si sono verificate morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola e non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola.

Nel corso del 2021 non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la Società è stata dichiarata definitivamente responsabile.

Per quanto riguarda le misure di prevenzione per la protezione dei lavoratori e dei passeggeri dagli effetti della pandemia COVID-19 si rimanda ai paragrafi seguenti.

Lotta alla Corruzione: contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti

Nel 2021 si è proceduto a predisporre l'aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione 2022/2024 di Aeroporti di Puglia S.p.A. proposto dalla funzione Responsabile Anticorruzione e Trasparenza, redatto sulla base delle informazioni e notizie rese dai referenti e contenente la sezione relativa alla Trasparenza, approvato dal Consiglio di Amministrazione l'11.04.2022 e pubblicato sul sito aziendale..

La Società, inoltre, ha mantenuto il Rating di Legalità “TRE STELLE” riconosciuto dall'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza.

Si ritiene, pertanto, di aver consolidato e rafforzato i presidi della legalità e l'attuazione di adeguate misure di prevenzione a tutela della corretta e sana gestione di una importante Società di gestione di un servizio pubblico.

Diritti Umani: (i) rispettare e promuovere i diritti umani universalmente riconosciuti nell'ambito delle rispettive sfere di influenza; (ii) assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici negli abusi dei diritti umani.

Il trasporto aereo è un fenomeno di massa; in questo nuovo scenario, quindi, Aeroporti di Puglia S.p.A. è chiamata a garantire un'elevata qualità di servizi e massimi standard di safety e security, perché la mobilità aerea di un paese è un diritto costituzionale dei cittadini ed è necessario adottare le misure più idonee per la sua concreta assicurazione.

Con la pubblicazione della circolare ENAC GEN 06 sono diventati parte integrante della Carta dei Servizi del gestore i 16 indicatori specifici per i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta, contenuti nella circolare ENAC GEN 02A. L'acquisizione e l'elaborazione dei dati viene effettuata con le modalità stabilite nel documento "La qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei servizi standard - Metodologia".

Coerentemente alle disposizioni contenute al paragrafo 15 della Circolare ENAC GEN 02A, Aeroporti di Puglia ha condiviso con le associazioni rappresentative delle varie disabilità e con il Comitato Utenti gli standard di qualità dei servizi .

Nei terminal di Bari e Brindisi sono disponibili apposite sale di assistenza, adibite all'accoglienza di passeggeri a ridotta mobilità, denominate "Sala Amica" e presidiate da personale specializzato.

I servizi igienici accessibili a passeggeri a ridotta mobilità sono presenti in tutti i nuclei WC presenti nelle aerostazioni. Gli ascensori, inoltre, sono tutti accessibili alla sedia a ruote, dotati di pulsantiera in codice Braille e segnalazioni acustiche di apertura e chiusura.

Per passeggeri non vedenti o ipovedenti l'accesso alla Sala Amica è facilitato attraverso appositi percorsi tattili realizzati con elementi a rilievo. Arrivati in aeroporto è possibile richiedere l'assistenza tramite appositi Punti di Chiamata.

Il parcheggio Multipiano dell'aeroporto di Bari, infine, è dotato di ascensori e di servizi igienici dedicati.

Si segnala che la Società, prima in Italia, ha avviato il progetto "Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto" ideato dall'ENAC con la collaborazione delle associazioni di settore. Per le persone autistiche compiere un viaggio aereo può rappresentare un'esperienza molto difficoltosa, oltre ad essere, nella maggior parte dei casi, un'esperienza del tutto nuova. Il Progetto, intende fornire alcune semplici raccomandazioni ed elementari strategie rivolte agli accompagnatori per aiutare bambini e adulti autistici ad accettare serenamente il loro percorso di viaggio. In questo ambito Aeroporti di Puglia ha previsto anche la possibilità di effettuare visite

mirate dell'aeroporto di Bari riservate ai soggetti autistici al fine di favorire la familiarizzazione degli stessi con le strutture e con i servizi erogati.

Il livello di soddisfazione dei passeggeri è quantificato in conformità con le disposizioni dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC). Viene rilevato tramite appositi questionari, somministrati all'utenza presso gli scali aeroportuali, da parte di personale opportunamente formato. Nello specifico, ciascun indicatore della qualità dei servizi è definito come il rapporto percentuale tra i passeggeri intervistati che si sono dichiarati soddisfatti del servizio ricevuto presso gli scali aeroportuali di Bari e Brindisi ed il totale dei passeggeri intervistati presso ciascuno scalo.

La Carta dei Servizi illustra le caratteristiche e gli standard qualitativi dei servizi offerti al passeggero da Aeroporti di Puglia S.p.A., negli scali di Bari e Brindisi, con l'obiettivo di verificare l'aderenza agli impegni assunti.

Studio per lo sviluppo del reporting di sostenibilità

Nel 2021 è stato redatto uno Studio relativo alla valutazione di impatto ambientale e assistenza specialistica per la definizione di un percorso di transizione “Green” e la redazione del Reporting di sostenibilità aziendale secondo gli standard GRI, in coerenza con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU (SDGs) - Global Compact.

L'attività progettuale, condivisa con il management della Società nel kick-off meeting del 21 luglio 2021, si è articolata nelle seguenti fasi principali, coprendo un arco temporale complessivo di 4 mesi (dal 22 luglio 2021 al 25 novembre 2021):

- Fase 1 – gap analysis rispetto al framework normativo di riferimento e analisi dei benchmark rispetto alle best practices di settore, al fine di individuare le azioni necessarie per delineare e implementare un modello di sostenibilità conforme alle esigenze specifiche di AdP;
- Fase 2 – definizione dei principali interventi organizzativi e di processo, al fine di assicurare una gestione compliant con le norme in materia di sostenibilità, ai criteri Environmental Social and Governance (ESG) e alle prassi suggerite dai principali standards di riferimento, per realizzare una transizione verso un modello di business sostenibile;
- Fase 3 – implementazione di un modello di rendicontazione integrata che illustri, oltre agli aspetti di natura economico-finanziaria, anche i comportamenti dell'azienda in una prospettiva ambientale, sociale e di governance, in conformità ai principi raccomandati dal *Global Reporting Initiative* (GRI).

La *gap analysis* ha rappresentato idealmente il primo step nel percorso di pianificazione strategica orientato alla realizzazione di un' informativa non finanziaria efficace e globalmente accettata. Più in particolare, assume la rilevante funzione di:

1. identificare le informazioni di carattere non finanziario rilevanti per le differenti categorie di stakeholder aziendali;
2. aggregare, in ottica sistematica, le informazioni raccolte, classificandole per categorie (topics) omogenee;
3. verificare, rispetto alla singola impresa osservata, quali informazioni risultano già adeguatamente comunicate, quali necessitano di una semplice ricollocazione in specifici documenti e quali, infine, necessitano di essere raccolte, elaborate e comunicate nella loro interezza.

Un primo passo nella direzione della non financial reporting compliance è consistito nel verificare l'adeguatezza dell'informativa non finanziaria prodotta dall'impresa rispetto alle previsioni contenute nei GRI Standards.

Nel caso di Aeroporti di Puglia S.p.A., non sussistendo l'obbligo di redigere la Dichiarazione Non Finanziaria secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs. 254/2016, il modello di rendicontazione è stato ideato e condiviso senza particolari vincoli, cercando di individuare le informazioni di maggior rilevanza per gli stakeholder (analisi di materialità), anche mediante il costante coinvolgimento degli stakeholder medesimi (*stakeholder engagement*).

Dall'analisi effettuata sono emerse tre direttrici di sviluppo futuro della *disclosure* non finanziaria:

- Disclosure informazioni già in possesso - In primo luogo, si evidenzia che molteplici informazioni sono già in possesso della Società in ragione della compliance normativa alla quale essa è sottoposta. A tale categoria appartengono gli "specific topic" come, a mero titolo di esempio, le informazioni relative al «rischio impatto volatili» – Circolare APT 01B del 23/12/2011 (ENAC) – che i peers inseriscono nel Bilancio di Sostenibilità. Parimenti, sarebbe opportuno dare evidenza delle esternalità ambientali derivanti dall'elettrosmog i cui dati sono già rilevati in ossequio al DPCM 8/07/2003 ed inseriti negli studi d'impatto ambientale;
- Adesione a best practices internazionali - In secondo luogo, si evidenzia che analizzando i peers della Società emerge in modo netto una tendenza degli stessi ad aderire a standard e modalità di rendicontazione propri dell'aviation industry. In tal senso, l'adesione a programmi quali «Net Zero 2050» o «Airport Carbon Accreditation» collocherebbe la Società in una situazione di predominanza strategica relativa alla gestione sostenibile ed alla sua rendicontazione.
- Informazioni materiali e stakeholder engagement - Infine, per alcune tipologie di informazioni (ci si riferisce, in particolare, alle implicazioni finanziarie e agli altri rischi/opportunità derivanti da fattori ESG), diventa necessario un confronto con gli stakeholders (stakeholders engagement) per comprendere se si tratta di tematiche "materiali" che possono/potranno determinare impatti significativi sull'azienda in termini economici, ambientali e sociali e/o influenzare le valutazioni o le decisioni dei portatori di interesse.

Per quanto concerne, invece, la seconda fase (Interventi organizzativi e di processo) e quindi la definizione e implementazione delle azioni necessarie per assicurare una gestione compliant con le norme in materia di sostenibilità, i criteri ESG e le prassi stabilite dagli standards di riferimento, il gruppo di lavoro, in coerenza con i risultati emersi dalla gap analysis, ha individuato i seguenti punti principali:

- definizione delle tematiche materiali e Stakeholder engagement;
- l’adesione a best practices internazionali;
- conformità ai non-financial reporting standards (GRI);
- inclusione delle politiche di sostenibilità nel processo di pianificazione strategica;
- individuazione degli ESG risk e inserimento degli stessi nel programma di “Valutazione del rischio di crisi aziendale” (Art. 6, comma 2, D.Lgs. n. 175/2016);
- adesione ai “Sustainable Development Goals (SDGs)”;
- costituzione di un “Sustainability committee” o “Sustainability group”.
- Infine, con riferimento alla terza e ultima fase (Implementazione di un modello di rendicontazione integrata), il gruppo di lavoro si è concentrato sulla tematica ambientale, in quanto ritenuta di maggiore rilevanza nel contesto aeroportuale, individuando i seguenti argomenti da sviluppare, in coerenza con le normative e le best practices di settore:
 - Monitoraggio e riduzione emissioni acustiche.

Di importanza cruciale per tutti gli stakeholders, la riduzione delle emissioni acustiche rappresenta un target di sviluppo sostenibile imprescindibile.

Le attività di sviluppo in materia di SDG nel 2022

Come noto Aeroporti di Puglia si è posta da tempo l’obiettivo di conciliare le politiche di sviluppo infrastrutturale con le esigenze di tutela ambientale e sociale del territorio circostante. Negli anni, infatti, sono state adottate diverse misure volte a ridurre gli inquinanti atmosferici attraverso la continua ricerca e l’innovazione in termini di efficienza energetica, la produzione e l’utilizzo di risorse rinnovabili e l’attuazione di procedure che mirano all’efficienza operativa.

Nel settore aeroportuale, inoltre, è stato adottato l’Airport Carbon Accreditation quale standard globale per la gestione delle emissioni di CO₂ negli aeroporti che prevede 6 livelli di accreditamento e fornisce un quadro comune e una guida per gli scali per mappare, ridurre ed eliminare le emissioni.

Gli aeroporti italiani, tra l’altro, hanno sottoscritto, a livello comunitario, l’accordo “NetZero2050”, prefiggendosi l’obiettivo di neutralizzare le proprie emissioni di CO₂ al più tardi entro il 2050. Questo impegno è stato assunto tramite ACI EUROPE e Assaeroporti.

Anche Aeroporti di Puglia si colloca tra i primi Gestori aeroportuali italiani aderenti al Global Compact dell'ONU che si impegna formalmente a perseguire, nella propria sfera di influenza, dieci principi fondamentali, cosiddetti SDGs.

Aeroporti di Puglia ha inteso avviare un “percorso di transizione green” nella consapevolezza che la sfida da affrontare è quella di superare definitivamente l'approccio al tema della sostenibilità in termini di obbligo normativo, per passare alla sostenibilità vissuta come valore intrinseco alla politica gestionale dell'azienda che permea tutti i processi aziendali diventando valori di riferimento naturalmente recepiti da tutte le risorse umane aziendali e da tutti gli stakeholders. La sostenibilità deve essere considerata vincolo imprescindibile per tutte le decisioni aziendali, determinando ricadute positive per lo sviluppo del territorio dove l'impresa opera.

L'ammissione del Progetto SOLAR, nell'ambito del Programma INTERREG IPA CBC Italia-Albania-Montenegro 2014/2020, ci consente di cogliere l'opportunità di avviare un PERCORSO DI TRANSIZIONE GREEN, suddiviso in 3 moduli:

- Ricognizione, mappatura fonti e dati, costi energetici e strategia di mitigazione, matching con il sistema iso14000 con obiettivo certificazione aeroportuale “carbon footprint”.
- Progettazione e realizzazione sistema informativo ambientale e di sostenibilità in generale, con sviluppo cruscotto green (KPI, reporting dedicato, ecc.).
- Bilancio di sostenibilità e/o Report secondo gli standard GRI e SDGS del Global Compact ONU.

Per quanto riguarda il punto 1, una possibile impostazione metodologica del lavoro potrebbe essere la seguente:

- Misurazione: I valori di emissione, convertiti in tonnellate di CO2 equivalente, vengono misurati ed inseriti nell'inventario delle emissioni di gas serra. L'inventario fornisce una stima delle emissioni allo stato attuale e può avere come oggetto di riferimento i valori espressi nell'inventario nazionale della carbon footprint;
- Riduzione dell'impronta: è la fase in cui vengono programmate ed attuate tutte le azioni volte alla limitazione dell'impronta di carbonio, partendo dalla loro individuazione fino alla loro applicazione;
- Compensazione delle emissioni: dal momento che talvolta non risulta possibile eliminare o ridurre tutte le emissioni direttamente in situ, in questa fase vengono identificati ed analizzati tutti i possibili interventi di compensazione ambientale delocalizzata, al fine di migliorare la qualità dell'aria e del territorio circostante ed eventualmente neutralizzare le emissioni;
- Rendicontazione e comunicazione: relazione, report e marketing plan sono gli elementi che caratterizzano quest'ultima fase, al fine di informare i clienti e tutti gli stakeholder del proprio impegno sociale e ambientale e dei risultati ottenuti;
- Certificazione, secondo lo standard Airport Carbon Accreditation.

Trasparenza e Prevenzione della Corruzione

La Società Aeroporti di Puglia S.p.A. si è dotata di un Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (anche “Piano” o “PTPCT”). Quanto alle misure anticorruzione di Aeroporti di Puglia, l’aggiornamento del Piano triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, integra - senza sovrapporsi - il Modello 231, in un sistema a rete che consente di presidiare il rischio connesso a tutte le fattispecie di corruzione (sia dal lato attivo che passivo), estendendo il raggio di azione anche a fenomeni di c.d. *maladministration*. Aeroporti di Puglia ha, quindi, riportato le misure integrative ex Legge n. 190/12 in apposito documento denominato Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, mentre gli elementi comuni alle due normative di riferimento, sono trattati nel Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 di ADP.

L’aggiornamento del PTPTC 2022 – 2024 della Società è stato proposto dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza, ed approvato dall’Organo di Indirizzo e pubblicato sul sito istituzionale - Società Trasparente.

Il progetto di aggiornamento del Piano è stato approvato, previa trasmissione in data 25 marzo 2022 all’Amministrazione Controllante Regione Puglia - giusta deliberazione della Giunta Regionale n. 812/2014 - e pubblicazione sul sito aziendale nella Sezione “Società Trasparente – Disposizioni Generali”, ai fini della consultazione on line dal 25 marzo 2022 al giorno 8 aprile 2022, da parte delle Organizzazioni Sindacali, del Comitato Utenti aeroportuali e di tutti i Dipendenti della Società.

Per l’approvazione del PTPCT 2022-2024 con delibera n.1 del 12 gennaio 2022, il Consiglio dell’ANAC, ha stabilito che il termine ultimo per la presentazione del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024, slittava al 30 aprile 2022 in luogo del 31 gennaio 2022.

Nel corso del 2021 e 2022 sono state avviate le attività di: i) analisi del contesto; ii) mappatura dei processi; iii) valutazione del rischio; iv) misure di prevenzione, tenuto conto anche delle indicazioni metodologiche previste nel PNA 2019 (ANAC, Delibera n. 1064 del 13 novembre 2019), finalizzate all’aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, sulla base delle informazioni e notizie rese dai referenti.

Il Piano 2021-2023, è stato oggetto di specifico monitoraggio con il supporto dei Responsabili aziendali, circa lo stato di implementazione delle misure pianificate ad esito dei quali nel complesso si è rilevato un buon livello di realizzazione e attuazione delle misure, definite nella mappatura dei processi seppur con alcune riprogrammazioni in relazione ad alcune misure da parte di alcuni Uffici.

Ai sensi dell’articolo 1, comma 14, della Legge n. 190/2012 per il monitoraggio è prevista la predisposizione, da parte del RPCT, entro il 15 dicembre di ogni anno, di una Relazione annuale che riporta il rendiconto

sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal PTPCT. La Relazione, entro il termine prorogato del 31 gennaio 2022 (giusto comunicato del Presidente dell'ANAC del 17 novembre 2021), è oggetto di pubblicazione sul sito istituzionale della Società al seguente link: <https://corporate.aeroportidipuglia.it/amm-trasparente/corruzione/>.

In materia di *Whistleblowing*, Legge 179/2017, la Società si è dotata della Piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni di whistleblowing. La piattaforma rappresenta uno strumento necessario per consentire al personale dipendente della Società, ai lavoratori e ai collaboratori delle imprese fornitrici di beni o servizi e che realizzano opere in favore di Aeroporti di Puglia, di segnalare, in forma riservata e protetta, condotte illecite. Tale piattaforma, che è accessibile sia dalla home page del sito istituzionale aziendale (tramite apposita etichetta "Whistleblowing" nella sezione Corporate) che direttamente tramite l'indirizzo <https://aeroportidipuglia.segnalazioni.net>, garantisce la riservatezza e la crittografia dell'identità del segnalante e del contenuto della segnalazione inoltrata, così come previsto dalla normativa.

In materia di "Accesso civico", nel corso del 2021 sono pervenute n. 38 istanze di accessi documentali, di cui n. 29 sono stati interamente accolti, n. 7 sono stati parzialmente accolti, n. 2 negati, di cui n.1 per mancanza di interesse da parte dell'istante; e n.1 per competenza in capo ad altro Ente, come da tabella aggiornata al 31 dicembre 2021, pubblicata sul sito web della Società, nella sezione "Società Trasparente – Altri contenuti Accesso civico".

Con riferimento al Rating di Legalità è stato confermato in data 09 febbraio 2022 lo scoring massimo con ★★★ 3 stelle dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Attività di Ricerca e Sviluppo

La Società non ha svolto attività di Ricerca e Sviluppo.

Evoluzione prevedibile della gestione

L'andamento del traffico aereo registrato nel 2021 e nei primi mesi del 2022 rappresenta un dato tangibile di ripresa che si tradurrà già nel 2022 nel raggiungimento dei livelli di traffico pre Covid.

La Società nei prossimi mesi sarà impegnata a dare attuazione al Piano Strategico 2018-2028 e al Piano degli Investimenti 2019-2022 su tutti e quattro gli aeroporti pugliesi in gestione.

Per maggiori informazioni in merito alle valutazioni effettuate dagli amministratori circa la sussistenza del presupposto della continuità aziendale, in conseguenza della situazione di emergenza determinata dal Covid-19, si rimanda al paragrafo "Considerazioni sulla continuità aziendale" della nota integrativa.

Il traffico registrato nel primo quadrimestre 2022

Nei primi quattro mesi del 2022 sono transitati negli aeroporti pugliesi 2.109.845 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2021 del 566,89% ed una riduzione rispetto al 2019 dell'1,94%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei.

PASSEGGERI	IQ - 2019	IQ - 2021	IQ - 2022	var% 2022-2019	var% 2022-2021
NAZIONALI					
Linea	1.449.936	289.214	1.521.163	4,91	425,96
Charter	697	1.265	1.027	47,35	-18,81
Av. Gen	390	229	241	-38,21	5,24
TAXI	413	420	720	74,33	71,43
INTERNAZIONALI					
Linea	687.513	24.330	583.085	-15,19	2296,57
Charter	12.015	584	2.903	-75,84	397,09
Av. Gen	338	40	250	-26,04	525
TAXI	268	287	456	70,15	58,89
LINEA	2.137.449	313.544	2.104.248	-1,55	571,12
CHARTER	12.712	1.849	3.930	-69,08	112,55
AV GEN	728	269	491	-32,55	82,53
TAXI	681	707	1.176	72,69	66,34
TOTALE	2.151.570	316.369	2.109.845	-1,94	566,89
PASSEGGERI IN TRANSITO	3.313	1.717	3.160	-4,62	84,04
TOTALE PASSEGGERI	2.154.883	318.086	2.113.005	-1,94	564,29

L'andamento del traffico registrato nei primi mesi del 2022 e la programmazione volativa presentata dalle compagnie aeree, nell'ambito del coordinamento di Assoclearance, determinano uno scenario di rapido e positivo recupero della performance pre.Covid già nell'esercizio 2022.

Per maggiori informazioni in merito alle valutazioni effettuate dagli amministratori circa la sussistenza del presupposto della continuità aziendale, in conseguenza della situazione di emergenza determinata dal Covid-19, si rimanda al paragrafo "Considerazioni sulla continuità aziendale" della nota integrativa.

In particolare, si evidenzia che il 26.01.2022, AdP ha presentato l'istanza di accesso al Fondo compensazione Covid previsto dalla Legge n. 178/2020 e dal Decreto Interministeriale del 25.11.2021 per l'importo di Euro 16.030 mila, corredata dalla relazione di un esperto indipendente che ha attestato la veridicità, la correttezza e la riconciliabilità dei dati riportati nell'istanza alle scritture contabili, la sussistenza del nesso di causalità diretta tra le singole voci indicate ai fini della determinazione del danno subito e l'emergenza sanitaria, la

corretta applicazione della metodologia e dei criteri di cui all'art.2 del decreto interministeriale attuativo, nonché l'assenza di duplicazioni nella compensazione del danno. L'importo di spettanza di Aeroporti di Puglia è stato erogato integralmente dall'ENAC nei primi mesi del 2022.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Si riportano di seguito – così come richiesto dall'art. 2428, comma 3, punto 2), del codice civile – le informazioni sulle operazioni con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti.

In particolare, le informazioni riportate fanno riferimento ai saldi patrimoniali al 31.12.2021 e ai saldi economici dell'anno 2021 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia e con le controllate.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2021		saldo al 31/12/2020	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Parti correlate				
Regione Puglia	4.835.072	3.865.278	2.105.477	22.507.818
C4 Crediti verso Controllanti	4.835.072		2.105.477	
D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)				
D7 (Acconti)		3.865.278		22.507.818
D11 (Debiti Vs controllanti)		0		0
Acquedotto Pugliese Spa	90.205	54.046	90.230	9.803
ARET Puglia Promozione	430.394		338.779	
ARPA Puglia	514		3.017	
Fondazione Apulia Film Commission	144.919		75.690	
A.S.S.E.T.	12.359		1.386	
ARPAL	0		0	
ARESS	0		0	
PUGLIA SVILUPPO	16.010		0	
BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti	90.205		90.230	
C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti	604.196		418.871	
D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)		54.046		9.803
Amministrazione Comunale di Bari	2.000	81.659	2.000	168.864
C5-quater Crediti vs Altri	2.000		2.000	
D14 (Altri debiti)		81.659		168.864
Amministrazione Comunale di Brindisi				
D14 (Altri debiti)		203.675		183.539
TOTALE	5.531.472	4.204.659	2.616.578	22.870.025

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2021		saldo al 31/12/2020	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Regione Puglia	10.087.293	0	8.090.539	0
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	614.722		514.222	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	0		33.821	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	2.362.229		1.256.004	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)	7.110.341		6.286.492	
C) 17 Interessi e altri oneri finanziari (verso controllante)		0		0
Amministrazione Comunale di Bari	0	165.477	74	171.217
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0		74	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	0		0	
B) 14 Oneri diversi di gestione		165.477		171.217
Amministrazione Comunale di Brindisi		20.136		20.136
B) 14 Oneri diversi di gestione		20.136		20.136
Acquedotto Pugliese Spa		403.693		309.199
B) 7 Per servizi		403.693		309.199
ARET Puglia Promozione	378.402		389.383	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	378.402		389.383	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	0		0	
ARPA Puglia	59		148	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	59		148	
Asset	597		87	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	597		87	
Fondazione Apulia Film Commission	7.020		5.694	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.020		5.694	
Aress	0		37	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0		37	
Arpal	0		7	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0		7	
Puglia Sviluppo	444		0	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	444		0	
TOTALE	10.473.814	589.306	8.228.950	500.552

Le operazioni con le Società sopra riportate sono realizzate a condizioni di mercato e riguardano l'ordinaria attività della Società. Per quanto riguarda la Regione Puglia, le operazioni sono relative a finanziamenti ed operazioni legate all'attività aeroportuale.

Altre Informazioni

La Società dichiara ai sensi dell'art. 2428 III punto 3 di non possedere, anche per tramite di Società fiduciaria o per interposta persona, né azioni proprie, né azioni o quote di Società controllanti.

La Società dichiara, inoltre, ai sensi dell'art. 2428 III punto 4 di non aver acquistato o alienato, nel corso dell'esercizio, anche per tramite di Società fiduciaria o per interposta persona, né proprie azioni né azioni o quote di Società controllanti.

Infine, nel corso del 2021 la Società ha predisposto e trasmesso alla Regione Puglia la Relazione sul Governo Societario ai sensi di quanto previsto ai sensi dell'art.6 comma 4 del D. Lgs 175/2016.

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

In considerazione della necessità di meglio comprendere e valutare gli effetti derivanti dalla crisi pandemica COVID-19, che si è protratta anche nei primi mesi del 2022 e tenuto conto della necessità di approfondire la definizione della competenza economica della compensazione Covid prevista dalla Legge Finanziaria 2021 e dal Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stato applicato il differimento del termine di convocazione dell'Assemblea, come previsto dall'art. 2364, comma 2, del C.C dall'art. 8 dello Statuto Sociale.

Destinazione del risultato di esercizio

Signori Azionisti,

sulla base di quanto esposto in questa Relazione, Vi invitiamo ad approvare il Bilancio di Esercizio 2021 che evidenzia utile di Esercizio di Euro 47.190,84 che si propone di destinare per 1/20 a Riserva Legale e per la restante parte alla ricostituzione della Riserva di Rivalutazione ex L. 126/2020.

Bari, 25 Maggio 2022

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Arch. Marco CATAMERO

***Prospetti di bilancio
al 31 dicembre 2021***

Stato patrimoniale

	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti, con separata indicazione della parte già richiamata	-	-
B) Immobilizzazioni, con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria		
<i>I. Immobilizzazioni Immateriali:</i>		
1) Costi di impianto e di ampliamento	-	-
2) Costi di sviluppo	-	7.628
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	11.400	46.627
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	47.364	90.148
5) Avviamento	-	-
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	105.686	80.748
7) Altre	158.126	165.012
Totale	322.576	390.163
<i>II. Immobilizzazioni Materiali:</i>		
1) Terreni e fabbricati	3.754	9.348
2) Impianti e macchinario	602.756	203.500
3) Attrezzature industriali e commerciali	239.304	303.756
4) Altri beni	263.263.986	259.109.948
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	8.636.866	22.389.894
Totale	272.746.666	282.016.446
<i>III. Immobilizzazioni Finanziarie, con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo:</i>		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) imprese controllanti	-	-
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
d-bis) altre imprese	-	-
2) Crediti		
a) verso imprese controllate	-	-
b) verso imprese collegate	-	-
c) verso controllanti	-	-
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	90.205	90.230
- esigibili entro l'esercizio successivo	90.205	90.230
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
d-bis) verso altri	22.563	23.389
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.563	23.389
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
3) Altri titoli	-	-
4) Strumenti finanziari derivati attivi	547.761	165.620
Totale	660.529	279.239
Totale immobilizzazioni (B)	273.729.771	282.685.848

31/12/2021 31/12/2020

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	515.272	525.352
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3) Lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Prodotti finiti e merci	-	-
5) Acconti	-	-
Totale	515.272	525.352

II. Crediti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo

1) Verso clienti	25.160.794	10.936.649
- esigibili entro l'esercizio successivo	25.160.794	10.936.649
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
2) Verso imprese controllate	-	-
3) Verso imprese collegate	-	-
4) Verso controllanti	4.835.072	2.105.477
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.835.072	2.105.477
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	604.196	418.871
- esigibili entro l'esercizio successivo	604.196	418.871
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5-bis) Crediti tributari	347.113	690.988
- esigibili entro l'esercizio successivo	303.779	560.988
- esigibili oltre l'esercizio successivo	43.334	130.000
5-ter) Imposte anticipate	9.355.562	13.263.851
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.362.916	6.397.278
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.992.646	6.866.573
5-quater) Verso altri	19.744.068	4.547.306
- esigibili entro l'esercizio successivo	19.744.068	4.547.306
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale	60.046.805	31.963.143

III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni

1) Partecipazioni in imprese controllate	-	-
2) Partecipazioni in imprese collegate	-	-
3) Partecipazioni in imprese controllanti	-	-
3-bis) Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
4) Altre partecipazioni	-	-
5) Strumenti finanziari derivati attivi	-	-
6) Altri titoli	-	-
Totale	-	-

IV. Disponibilità liquide

1) Depositi bancari e postali	31.186.918	37.942.317
2) Assegni	0	-
3) Denaro e valori in cassa	37.923	50.559
Totale	31.224.841	37.992.876

Totale attivo circolante (C)	91.786.918	70.481.371
-------------------------------------	-------------------	-------------------

	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
D) Ratei e risconti	836.785	1.203.627
Totale attivo	366.353.474	354.370.846
A) Patrimonio netto		
I. Capitale	25.822.845	25.822.845
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserva di rivalutazione	19.523.931	38.509.045
IV. Riserva legale	1.330.349	1.330.349
V. Riserve statutarie	-	-
VI. Altre riserve, distintamente indicate		
- Riserva straordinaria	10.110.329	10.110.329
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-1	3
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	172.761	-
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	-	-
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	47.191	-18.985.114
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-	-
Totale patrimonio netto (A)	57.007.405	56.787.457
B) Fondi per rischi e oneri		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-
2) Fondi per imposte, anche differite	-	-
3) Strumenti finanziari derivati	-	-
4) Altri	9.420.536	13.546.249
Totale fondi per rischi e oneri (B)	9.420.536	13.546.249
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	1.220.542	1.200.044
D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo		
1) Obbligazioni	-	-
2) Obbligazioni convertibili	-	-
3) Debiti verso soci per finanziamenti	-	-
- esigibili entro l'esercizio successivo		
- esigibili oltre l'esercizio successivo		
4) Debiti verso banche	52.470.030	39.502.604
- esigibili entro l'esercizio successivo	24.236.596	12.375.931
- esigibili oltre l'esercizio successivo	28.233.434	27.126.673
5) Debiti verso altri finanziatori	-	-
- esigibili entro l'esercizio successivo		
- esigibili oltre l'esercizio successivo		

	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
6) Acconti	8.654.193	22.833.534
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.788.915	18.968.256
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.865.278	3.865.278
7) Debiti verso fornitori	22.615.442	18.842.221
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.452.745	18.842.221
- esigibili oltre l'esercizio successivo	162.697	
8) Debiti rappresentati da titoli di credito	-	-
9) Debiti verso imprese controllate	-	-
10) Debiti verso imprese collegate	-	-
11) Debiti verso controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo		
- esigibili oltre l'esercizio successivo		
11-bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	54.046	9.803
- esigibili entro l'esercizio successivo	54.046	9.803
- esigibili oltre l'esercizio successivo		
12) Debiti tributari	1.636.973	1.912.826
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.242.371	970.617
- esigibili oltre l'esercizio successivo	394.602	942.209
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	698.428	990.763
- esigibili entro l'esercizio successivo	698.428	792.230
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	198.533
14) Altri debiti	27.596.960	22.695.066
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.974.437	22.469.925
- esigibili oltre l'esercizio successivo	622.523	225.141
Totale debiti (D)	113.726.072	106.786.817
E) Ratei e risconti	184.978.919	176.050.279
Totale passivo	366.353.474	354.370.846

Conto Economico

	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	53.386.279	32.005.157
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	510.065	322.869
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio	40.195.392	16.968.478
- vari	7.973.453	2.927.687
- contributi in conto esercizio	18.727.599	1.405.080
- contributi in conto impianti (quote esercizio)	13.494.340	12.635.711
Totale valore della produzione (A)	94.091.736	49.296.504
B) Costi della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	460.404	444.440
7) Per servizi	44.259.834	32.412.073
8) Per godimento di beni di terzi	4.446.204	2.703.573
9) Per il personale	16.461.248	15.796.961
a) Salari e stipendi	12.664.031	11.437.337
b) Oneri sociali	2.773.120	3.385.201
c) Trattamento di fine rapporto	1.014.861	966.723
d) Trattamento di quiescenza e simili	-	-
e) Altri costi	9.236	7.700
10) Ammortamenti e svalutazioni	21.642.475	21.248.005
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	185.674	219.139
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	21.440.005	16.879.027
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	16.796	4.149.839
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	10.080	(2.139)
12) Accantonamento per rischi	609.590	23.573
13) Altri accantonamenti	118.566	241.242
14) Oneri diversi di gestione	1.206.089	1.660.676
Totale costi della produzione (B)	89.214.490	74.528.404
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	4.877.246	(25.231.900)
C) Proventi e oneri finanziari		
15) Proventi da partecipazioni, con separata indicazione di quelli relativi ad imprese controllate e collegate e di quelli relativi a controllanti e a imprese sottoposte al controllo di queste ultime.	-	-
16) Altri proventi finanziari:	1.367	38.804

	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti e da imprese sottoposte al controllo di queste ultime	-	-
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) proventi diversi dai precedenti, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti e da imprese sottoposte al controllo di queste ultime:		
- da imprese controllate	-	-
- da imprese collegate	-	-
- da controllanti	-	-
- da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.367	38.804
- altri	-	-
17) Interessi e altri oneri finanziari, con separata indicazione di quelli verso imprese controllate e collegate e verso controllanti:	891.609	728.609
- verso imprese controllate	-	-
- verso imprese collegate	-	-
- verso controllanti	-	-
- verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
- altri	891.609	728.609
17-bis) Utili e Perdite su cambi	(139)	85
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 – 17 +/- 17-bis)	(890.381)	(689.720)
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
18) Rivalutazioni:	-	-
a) di partecipazioni		
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
19) Svalutazioni:	-	-
a) di partecipazioni		
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d) di strumenti finanziari derivati	-	77.505
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (18 – 19)	-	77.505
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	3.986.865	(25.999.125)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) Imposte correnti	-	-

	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
b) Imposte di esercizi precedenti	31.385	-
c) Imposte differite e anticipate	3.908.289	(7.014.011)
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	47.191	(18.985.114)

RENDICONTO FINANZIARIO - FLUSSI DI LIQUIDITA' AL 31 DICEMBRE 2021

(in Euro)	31.12.2021	31.12.2020
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	47.191	(18.985.114)
Imposte sul reddito	3.939.674	(7.014.011)
Interessi passivi / (Interessi attivi)	890.380	689.720
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-	-
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	4.877.245	(25.309.405)
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi rischi ed oneri	728.156	264.815
Accantonamenti al fondo TFR	1.014.861	966.723
Ammortamenti delle immobilizzazioni	21.625.679	17.098.166
Svalutazioni di immobilizzazioni	-	-
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetaria	(365.345)	77.505
Altre rettifiche per elementi non monetari	(2.364.809)	(1.040.232)
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	20.638.542	17.366.977
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	25.515.787	(7.942.428)
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	10.080	(2.140)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(13.092.497)	12.156.581
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	3.773.221	(4.158.581)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	42.757	(136.840)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	8.928.639	(1.626.217)
Altre variazioni del capitale circolante netto	(27.677.941)	39.120.529
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	(28.015.740)	45.353.333
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	(2.499.953)	37.410.905
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(712)	477
(Imposte sul reddito pagate)	-	(683.535)
(Utilizzo dei fondi)	(4.130.818)	(3.305.453)
<i>Totale altre rettifiche</i>	(4.131.530)	(3.988.511)
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	(6.631.483)	33.422.394
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(12.483.308)	(15.865.959)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	308.879	-
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(118.087)	(33.260)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	-	-
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	-	-
Disinvestimenti	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(12.292.516)	(15.899.219)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) dei debiti a breve verso banche	6.989.208	(2.757.175)
Accensione finanziamenti bancari	15.095.678	19.236.700
Rimborso finanziamenti bancari	(9.117.461)	(22.509.606)
Interessi incassati/(pagati)	(811.461)	(639.806)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	12.155.964	(6.669.887)
Incremento delle disponibilità liquide (A+B+C)	(6.768.035)	10.853.287
Disponibilità liquide all'inizio del periodo	37.992.876	27.139.589
di cui:		
depositi bancari e postali	37.942.317	27.086.522
assegni	-	-
denaro e valori in cassa	50.559	53.067
Disponibilità liquide alla fine del periodo	31.224.841	37.992.876
di cui:		
depositi bancari e postali	31.186.918	37.942.317
assegni	-	-
denaro e valori in cassa	37.923	50.559

Bari, 25 maggio 2022

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE 

Prof.ssa Rosa Maria CONTE 

Arch. Marco CATAMERO' 

***Nota integrativa
al 31 dicembre 2021***

Premessa

La Società “Aeroporti di Puglia S.p.A.”, costituita in data 8 febbraio 1984, è concessionaria dell’Ente Nazionale Aviazione Civile fino all’11 febbraio 2045 per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l’adeguamento, la gestione, la manutenzione e l’uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali di pertinenza dei beni demaniali degli aeroporti pugliesi (“Karol Wojtyła” di Bari, “Aeroporto del Salento” di Brindisi, “Gino Lisa” di Foggia, “M. Arlotta” di Grottaglie), in forza della Convenzione del 25 gennaio 2002, approvata con Decreto Interministeriale del 6 marzo 2003¹.

Tra le attività sociali rientrano anche la gestione dei servizi di handling, i servizi di controllo di sicurezza relativi a passeggeri, bagagli a mano e da stiva e gli altri servizi *aviation* ed *extra aviation*. La Società può, altresì, compiere tutte le operazioni commerciali, mobiliari e finanziarie ritenute utili e necessarie al fine del raggiungimento dell’oggetto sociale.

Criteri di formazione

Il bilancio d’esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. (nel seguito anche “Società”), redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall’Organismo Italiano di Contabilità (i “principi contabili OIC”), si compone dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa.

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio tengono conto delle novità introdotte nell’ordinamento nazionale dal D. Lgs. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34/UE.

Il D.lgs. 139/2015, modificando il comma 4 dell’art. 2423 c.c., stabilisce che non occorre rispettare gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione ed informativa quando la loro osservanza abbia effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società (pur non mettendo in dubbio l’obbligo relativo alla tenuta di una corretta contabilità). Inoltre, al comma 1 bis) dell’art. 2423 bis c.c. viene introdotto il principio secondo cui la rilevazione e la presentazione delle voci del bilancio è effettuata tenendo conto della sostanza dell’operazione o del contratto. Viene pertanto conferita chiarezza al principio di prevalenza della sostanza sulla forma, il quale implica che gli eventi ed i fatti di gestione siano rilevati sulla base della loro sostanza economica e non sulla base degli aspetti meramente formali.

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

In particolare, relativamente all’esercizio 2020, sono stati riclassificati dalla voce “crediti verso altri” alla voce “crediti verso controllante”, crediti per 24 mila Euro vantati nei confronti della Regione Puglia- Dipartimento Sviluppo economico – Sezione ricerca e Relazioni Internazionali.

Il Rendiconto Finanziario presenta le variazioni, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell’esercizio ed è stato redatto con il metodo indiretto utilizzando lo schema previsto dal principio contabile OIC 10.

Il bilancio è stato redatto in unità di Euro, senza cifre decimali, come previsto dall’articolo 16, comma 8, D.

¹ In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 il Governo Italiano, con Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha previsto, all’art.202 comma 1-bis, la proroga di 2 anni della durata delle concessioni aeroportuali in essere portando la scadenza fino all’11 febbraio 2045.

Lgs. n. 213/1998 e dall'articolo 2423, comma 5, c.c. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto.

Se le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non sono sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta, sono fornite le informazioni complementari ritenute necessarie allo scopo.

I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio e l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale sono esposti in appositi paragrafi della presente Nota Integrativa.

Si informa che la Società KPMG S.p.A. esercita la revisione legale dei conti ai sensi dell'art. 2409 bis Codice Civile per il triennio 2021-2023.

Principi di redazione del bilancio

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuità aziendale; la rilevazione e la presentazione delle voci è stata effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto, ove compatibile con le disposizioni del Codice Civile e dei principi contabili OIC.

L'applicazione del principio della prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e proventi da non riconoscere in quanto non realizzati. In particolare, gli utili sono stati inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura dell'esercizio, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso.

L'applicazione del principio della competenza ha comportato che l'effetto delle operazioni sia stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni si riferiscono e non a quello in cui si sono realizzati i relativi incassi e pagamenti.

I criteri di valutazione non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente ai fini della comparabilità dei bilanci della Società nel corso del tempo.

Si precisa, infine, che nel corso dell'esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga ai criteri di valutazione, di cui all'art. 2423, comma 5, del Codice Civile, in quanto incompatibili con la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico.

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime che hanno effetto sui valori delle attività e passività e sulla relativa informativa di bilancio. I risultati che si consuntiveranno potranno differire da tali stime. Le stime sono riviste periodicamente e gli effetti dei cambiamenti di stima, ove non derivanti da stime errate, sono rilevati nel conto economico dell'esercizio in cui si verificano i cambiamenti, se gli stessi hanno effetti solo su tale esercizio, e anche negli esercizi successivi se i cambiamenti influenzano sia l'esercizio corrente sia quelli successivi.

Ai sensi dell'art. 2427 co. 1 n.18 del Codice civile, si comunica che non sono state emesse dalla Società azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni e/o titoli, valori simili o strumenti finanziari. Inoltre, ai sensi dell'art. 2447 bis, come richiamato dall'art. 2427 co. 1 n. 20 del Codice civile, si precisa che non sono stati costituiti patrimoni destinati a uno specifico affare.

Qui di seguito si espongono i criteri di valutazione adottati per le poste di bilancio più significative, coerenti con quelli attuati nella redazione dei bilanci degli esercizi precedenti (rif. art. 2427, primo comma, n. 1, c.c.).

Considerazioni sulla continuità aziendale

Per l'esercizio 2021, nonostante il persistere degli effetti della pandemia anche se in misura inferiore rispetto agli esercizi precedenti, gli Amministratori hanno valutato la capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, hanno utilizzato il presupposto della continuità aziendale sulla base delle circostanze, degli eventi e delle azioni poste in essere di seguito riportate.

L'esercizio al 31 dicembre 2021 si è chiuso con un utile di Euro 47 mila (una perdita di Euro 18,98 milioni al 31 dicembre 2020) e un patrimonio netto di Euro 57,01 milioni (Euro 56,79 milioni al 31 dicembre 2020). Si precisa che il risultato economico del 2021 è stato caratterizzato positivamente dalla contabilizzazione per Euro 16,03 milioni del contributo compensativo previsto dalla Legge 178/2020 per l'emergenza sanitaria Covid-19.

Il traffico aereo pugliese del 2021, così come riportato nella Relazione sulla Gestione, ha consuntivato risultati migliori rispetto alle migliori previsione (scenario "high") prospettate da Eurocontrol (organizzazione intergovernativa, civile e militare cui partecipano 41 Stati Europei). Il traffico aereo 2021 in Puglia, infatti, è risultato pari a 5,1 milioni di passeggeri; dato inferiore rispetto al traffico aereo 2019 (pre covid) pari a 8,2 milioni di passeggeri ma significativamente superiore rispetto ai 2,7 milioni di traffico passeggeri del 2020.

Tali risultati si sono tradotti in un incremento significativo dei ricavi "core" (voce A1 di conto economico) che sono passati da Euro 32,00 milioni al 31 dicembre 2020 a Euro 53,39 milioni al 31 dicembre 2021.

Da un punto di vista gestionale, l'esercizio 2021 è stato caratterizzato, come riportato nella Relazione sulla Gestione, da strategie, progettualità e azioni, coordinate con tutti gli stakeholders, per fronteggiare l'emergenza sanitaria sotto il profilo della tutela sia dei viaggiatori che dei dipendenti e per dare impulso ad una nuova stagione di crescita. I dati del traffico passeggeri del primo quadrimestre 2022 ne sono già una testimonianza, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2019 la riduzione è dell'1,94%.

Nel mese di ottobre 2020, la Società con l'ausilio di consulenti internazionali specializzati (Steer) aveva aggiornato il proprio Piano Strategico 2018 – 2028 prevedendo un ritorno ai livelli 2019 (pre covid) solo nel 2024. A maggio 2022, la Società, tenuto conto anche dei dati consuntivi 2021 e dei dati consuntivi del primo quadrimestre 2022, ha predisposto un Piano Economico Finanziario (PEF) per il periodo 2022-2028 che prevede il raggiungimento dei volumi di traffico pre pandemia già nell'anno 2022.

I dati economici del PEF 2022-2028 tengono conto anche delle conseguenze dell'incremento del costo dell'energia a seguito del conflitto Russo – Ucraino, prevedono a partire dal 2022 una costante crescita in termini di fatturato ed utile di esercizio e pertanto di equilibrio economico patrimoniale. Si precisa che per Aeroporti di Puglia l'impatto del conflitto Russo - Ucraino sul traffico passeggeri risulta essere non significativo.

Pur in presenza di un quadro contingente caratterizzato dalla presenza di fattori di rischio ed incertezza (Covid e conflitto Russo-Ucraino), gli Amministratori hanno valutato la sussistenza del presupposto della continuità aziendale sulla base:

- dell'andamento in ripresa del traffico aereo e raggiungimenti dei livelli di traffico pre covid già nell'anno 2022;
- delle consistenze patrimoniali e finanziarie;

- del persistere di un utile economico nell'esercizio 2022 e in quelli successivi;
- dell'impegno assunto dal socio di maggioranza già nel 2020 per la copertura di eventuali futuri perdite della Società per un importo di Euro 17,12 milioni per Aeroporti di Puglia. L'accantonamento nei fondi del passivo del Rendiconto dell'esercizio 2019 dell'Amministrazione Regionale ad oggi non è mai stato utilizzato ed è tuttora in essere;
- dell'incasso integrale dell'importo di competenza del Fondo Compensazione Covid-19 dei gestori aeroportuali previsto dalla Legge Finanziaria 2021, pari a 16.030.036,96;
- della registrazione di risorse finanziarie residue a valere sul Fondo Compensazione Covid-19 da redistribuire tra i gestori aeroportuali.

In conclusione, le analisi condotte dagli Amministratori circa le previsioni dei risultati economici e dei flussi di cassa futuri, prendono a riferimento un periodo futuro di almeno, ma non limitato a, 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio d'esercizio, fanno ritenere appropriato il presupposto della continuità aziendale

Criteri di valutazione

Immobilizzazioni

Sono stati iscritti tra le immobilizzazioni gli elementi patrimoniali destinati a essere utilizzati durevolmente.

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono prive di consistenza fisica identificabile ed in grado di produrre benefici economici futuri.

Nel rispetto dell'art. 2426 c.c., sono iscritte nell'attivo patrimoniale, previo consenso del Collegio Sindacale laddove previsto, al costo d'acquisto o di produzione ed esposte al netto degli ammortamenti, effettuati a quote costanti lungo la loro vita utile stimata ed imputati direttamente alle singole voci. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile, relativi al periodo di produzione e fino al momento dal quale l'immobilizzazione può essere utilizzata. Si precisa che i relativi valori sono iscritti nell'attivo e sono capitalizzati a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile come l'attività sarà in grado di produrre futuri benefici economici.

Il criterio di ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è stato applicato con sistematicità ed in ogni esercizio, in relazione alla residua possibilità di utilizzazione economica di ogni singolo bene o spesa. L'ammortamento decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso. La sistematicità dell'ammortamento è funzionale alla correlazione dei benefici attesi.

I costi sostenuti per il marchio d'impresa sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale al costo di acquisto incrementato dei costi accessori, e sono ammortizzati in anni 18 (art. 2426 n. 2). I costi sostenuti per il rinnovo

del marchio nazionale e internazionale per ulteriori 10 anni, sono stati ammortizzati sulla base del periodo relativo al diritto d'uso del marchio medesimo stesso, derivante dalla sua registrazione.

I costi di sviluppo che soddisfano i requisiti dell'OIC 24 sono capitalizzati con il consenso del Collegio Sindacale ed ammortizzati in 5 anni (art.2426 c.1, n.5).

Le "Altre immobilizzazioni immateriali" accolgono principalmente gli oneri per i piani di sviluppo aeroportuale di Bari e Brindisi 2011-2022 con i relativi aggiornamenti ammortizzati per l'arco temporale di riferimento.

Tra le immobilizzazioni immateriali, nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", sono altresì iscritti costi accessori ed oneri per il nuovo piano di sviluppo aeroportuale di Brindisi al 2030 in attesa di approvazione da parte di Enac.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono esposte, in ossequio a quanto previsto dall'art. 2424 c.c., nella voce B II del bilancio, ed includono:

- **beni di proprietà:** rappresentano tutti i beni acquistati dalla Società per i quali non sussiste alcun obbligo di devoluzione allo Stato al termine della concessione.
- **beni realizzati sul sedime aeroportuale** per i quali sussiste, secondo quanto previsto dall'art. 703 del Codice della Navigazione modificato dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, un vincolo di retrocessione da parte della Società all'Amministrazione concedente al termine della concessione, previo riconoscimento da parte del concessionario subentrante del valore di subentro (c.d. Terminal Value). Trattasi dei beni e delle relative spese di manutenzione sostenute, iscritti tra le immobilizzazioni materiali nella Voce B.II.4.

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati e delle eventuali svalutazioni. Il costo di acquisto è il costo effettivamente sostenuto per l'acquisizione del bene ed include 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. L'iscrizione è effettuata alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi al bene acquisito al costo di acquisto, computando nello stesso anche i costi e gli oneri accessori. Al riguardo, si precisa che se in virtù di specifiche clausole contrattuali, non vi sia coincidenza tra la data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici e la data in cui viene trasferito il titolo di proprietà, prevale la data in cui è avvenuto il trasferimento dei rischi e dei benefici.

Gli oneri finanziari sostenuti per la realizzazione delle immobilizzazioni materiali sono capitalizzati, entro il limite del valore recuperabile del bene, solo se la costruzione delle opere finanziate richiede un periodo di tempo significativo. Per periodo di costruzione si intende il periodo che va dal pagamento ai fornitori di beni e servizi relativi a tali immobilizzazioni materiali fino al momento in cui le stesse sono pronte per l'uso, incluso il normale tempo di montaggio e messa a punto. Nel caso di finanziamenti specificamente destinati al finanziamento di beni,

L'ammontare degli oneri finanziari capitalizzabili deve essere determinato in base agli effettivi oneri finanziari sostenuti per quel finanziamento durante l'esercizio, dedotto ogni provento finanziario derivante dall'investimento temporaneo di quei fondi. Nel caso di finanziamenti generici, l'ammontare degli oneri finanziari maturati su tali fondi è capitalizzabile nei limiti della quota attribuibile alle immobilizzazioni in corso di costruzione. Tale ammontare è determinato applicando ai costi sostenuti un tasso di capitalizzazione corrispondente alla media ponderata degli oneri finanziari relativi ai finanziamenti in essere durante l'esercizio, diversi dai finanziamenti ottenuti specificatamente allo scopo di acquisire un bene che giustifica una capitalizzazione.

I costi di manutenzione ordinaria, relativi alle manutenzioni e riparazioni ricorrenti effettuate per mantenere i cespiti in un buono stato di funzionamento per assicurarne la vita utile prevista, la capacità e la produttività originarie, sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

I costi di manutenzione straordinaria, che si sostanziano in ampliamenti, ammodernamenti, sostituzioni e altri miglioramenti riferibili al bene che producono un aumento significativo e misurabile di capacità, di produttività o di sicurezza dei cespiti ovvero ne prolungano la vita utile, sono capitalizzabili nei limiti del valore recuperabile del bene.

La Società nell'esercizio 2008, ha proceduto alla rivalutazione facoltativa dei beni immobili di cui alla Legge 185/2008, iscrivendo nel medesimo esercizio, ad incremento del patrimonio netto, la derivata riserva di rivalutazione. Qualora negli esercizi successivi il valore rivalutato risultasse eccedente il valore recuperabile, esso sarà conseguentemente svalutato con rilevazione della perdita durevole a conto economico (cfr. OIC 9) se non disposto diversamente dalla legge.

La Società nell'esercizio 2020, ha proceduto ad una nuova rivalutazione facoltativa dei beni immobili ai sensi dell'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020. I beni da rivalutare sono i beni risultanti dal bilancio relativo all'esercizio chiuso entro il 31 dicembre 2019 ed ancora iscritti nel bilancio in relazione al quale viene operata la rivalutazione. In particolare trattasi di beni inseriti nella voce "Immobilizzazioni materiali – Altri beni", realizzati sul sedime aeroportuale per i quali sussiste, secondo quanto previsto dall'art. 703 del Codice della Navigazione modificato dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, un vincolo di retrocessione da parte della Società all'Amministrazione concedente al termine della concessione.

Seppur non obbligatoria, la Società ha incaricato un Professionista per la predisposizione di una perizia di stima, in quanto l'articolo 11 della Legge n. 342 del 2000 (nonché il D.M. n. 162/2011, applicabile alla fattispecie), dispone che:

“i valori iscritti in bilancio e in inventario a seguito della rivalutazione non possono in nessun caso superare i valori effettivamente attribuibili ai beni con riguardo alla loro consistenza, alla loro capacità produttiva,

all'effettiva possibilità di economica utilizzazione nell'impresa (cd. valore economico), nonché ai valori correnti e alle quotazioni rilevate in mercati regolamentati italiani o esteri (cd. valore di mercato).”

Si è proceduto perciò a determinare la rivalutazione, ossia l'ammontare dell'adeguamento di valore tenendo conto dei limiti previsti dalla legge. L'ammontare della rivalutazione è pari alla differenza tra il “nuovo” valore ed il costo fiscalmente riconosciuto iscritto in bilancio.

L'ammontare della rivalutazione ha costituito:

- base di calcolo per l'eventuale versamento dell'imposta sostitutiva pari al 3%;
- incremento dell'ultimo costo fiscalmente riconosciuto per il calcolo degli ammortamenti a decorrere dall'esercizio successivo a quello nel quale la rivalutazione viene operata (dal 1° gennaio 2021);

Il metodo applicato è stato quello della Rivalutazione contestuale del costo storico del bene e del relativo fondo di ammortamento: tale metodo consente la conclusione del processo di ammortamento nel termine originario, in quanto la durata del piano di ammortamento e la misura del coefficiente di ammortamento restano invariate. Si precisa, infine, che il valore netto dei beni rivalutati, non eccede il valore realizzabile sul mercato (c.d. “limite del valore economico”) e che la rivalutazione non ha avuto come effetto quello di portare il nuovo costo storico al di là del valore di sostituzione del bene, intendendosi per tale il costo di acquisto di un bene nuovo della medesima tipologia, oppure quale il valore attuale del bene incrementato dei costi di ripristino della sua originaria funzionalità.

Le immobilizzazioni in corso d'esecuzione sono valutate al costo, comprensivo degli oneri accessori di diretta ed indiretta imputazione, per la sola quota che ragionevolmente possa essere loro imputata.

Le immobilizzazioni materiali acquisite a titolo gratuito sono iscritte nell'attivo dello stato patrimoniale in base al presumibile valore di mercato attribuibile alle stesse alla data di acquisizione, incrementato dei costi sostenuti affinché le stesse possano essere durevolmente ed utilmente inserite nel processo produttivo. Il valore così determinato è rilevato nel conto economico alla voce “A5 Altri ricavi”. Le immobilizzazioni materiali acquisite a titolo gratuito sono ammortizzate con gli stessi criteri di quelle acquisite a titolo oneroso. In ogni caso, si verifica che il valore contabile dell'immobilizzazione non superi il valore recuperabile.

L'ammortamento dei beni di proprietà e dei beni realizzati sul sedime aeroportuale, è stato calcolato a quote costanti, in base alla vita utile stimata dei cespiti, inferiore rispetto alla durata della concessione, tenendo conto della residua possibilità d'utilizzo economico e considerando anche l'usura fisica di tali beni nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 2426 del codice civile. Pertanto, le quote d'ammortamento sono rappresentative della partecipazione dei cespiti al processo produttivo e alla formazione dei ricavi. I criteri di ammortamento e i coefficienti applicati non sono stati modificati rispetto ai precedenti esercizi. L'ammortamento decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso. Il valore da ammortizzare è la differenza tra il costo dell'immobilizzazione e, se determinabile, il valore residuo al termine del periodo di vita utile che viene

stimato nel momento della redazione del piano di ammortamento e rivisto periodicamente al fine di verificare che la stima iniziale sia ancora valida. L'ammortamento viene interrotto se, in seguito all'aggiornamento della stima, il presumibile valore residuo risulta pari o superiore al valore netto contabile. L'ammortamento è calcolato anche sui cespiti temporaneamente non utilizzati.

In dettaglio nella sezione B II della presente nota integrativa si leggono i singoli gruppi omogenei dei cespiti che compongono le voci di bilancio.

Aliquote di ammortamento applicabili

Fabbricati	3%
Costruzioni leggere	10%
Impianti generici	7,5%
Impianti specifici	15%
Mezzi ed automezzi di rampa	20%
Autovetture sociali	25%
Attrezzature industriali e commerciali	12%
Attrezzature e apparecchiature di pista	31,5%
Macchine d'ufficio	20%
Mobili, arredi	12%

Beni realizzati sul sedime di cui all'art.703 del C.d.N.

Ammodernamento aerostazione	4%
Passerelle telescopiche	4%
Impianto di smistamento bagagli	4%
Apparecchiature radiogene	10%

Perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

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

Qualora il loro valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il valore d'uso e il suo *fair value*, al netto dei costi di vendita, è inferiore al corrispondente valore netto contabile si effettua la svalutazione delle immobilizzazioni, rilevandola in bilancio ai sensi dell'art. 2426, comma 1, numero 3 del Codice Civile. Tale svalutazione non può essere mantenuta nei successivi bilanci se sono venuti meno i motivi della rettifica effettuata. L'eventuale ripristino del valore di iscrizione può avvenire unicamente nei limiti del costo sostenuto.

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

In tale contesto, si evidenzia che l’art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, ha modificato l’art. 703 del codice della navigazione in materia di valore terminale o cd. “Terminal Value” dei beni in concessione, prevedendo la corresponsione, alla scadenza naturale della concessione, di un valore di subentro da parte del concessionario subentrante. Tale valore, per gli investimenti inseriti nel contratto di programma e approvati dall’ENAC, rientranti nel sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese, realizzati con risorse proprie del concessionario, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, limitatamente alla quota di detti beni ascritta ai servizi soggetti a regolazione tariffaria rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dal concessionario uscente per l’annualità immediatamente precedente.

Gli immobili e gli impianti fissi insistenti alla data del subentro sul sedime aeroportuale, realizzati o acquisiti dal concessionario uscente con proprie risorse e destinati allo svolgimento di attività di natura commerciale, come tali non soggette a regolazione tariffaria, restano invece di proprietà del demanio dello Stato, senza che sia dovuto alla Società concessionaria alcun rimborso, salvo che per gli immobili e impianti fissi di natura commerciale per cui sia stata autorizzata dall’ENAC la realizzazione o l’acquisizione degli stessi, in quanto funzionali all’attività aeroportuale e alla valorizzazione dell’aeroporto, per i quali spetta un rimborso pari al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria.

La Società ha approfondito i vari aspetti della normativa in materia di Terminal Value, considerando che, stante la convenzione di concessione in essere con Enac, la disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi e indennizzi trova piena applicazione. L’analisi svolta dalla Società, condotta sia sui beni facenti parte del sedime aeroportuale, soggetti a regolazione tariffaria, sia su quelli destinati ad attività commerciale, la cui realizzazione è stata autorizzata dall’ENAC, ha permesso di concludere che il Terminal Value di tali investimenti è almeno pari al valore netto contabile degli stessi, non sussistendo pertanto indicatori di perdite durevoli di valore.

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

Le operazioni di locazione finanziaria sono rappresentate in bilancio secondo il metodo patrimoniale, contabilizzando a conto economico, tra i costi della produzione per godimento beni di terzi “B) 8”, i canoni corrisposti secondo il principio di competenza. In apposita sezione della nota integrativa sono fornite le informazioni complementari previste dalla legge relative alla rappresentazione dei contratti di locazione finanziaria secondo il metodo finanziario.

Immobilizzazioni Finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie riportate alla voce “B III” riguardano depositi cauzionali e sono valutati al costo ammortizzato, rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Il valore viene ripristinato, nei limiti del costo sostenuto, ove vengano meno le cause ne hanno comportato la svalutazione.

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.

Rimanenze magazzino

I beni rientranti nelle rimanenze sono rilevati inizialmente alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi al bene acquisito. Tale trasferimento coincide di solito con il trasferimento del titolo di proprietà secondo le modalità contrattualmente stabilite.

Le rimanenze di materie prime e ausiliarie e di prodotti finiti sono iscritte al costo d’acquisto comprensivo degli oneri accessori e, in ogni caso, al minore tra quest’ultimo e il valore di realizzazione desumibile dal mercato. Il costo di acquisto è calcolato con il metodo del FIFO. Il valore delle rimanenze è ripristinato nell’esercizio in cui siano venuti meno i motivi di una precedente svalutazione nei limiti del costo originariamente sostenuto.

Non esistono gravami (pegno, ipoteca o altri) relativi alle rimanenze di magazzino.

Crediti

I crediti iscritti in bilancio rappresentano diritti ad esigere, ad una scadenza individuata o individuabile, ammontari fissi o determinabili di disponibilità liquide, o di beni/servizi aventi un valore equivalente, da clienti o da altri soggetti.

I crediti originati dalla vendita di beni e prestazioni di servizi sono rilevati secondo i requisiti indicati nel paragrafo di commento relativo ai ricavi.

I crediti che si originano per ragioni differenti dallo scambio di beni e servizi sono iscrivibili in bilancio se sussiste “titolo” al credito, vale a dire se essi rappresentano effettivamente un’obbligazione di terzi verso la Società.

In coerenza con quanto disposto dall’art. 2426, co. 1, n. 8 c.c., i crediti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, quest’ultimo ottenuto tramite l’iscrizione di un fondo svalutazione crediti esposto a riduzione del valore nominale degli stessi

crediti. Tale fondo viene determinato al fine di riflettere principalmente il rischio specifico d'inesigibilità dei crediti tenendo in considerazione le condizioni economiche generali del settore aeroportuale.

Nella rilevazione iniziale dei crediti con il criterio del costo ammortizzato il fattore temporale viene rispettato confrontando il tasso di interesse effettivo con i tassi di interesse di mercato.

Se il tasso di interesse dell'operazione non è significativamente differente dal tasso di mercato, il credito viene inizialmente iscritto ad un valore pari al valore nominale, al netto di tutti i premi, gli sconti, gli abbuoni ed incluso degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. Tali costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono ripartiti lungo la durata del credito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Quando invece risulta che il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali sia significativamente differente dal tasso di mercato, il credito (ed il corrispondente ricavo in caso di operazioni commerciali) viene inizialmente iscritto ad un valore pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri più gli eventuali costi di transazione. Il tasso utilizzato per attualizzare i flussi futuri è il tasso di mercato. Nel caso di crediti sorti da operazioni commerciali, la differenza tra il valore di rilevazione iniziale del credito così determinato ed il valore a termine viene rilevata a conto economico come provento finanziario lungo la durata del credito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso di crediti finanziari, la differenza tra le disponibilità liquide erogate ed il valore attuale dei flussi finanziari futuri, determinato utilizzando il tasso di interesse di mercato, è rilevata tra gli oneri o tra i proventi finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Successivamente gli interessi attivi maturandi sull'operazione sono calcolati al tasso di interesse effettivo ed imputati a conto economico con contropartita il valore del credito. Il valore dei crediti è ridotto successivamente per gli ammontari ricevuti, sia a titolo di capitale sia di interessi, nonché per le eventuali svalutazioni per ricondurre i crediti al loro valore di presumibile realizzo o per le perdite.

La Società presume non rilevanti gli effetti derivanti dall'applicazione del costo ammortizzato quando la scadenza dei crediti è inferiore ai 12 mesi, tenendo conto anche di tutte le considerazioni contrattuali e sostanziali in essere alla rilevazione del credito.

Con riferimento ai crediti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1 gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15 par. 85, è possibile non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

In presenza di crediti finanziari, la differenza fra le disponibilità liquide erogate ed il valore attuale dei flussi finanziari futuri, determinato utilizzando il tasso di interesse di mercato, è rilevata tra gli oneri o proventi finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del

contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura e quindi un diverso trattamento contabile.

Con riferimento al valore di presumibile realizzo, il valore contabile dei crediti è rettificato tramite un fondo svalutazione per tenere conto della probabilità che i crediti abbiano perso valore. A tal fine sono considerati indicatori, sia specifici sia in base all'esperienza e ogni altro elemento utile, che facciano ritenere probabile una perdita di valore dei crediti. La stima del fondo svalutazione crediti avviene tramite l'analisi dei singoli crediti individualmente significativi, determinando le perdite che si presume si dovranno subire sui crediti in essere alla data di bilancio.

Nel caso di applicazione del costo ammortizzato, l'importo della svalutazione è pari alla differenza tra il valore contabile e il valore dei flussi finanziari futuri stimati, ridotti degli importi che si prevede di non incassare, attualizzato al tasso di interesse effettivo originario del credito.

L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti assistiti da garanzie tiene conto degli effetti relativi all'escussione di tali garanzie.

Con riferimento ai crediti assicurati, l'accantonamento si limita alla quota non coperta dall'assicurazione, solo se vi è la ragionevole certezza del riconoscimento dell'indennizzo.

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

Quando il credito è cancellato dal bilancio in presenza delle condizioni sopra esposte, la differenza fra il corrispettivo e il valore contabile del credito al momento della cessione è rilevata a conto economico come perdita su crediti, salvo che il contratto di cessione non consenta di individuare altre componenti economiche di diversa natura, anche finanziaria.

Strumenti finanziari derivati

Si considera strumento finanziario derivato uno strumento finanziario o altro contratto che possiede le seguenti tre caratteristiche:

- a) il suo valore varia come conseguenza della variazione di un determinato tasso di interesse, prezzo di strumenti finanziari, prezzo di merci, tasso di cambio, indice di prezzo o di tasso, *rating* di credito o indice di credito o altra variabile, a condizione che, nel caso di una variabile non finanziaria, tale variabile non sia specifica di una delle controparti contrattuali (a volte chiamato il sottostante);

- b) non richiede un investimento netto iniziale o richiede un investimento netto iniziale che sia minore di quanto sarebbe richiesto per altri tipi di contratti da cui ci si aspetterebbe una risposta simile a variazioni di fattori di mercato;
- c) è regolato a data futura.

Gli strumenti finanziari derivati (nel seguito anche solo “derivati”) sono rilevati inizialmente quando la Società, divenendo parte delle clausole contrattuali, ossia alla data di sottoscrizione del contratto, è soggetta ai relativi diritti e obblighi e sono iscritti al *fair value*, anche qualora siano incorporati in altri strumenti finanziari derivati.

I derivati incorporati in contratti ibridi sono separati dal contratto primario non derivato e rilevati separatamente se le caratteristiche economiche e i rischi del derivato incorporato non sono strettamente correlati a quelli del contratto primario e sono soddisfatti tutti gli elementi di definizione di strumento finanziario derivato previsti dal principio OIC 32. La verifica dell’esistenza di derivati incorporati da scorporare e rilevare separatamente è effettuata esclusivamente alla data di rilevazione iniziale dello strumento ibrido o alla data di modifica delle clausole contrattuali.

Ad ogni data di chiusura del bilancio gli strumenti finanziari derivati sono valutati al *fair value* e classificati nello stato patrimoniale nelle apposite voci dell’attivo circolante o immobilizzato (ove di copertura di attività immobilizzate o di passività esigibili oltre i 12 mesi) nei casi di *fair value* positivo o dei fondi per rischi e oneri nei casi di *fair value* negativo. Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di una attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione e, nei casi di derivati non quotati, è determinato dalla Società facendo ricorso a tecniche di valutazione appropriate, mediante assunzioni, parametri e livelli di gerarchia del *fair value* previsti dal principio contabile di riferimento.

Le variazioni di *fair value* rispetto all’esercizio precedente dei derivati che non soddisfano i requisiti per essere qualificati come operazioni di copertura sono rilevate nelle specifiche voci di conto economico.

Operazioni di copertura

Gli strumenti finanziari derivati possono essere designati come operazioni di copertura quando:

- a) la relazione di copertura consiste solo di strumenti di copertura ammissibili ed elementi coperti ammissibili;
- b) all’inizio della relazione di copertura vi è una designazione e una documentazione formale della relazione di copertura, degli obiettivi della Società nella gestione del rischio e della strategia nell’effettuare la copertura;
- c) la relazione di copertura soddisfa i requisiti, sia qualitativi sia quantitativi, di efficacia della copertura.

Conseguentemente, se i derivati sono utilizzati da un punto di vista gestionale con finalità di pura copertura ma non rispettano pienamente i criteri previsti per essere designati come strumenti di copertura gli stessi sono valutati secondo le regole generali precedentemente descritte.

L'efficacia della relazione di copertura è documentata, oltre che inizialmente, in via continuativa. Ad ogni data di chiusura di bilancio la Società valuta se la relazione di copertura soddisfi ancora i requisiti di efficacia.

Quando sono soddisfatti tutti i requisiti precedentemente descritti, le operazioni di copertura possono essere contabilizzate secondo i seguenti modelli contabili.

Coperture di flussi finanziari

Se un derivato è designato a copertura dell'esposizione al rischio di variabilità dei flussi finanziari attribuibili ad attività o passività iscritte in bilancio, ad impegni irrevocabili oppure operazioni programmate altamente probabili, che in assenza di copertura potrebbero influenzare il risultato d'esercizio, le variazioni di *fair value* relative alla parte efficace dello strumento di copertura sono rilevate nell'apposita riserva di patrimonio netto mentre quelle associate a una copertura o parte di copertura divenuta inefficace sono rilevate a conto economico.

Gli importi (utili o perdite) accumulati nella riserva di patrimonio netto sono riclassificati a conto economico nello stesso esercizio o negli stessi esercizi in cui i flussi finanziari futuri coperti hanno un effetto sul risultato d'esercizio; nel caso in cui l'impegno irrevocabile o l'operazione programmata altamente probabile comportino successivamente la rilevazione di attività o passività non finanziarie, gli importi accumulati nella riserva sono riclassificati nel valore contabile dell'attività (nei limiti del valore recuperabile) o della passività al momento della loro rilevazione.

Qualora si verificano le circostanze che determinano la cessazione della contabilizzazione dell'operazione come di copertura ma si prevede che si verifichino ancora futuri flussi finanziari dall'elemento coperto, gli importi accumulati nella riserva rimangono a patrimonio netto fino al verificarsi dei flussi finanziari futuri. Qualora invece non si prevedono più i flussi finanziari futuri o l'operazione programmata non si prevede più sia altamente probabile, gli importi accumulati nella riserva sono riclassificati immediatamente a conto economico.

Quando le operazioni di copertura riguardano strumenti finanziari derivati aventi caratteristiche del tutto simili a quelle dell'elemento coperto e lo strumento finanziario derivato è stipulato a condizioni di mercato (ad esempio un *forward* oppure *swap* che hanno un *fair value* prossimo allo zero) alla data di rilevazione iniziale, si applica il modello contabile previsto per le cosiddette coperture semplici, di seguito descritto, se:

- a) la relazione di copertura consiste solo di strumenti di copertura ammissibili ed elementi coperti ammissibili;

- b) all'inizio della relazione di copertura vi è una designazione e una documentazione formale della relazione di copertura, degli obiettivi della Società nella gestione del rischio e della strategia nell'effettuare la copertura;
- c) gli elementi portanti dello strumento di copertura e dell'elemento coperto (quali l'importo nominale, la data di regolamento dei flussi finanziari, la scadenza e la variabile sottostante) corrispondono o sono strettamente allineati e il rischio di credito della controparte non è tale da incidere significativamente sul *fair value* sia dello strumento di copertura sia dello strumento coperto.

Ad ogni data di chiusura di bilancio la Società valuta la sussistenza dei requisiti di efficacia sopra descritti, inclusa la verifica del rischio di credito della controparte dello strumento di copertura e dell'elemento coperto che qualora significativo potrebbe determinare la cessazione della relazione di copertura.

A partire dall'esercizio 2016 (primo esercizio di applicazione dell'OIC 32), le variazioni di fair value (mark-to-market) intercorse nel periodo sono state iscritte, nel caso di derivato con fair value attivo, in una riserva positiva di patrimonio netto e, nel caso di derivato con *fair value* negativo, in una riserva negativa di patrimonio netto. Pertanto l'effetto delle variazioni del *fair value (mark to market)* ha impattato direttamente sulla riserva di patrimonio netto e non a conto economico.

Disponibilità liquide

Le giacenze di cassa sono iscritte al valore nominale che coincide con il valore presumibile di realizzo, mentre i crediti verso le banche sono iscritti al loro presumibile valore di realizzo che, nella fattispecie, coincide con l'effettiva consistenza.

Ratei e risconti

Sono contabilizzati secondo il principio dell'effettiva competenza temporale in applicazione del principio della correlazione dei costi e dei ricavi facendo riferimento al criterio del tempo fisico. Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

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

Fondi per rischi e oneri

Sono stanziati, in misura adeguata, per coprire perdite o debiti d'esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Nella valutazione di tali

fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Gli accantonamenti sono quantificati sulla base di stime che tengono conto di tutti gli elementi a disposizione, nel rispetto dei postulati della competenza e della prudenza.

Nella valutazione del rischio dei contenziosi in corso si è tenuto conto delle informative fornite dai Consulenti e Legali di fiducia che assistono la Società.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti prioritariamente nelle voci di conto economico delle pertinenti classi, prevalendo il criterio della classificazione per natura dei costi. L'entità degli accantonamenti ai fondi è misurata facendo riferimento alla miglior stima dei costi, ivi incluse le spese legali, ad ogni data di bilancio.

Qualora nella misurazione degli accantonamenti si pervenga alla determinazione di un campo di variabilità di valori, l'accantonamento rappresenta la miglior stima fattibile tra i limiti massimi e minimi del campo di variabilità dei valori.

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

Fondo T.F.R.

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione, non occasionale, avente carattere continuativo. Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore di ciascun dipendente alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

A seguito della riforma del TFR e della previdenza complementare, la Società, con decorrenza 1/7/2007, provvede con cadenza periodica a versare il TFR maturato dei dipendenti ai fondi dagli stessi prescelti. Pertanto, il Fondo TFR, classificato alla voce C del bilancio, a partire dall'esercizio 2008 viene movimentato delle sole liquidazioni; mentre, a fronte della contabilizzazione del costo per TFR, sono stati alimentati le voci di debito classificati rispettivamente in D.13 – se trattasi dei versamenti al fondo Tesoreria INPS – e in D14 se trattasi di versamenti a fondi di previdenza complementare.

Debiti

I debiti originati da acquisizioni di beni sono iscritti nello Stato Patrimoniale quando rischi, oneri e benefici significativi connessi alla proprietà sono stati trasferiti sotto il profilo sostanziale. I debiti relativi a servizi sono rilevati quando i servizi sono stati resi, ossia la prestazione è stata effettuata. I debiti finanziari sorti per operazioni

di finanziamento e i debiti sorti per ragioni diverse dall'acquisizione di beni e servizi sono rilevati quando esiste l'obbligazione dell'impresa verso la controparte, individuata sulla base delle norme legali e contrattuali.

I debiti sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale.

Se il tasso di interesse dell'operazione non è significativamente differente dal tasso di mercato, il debito è inizialmente iscritto ad un valore pari al valore nominale al netto di tutti i costi di transazione e di tutti i premi, gli sconti e gli abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. Tali costi di transazione, quali le spese accessorie per ottenere finanziamenti, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono ripartiti lungo la durata del debito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo. Quando invece risulta che il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali sia significativamente differente dal tasso di mercato, il debito (ed il corrispondente costo in caso di operazioni commerciali) viene inizialmente iscritto ad un valore pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri e tenuto conto degli eventuali costi di transazione. Il tasso utilizzato per attualizzare i flussi futuri è il tasso di mercato. Nel caso di debiti sorti da operazioni commerciali, la differenza tra il valore di rilevazione iniziale del debito così determinato e il valore a termine viene rilevata a conto economico come onere finanziario lungo la durata del debito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso di debiti finanziari la differenza tra le disponibilità liquide erogate ed il valore attuale dei flussi finanziari futuri, determinato utilizzando il tasso di interesse di mercato, è rilevata tra i proventi o tra gli oneri finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Successivamente gli interessi passivi maturandi sull'operazione sono calcolati al tasso di interesse effettivo ed imputati a conto economico con contropartita il valore del debito. Il valore dei debiti è ridotto successivamente per gli ammontari pagati, sia a titolo di capitale sia di interessi.

La Società presume non rilevanti gli effetti derivanti dall'applicazione del costo ammortizzato e dell'attualizzazione quando la scadenza dei debiti è entro i 12 mesi, tenuto conto anche di tutte le considerazioni contrattuali e sostanziali in essere alla rilevazione del debito.

Con riferimento ai debiti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al loro valore nominale in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 19, par. 91 è possibile non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

I debiti finanziari "Debiti verso soci per finanziamenti" e i "Debiti verso banche" esprimono l'effettivo debito per capitale, interessi ed oneri accessori maturati ed esigibili alla data di bilancio, anche se gli interessi ed accessori vengono addebitati successivamente a tale data.

La voce "Acconti" comprende le somme incassate a titolo di anticipazione su contributi in conto impianti concessi alla Società, per i quali le relative opere non siano, alla data di chiusura dell'esercizio, disponibili e pronte per l'uso. Nel momento in cui l'opera entra in esercizio, l'importo del correlato contributo viene imputato nei ricavi

con il metodo dei “risconti passivi”.

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

Gli impegni della Società sono stati indicati nel paragrafo “Impegni, garanzie e debiti assistiti da garanzie reali” al valore nominale, desunto dalla relativa documentazione. Nello stesso paragrafo sono inoltre indicati gli eventuali rischi relativi a garanzie concesse, personali o reali, su debiti altrui.

I rischi per i quali la manifestazione di una passività è probabile sono descritti nella nota integrativa, e accantonati secondo criteri di congruità nei fondi rischi.

I rischi per i quali la manifestazione di una passività è solo possibile sono descritti nella nota integrativa, senza procedere allo stanziamento di fondi rischi secondo i principi contabili di riferimento. Non si è tenuto conto dei rischi di natura remota.

Costi e Ricavi

I ricavi ed i costi sono iscritti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza temporale. In particolare i ricavi sono iscritti al momento in cui viene completata la prestazione di servizio o il servizio è reso. I ricavi sono rilevati al netto di resi, sconti, abbuoni e premi; le rettifiche di ricavi di competenza dell’esercizio sono portate a diretta riduzione della voce ricavi. Nella voce “Altri ricavi e proventi” sono inclusi i componenti positivi di reddito, non finanziari, derivanti unicamente dalla gestione accessoria. I costi di acquisto sono rilevati in base al principio della competenza. I costi per acquisto di beni e servizi si considerano rispettivamente sostenuti al passaggio di proprietà degli stessi o nel momento in cui il servizio viene ricevuto.

Contributi in conto esercizio e conto impianti

I contributi in conto esercizio ed i contributi in conto impianti ottenuti sugli investimenti effettuati sono rilevati nel momento in cui esiste una ragionevole certezza che le condizioni previste per il riconoscimento del contributo siano soddisfatte e che i contributi saranno erogati.

In particolare, l’iscrizione dei contributi in conto impianti è rinviata per competenza agli esercizi successivi attraverso la loro rilevazione tra i risconti passivi e la graduale imputazione a conto economico in ragione del processo di ammortamento dei cespiti cui si riferiscono.

Per la contabilizzazione dei contributi in conto impianti è stato scelto il metodo indiretto: i contributi sono imputati al conto economico nella voce A5 “altri ricavi e proventi” – e quindi rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l’iscrizione di “Risconti passivi”.

Le eventuali quote non incassate dei contributi (sia in conto esercizio, sia in conto impianti) sono iscritte nella voce “Crediti verso altri”.

Imposte correnti

Le imposte correnti sono state calcolate sulla base del reddito imponibile secondo le aliquote e le norme vigenti; l'imposta dovuta, al netto degli acconti, è esposta nella voce "debiti tributari" ovvero tra i "crediti tributari" allorquando gli acconti versati sono risultati in eccedenza rispetto al dovuto. Le stesse considerano il calcolo delle imposte anticipate e differite sulla base delle differenze temporanee tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio ed i corrispondenti valori riconosciuti fiscalmente. Le imposte anticipate sono iscritte solo se vi è la ragionevole certezza della loro recuperabilità; le imposte differite passive non sono iscritte qualora esistano scarse possibilità che tale debito insorga.

Imposte anticipate e differite

Le imposte anticipate e differite sono rilevate al fine di riflettere i futuri benefici e/o oneri d'imposta che rinvergono dalle differenze temporanee tra valori contabili delle attività e passività iscritte in bilancio e corrispondenti valori considerati ai fini della determinazione delle imposte correnti. I crediti per imposte anticipate sono iscritti in bilancio, nel rispetto del principio della prudenza, se sussiste la ragionevole certezza dell'esistenza negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, che hanno portato all'iscrizione delle imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare. Inoltre i debiti per imposte differite sono iscritti in quanto vi sono probabilità che la passività possa manifestarsi.

Le imposte differite ed anticipate sono determinate sulla base delle aliquote d'imposta previste per la tassazione dei redditi degli esercizi in cui le differenze temporanee si annulleranno. L'effetto del cambiamento delle aliquote fiscali sulle predette imposte viene contabilizzato nell'esercizio in cui sono approvati i relativi provvedimenti di legge.

Nello stato patrimoniale i crediti per imposte anticipate ed i debiti per imposte differite sono rilevati separatamente. Nel conto economico le imposte differite ed anticipate sono esposte alla voce "Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate".

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che indicano situazioni sorte dopo la data di bilancio, che non richiedono variazione dei valori di bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, in quanto di competenza dell'esercizio successivo, non sono rilevati nei prospetti del bilancio ma sono illustrati in nota integrativa, se ritenuti rilevanti per una più completa comprensione della situazione societaria.

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

Dati essenziali a raffronto esercizi sociali 2021 – 2020 – 2019

STATO PATRIMONIALE	Bilancio al 31.12.2021	Bilancio al 31.12.2020	Bilancio al 31.12.2019
ATTIVO			
A) Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti			
B) Immobilizzazioni	273.729.771	282.685.848	244.711.052
C) Attivo circolante	91.786.918	70.481.371	100.314.143
D) Ratei e risconti	836.785	1.203.627	878.073
Totale Attivo	366.353.474	354.370.846	345.903.268
PASSIVO:			
A) Patrimonio Netto:			
Capitale sociale	25.822.845	25.822.845	25.822.845
Riserve	31.137.369	49.949.726	6.547.161
Utile (perdite) dell'esercizio	47.191	-18.985.114	5.157.465
B) Fondi per rischi e oneri	9.420.536	13.546.249	16.594.651
C) Trattamento di fine rapporto di lav. Sub.	1.220.542	1.200.044	1.237.944
D) Debiti	113.726.072	106.786.817	112.866.706
E) Ratei e risconti	184.978.919	176.050.279	177.676.496
Totale passivo	366.353.474	354.370.846	345.903.268

- - -

CONTO ECONOMICO	Bilancio al 31.12.2021	Bilancio al 31.12.2020	Bilancio al 31.12.2019
A) Valore della produzione	94.091.736	49.296.504	105.012.485
B) Costi della produzione	-89.214.490	-74.528.404	-97.032.699
C) Proventi e oneri finanziari	-890.381	-689.720	-327.758
D) Rettifiche di valore di att. Finanziarie	0	-77.505	14.214
Imposte sul reddito dell'esercizio	-3.939.674	7.014.011	-2.508.777
Utile (Perdita) dell'esercizio	47.191	-18.985.114	5.157.465

Dati sull'occupazione (Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

Si riporta l'indicazione del numero dei dipendenti in forza al 31 dicembre 2021, ripartito per categoria, con le variazioni rispetto al precedente esercizio.

descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
dirigenti	7	7							7	7
quadri	19	21	5	5	1	1	1	1	26	28
impiegati	153	153	50	50	3	3	1	1	207	207
operai	70	70	26	25	4	3	4	4	104	102
Totale	249	251	81	80	8	7	6	6	344	344

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello “per il personale di terra del trasporto aereo e delle attività aeroportuali” - Assaeroporti.

Attività

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
322.576	390.163	(67.587)

La voce in esame rappresenta costi e spese privi del requisito della materialità aventi utilità pluriennale, la cui rilevazione è effettuata al costo storico di acquisto al netto del fondo di ammortamento (rif. Art. 2427, comma 1, n. 2, c.c.).

I costi iscritti sono ragionevolmente correlati a una utilità protratta in più esercizi, e sono ammortizzati sistematicamente in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione. L'ammortamento dei predetti costi è calcolato in quote costanti, in accordo ai principi contabili.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	-	7.628	- 7.628	-100,00
DIRITTI E BREVETTI	11.400	46.627	- 35.226	-75,55
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	47.364	90.148	- 42.784	-47,46
IMMOB.IMMAT.IN CORSO E ACCONTI	105.686	80.748	24.937	30,88
ALTRE IMMOB.IMMATERIALI	158.126	165.012	- 6.886	-4,17
TOTALE	322.576	390.163	- 67.587	-17,32

Rispetto al decorso esercizio la voce registra complessivamente un decremento di 68 mila Euro, come di seguito illustrato:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Costo Storico al 31.12.2020	Incrementi	Decrementi	Altre Variazioni	Costo Storico al 31.12.2021	Fondo Ammortamento al 31.12.20	Amnto	Altre Variazioni	Fondo Ammortamento al 31.12.21	Valore netto contabile 31.12.2020	Valore netto contabile 31.12.2021
COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	759.901				759.901	752.273	7.628		759.901	7.628	0
DIRITTI E BREVETTI	657.990				657.990	611.364	35.226		646.590	46.627	11.400
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	4.031.764	3.150			4.034.914	3.941.616	45.934		3.987.550	90.148	47.364
IMMOB. IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	80.748	24.938			105.686	0			0	80.748	105.686
ALTRE IMMOB. IMMATERIALI	12.123.513	90.000			12.213.513	11.958.501	96.886		12.055.387	165.012	158.126
Totale	17.653.916	118.088	0	0	17.772.004	17.263.754	185.674	0	17.449.428	390.163	322.576

L'incremento di 118 mila Euro si riferisce principalmente alla voce "Altre Immobilizzazioni immateriali" e riguarda oneri sostenuti nell'ambito della consulenza strategica per lo sviluppo di Grottaglie.

Si evidenzia che le immobilizzazioni immateriali non hanno subito rivalutazioni/svalutazioni.

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
272.746.666	282.016.446	(9.269.780)

Alla data del 31.12.2021, le immobilizzazioni materiali ammontano complessivamente ad Euro 273 milioni di Euro, con un decremento di 9,3 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2020.

Tale importo scaturisce dalla somma algebrica tra nuove acquisizioni di cespiti per 12,5 milioni di Euro, decrementi per 2,7 milioni di Euro di cui 2,4 milioni per alienazione di cespiti e contabilizzazione delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari a 21,4 milioni di Euro.

Le acquisizioni riguardano principalmente la conclusione degli interventi di prolungamento pista RWY 15/33 di Foggia e di Infrastrutturazione per attività industriali dell'aeroporto di Grottaglie e la prosecuzione dei lavori di Riqualfica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL di Brindisi.

Nell'esercizio 2020, la Società ha proceduto ad una nuova rivalutazione facoltativa dei beni immobili ai sensi dell'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020. I beni rivalutati, come risultanti dal bilancio al 31 dicembre 2019 ed ancora iscritti nel bilancio corrente, sono rappresentati da beni rientranti nella voce "Immobilizzazioni materiali – Altri beni" realizzati sul sedime aeroportuale per i quali sussiste, secondo quanto previsto dall'art. 703 del Codice della Navigazione modificato dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, un vincolo di retrocessione da parte della Società all'Amministrazione concedente al termine della concessione.

La Società ha incaricato un Professionista per la predisposizione di una perizia di stima, secondo quanto previsto all'articolo 11 della Legge n. 342 del 2000 (nonché il D.M. n. 162/2011, applicabile alla fattispecie). Si è proceduto a determinare la rivalutazione, ossia l'ammontare dell'adeguamento di valore tenendo conto dei limiti previsti dalla legge. L'ammontare della rivalutazione è pari alla differenza tra il "nuovo" valore ed il costo fiscalmente riconosciuto iscritto in bilancio.

Si precisa che l'importo della rivalutazione iscritta in bilancio, con le modalità su esposte, ha tenuto conto della precedente rivalutazione effettuata dalla Società nell'esercizio 2008, ai sensi operata ai sensi del D.L. 185/2008.

Di seguito si riporta il dettaglio della rivalutazione effettuata:

	Costo Storico	F.do Amm.to	Rivalutazione complessiva
Altri beni	90.289.166	50.829.011	39.460.155
Totale			39.460.155
Imposta sostitutiva		3%	1.183.805
Riserva di rivalutazione			38.276.350

Nel bilancio 2021 non sono state effettuate riclassificazioni delle immobilizzazioni materiali rispetto al bilancio 2020 (rif. art. 2427, comma 1, n. 2, c.c.).

Nei decorsi esercizi si è proceduto alla capitalizzazione degli oneri finanziari (articolo 2427, primo comma, n.8, c.c.) riferiti a capitali mutuati destinati a finanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali aeroportuali; tale capitalizzazione è stata effettuata nel rispetto delle condizioni e dei limiti stabiliti dai principi contabili. Nell'esercizio 2021 non si è proceduto a ulteriori capitalizzazioni di interessi passivi.

La Società, così come per gli esercizi passati, ha usufruito dell'erogazione di contributi pubblici per gli investimenti infrastrutturali, contabilizzati con il metodo dei risconti passivi. La Società prevede di completare le opere in corso nei tempi previsti dalle scadenze nazionali e comunitarie individuate nei programmi di finanziamento, fatte salve eventuali rimodulazioni da concordare con ENAC.

Si precisa che non sussiste nessuna restrizione o indisponibilità sui cespiti acquisiti con i suindicati contributi c/impianti.

Con riferimento alla modifica delle disposizioni in materia di Terminal Value derivante dall'introduzione della L. 4 dicembre 2017, n. 172, con la quale sono state definite le modalità di determinazione del valore di subentro spettante al concessionario uscente per i beni in concessione, come meglio precedentemente specificato, si evidenzia che il Terminal Value, calcolato in ottemperanza alle nuove disposizioni, consente l'integrale recupero del valore netto contabile di tali beni. Non sussistono pertanto, al 31 dicembre 2021, indicatori di perdite durevoli di valore sulle immobilizzazioni della Società.

Con riferimento all'art. 2427, primo comma, n. 2, c.c., il prospetto che segue illustra, in sintesi, le evoluzioni registrate nel corso dell'esercizio 2021:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
TERRENI E FABBRICATI	3.754	9.348	- 5.594	-59,84
IMPIANTI E MACCHINARI	602.756	203.500	399.256	196,20
ATTREZZATURE	239.304	303.756	- 64.452	-21,22
ALTRE IMMOB. MATERIALI	263.263.986	259.109.948	4.154.038	1,60
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	8.636.866	22.389.894	- 13.753.028	-61,43
TOTALE	272.746.666	282.016.446	- 9.269.780	-3,29

La movimentazione rispetto all'esercizio precedente è di seguito riportata:

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Costo Storico al 31.12.2020	Incrementi	Decrementi	Giroconti	Costo Storico al 31.12.2021	Fondo Ammortamento al 31.12.20	Amm.to	Decrementi	Fondo Ammortamento al 31.12.21	Valore netto contabile 31.12.2020	Valore netto contabile 31.12.2021
TERRENI E FABBRICATI	538.121				538.121	528.773	5.594		534.367	9.348	3.754
IMPIANTI E MACCHINARI	1.090.153	105.103		402760	1.598.016	886.653	108.607		995.260	203.500	602.756
ATTREZZATURE	6.819.229	24.706	- 722.349		6.121.586	6.515.473	78.266	-711.457	5.882.282	303.756	239.304
ALTRE IMMOB. MATERIALI	523.599.624	557.553	-1.999.793	25.125.282	547.282.666	264.489.676	21.247.538	-1.718.534	284.018.680	259.109.948	263.263.986
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	22.389.894	11.792.722	- 17.708	- 25.528.042	8.636.866	0			0	22.389.894	8.636.866
Totale	554.437.021	12.480.084	-2.739.850	0	564.177.255	272.420.575	21.440.005	-2.429.991	291.430.590	282.016.446	272.746.665

La Voce "Altri beni" accoglie il valore delle macchine e attrezzature d'ufficio, dei mobili e arredi, degli apparati hardware, degli automezzi, dei telefoni cellulari, dei mezzi di rampa oltre al valore dei beni gratuitamente devolvibili.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Con riferimento all'art. 2427, primo comma, n. 2, c.c. nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" si registrano le seguenti variazioni:

Descrizione	al 31/12/2020	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2021
Aeroporto di Bari					
Adeguamento Sismico Terminal	267.876	11.495			279.372
Riconversione aree militari	158.642				158.642
Adeguamento ed ammodernamento del sistema hardware /software aeroportuale	81.381	9.926			91.306
Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche parcheggio P3	61.773	180.314		(242.086)	0
Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche parcheggio P6	42.372	6.825			49.197
Opere civili ed impiantistiche Caserma VVF	74.625	39.590		(114.215)	0
Adeguamento logistico ed operativo strutture	658.592	70.562		(729.154)	0
Totale BARI	1.345.262	318.711	0	(1.085.456)	578.517

Descrizione	al 31/12/2020	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2021
Aeroporto di Brindisi					
Riqualifica pista RWY 13/31 ed impianti AVL	632.481	6.219.672	0	0	6.852.152
Riqualifica pista RWY 05/23 ed ampliamento piazzale A.G.	44.728	31.222	0	0	75.950
Riconfigurazione viabilità e ampliamento parcheggi	102.419	3.362	0	0	105.781
Totale BRINDISI	779.627	6.254.255	0	0	7.033.883
Aeroporto di Foggia					
Prolungamento pista di volo RWY 15/33	10.455.391	2.246.358	0	(12.701.748)	0
Adeguamento Sismico Terminal	44.474	37.377	0	0	81.851
Totale FOGGIA	10.499.865	2.283.735	0	(12.701.748)	81.851
Aeroporto di Grottaglie (TA)					
Piattaforma Logistica aerospaziale Integrata	8.639.791	1.909.077	0	(10.548.868)	0
Riassetto funzionale Aerostazione Passeggeri	196.029	108.318	(7.064)	0	297.284
Ampliamento edificio ex caserma Vigili del Fuoco	26.807	23.132	0	4.634	54.573
Totale GROTTAGLIE (TA)	8.862.627	2.040.527	(7.064)	(10.544.234)	351.856
Altre					
	902.513	895.495	(10.644)	(1.196.605)	590.758
Totale generale	22.389.894	11.792.722	(17.708)	(25.528.042)	8.636.866

Nel corso dell'esercizio, come si evince dalla tabella su riportata, la voce ha subito decremento di circa 13,8 milioni di Euro a seguito della conclusione e messa in esercizio delle opere di prolungamento pista RWY 15/33 di Foggia e di Infrastrutturazione per attività industriali dell'aeroporto di Grottaglie e della prosecuzione dei lavori di Riqualifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL di Brindisi.

Totale rivalutazioni delle immobilizzazioni materiali alla fine dell'esercizio

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Come già evidenziato nelle premesse di questa nota integrativa, le immobilizzazioni materiali negli esercizi precedenti, sono state rivalutate in base a leggi speciali (D.L. 185/08 D.L. 104/2020) e non si è proceduto a rivalutazioni discrezionali o volontarie, trovando le rivalutazioni effettuate il limite massimo nel valore d'uso, oggettivamente determinato, dell'immobilizzazione stessa.

Di seguito è riportata la composizione dei beni oggetto di rivalutazione e il relativo valore residuo per la rivalutazione effettuata ai sensi del D.L. 185/08.

Descrizione	Rivalutazione di legge	Fondo Correlato al 31/12/2021	Rivalutazioni nette
Terreni e fabbricati	45.439	45.439	0
Altri Beni	9.518.399	6.382.829	3.135.570
TOTALE	9.563.838	6.428.268	3.135.570

Inoltre, nell'esercizio 2020 si è proceduto ad una ulteriore rivalutazione ai sensi dell'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020 di cui si riportano di seguito i relativi valori.

Descrizione	Rivalutazione di legge	Fondo Correlato al 31/12/2021	Rivalutazioni nette
Altri Beni	39.460.155	3.611.566	35.848.589
TOTALE	39.460.155	3.611.566	35.848.589

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
660.529	279.239	381.290

Crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante

Trattasi di depositi cauzionali versati dalla Società a garanzia dei contratti relativi alle utenze idriche.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI AQP	90.205	90.230	-25	-0,03
TOTALE	90.205	90.230	-25	-0,03

Crediti verso altri

Trattasi di cauzioni versate nei decorsi esercizi dalla Società a garanzia di contratti di somministrazione, utenze e concessioni (art. 2427, primo comma, n. 5, c.c.).

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI DIVERSI	4.203	4.203	0	0,00
DEPOSITI CAUZIONALI TELECOM	4.933	5.759	-826	-14,35
DEPOSITI CAUZIONALI DIR.PROV. PT	5.775	5.775	0	0,00
DEPOSITI CAUZIONALI TES.PROV.	5.325	5.325	0	0,00
DEPOSITI CAUZIONALI ENEL	2.327	2.327	0	0,00
TOTALE	22.563	23.389	-826	-3,53

Strumenti finanziari derivati attivi

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI ATTIVI	547.761	165.620	382.141	230,73
TOTALE	547.761	165.620	382.141	230,73

Per quanto riguarda la Voce “Strumenti finanziari derivati attivi”, si rimanda al commento nel paragrafo “Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari”.

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
515.272	525.352	(10.080)

Le rimanenze, valutate al costo d’acquisto come negli esercizi precedenti, ammontano a complessivi 515 mila Euro circa e si riferiscono principalmente a materiale di consumo, materiale sanitario e prestampati utilizzati nelle biglietterie. Rispetto al saldo al 31.12.2020, si rileva un decremento pari a 10 mila Euro.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
SCORTE FINALI MATER.CONSUMO	268.617	251.291	17.326	6,90
SCORTE FINALI BADGES	1.568	207	1.361	657,49
SCORTE FINALI MAT.SANITARIO	134.884	137.739	-2.856	-2,07
SCORTE FINALI CARBURANTI	9.880	13.688	-3.808	-27,82
SCORTE FINALI CANCELLERIA	100.324	122.428	-22.104	-18,05
TOTALE	515.272	525.352	-10.080	-1,92

II. Crediti

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
60.046.805	31.963.143	(28.083.662)

Con riferimento all'art. 2427-bis, comma 1, n. 6, c.c., la tabella che segue riporta la specifica e la suddivisione dei crediti tenendo conto del soggetto debitore e della relativa scadenza:

descrizione	entro i 12 mesi	oltre i 12 mesi	oltre i 5 anni	Totale
Verso clienti	25.160.794			25.160.794
Verso controllanti	4.835.072			4.835.072
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	604.196			604.196
Per crediti tributari	303.779	43.334		347.113
Per imposte anticipate	3.362.916	5.992.646		9.355.562
Verso altri	19.744.068	0		19.744.068
Totale	54.010.825	6.035.980	0	60.046.805

Crediti verso clienti

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI	27.125.175	15.264.476	11.860.699	77,70
CREDITI V/CLI. FATT. DA EMETTERE	1.789.459	641.993	1.147.466	178,73
ALTRI CREDITI V/CLIENTI	2.000	2.000	-	0,00
F.DO SVALUTAZIONE CREDITI V/CLIENTI	- 3.671.889	- 4.803.537	1.131.648	-23,56
NOTE DI CREDITO DA EMETTERE	- 83.951	- 168.283	84.332	-50,11
TOTALE	25.160.794	10.936.649	14.224.145	130,06

La voce “*Crediti verso clienti*” (al netto delle note di credito da emettere e al lordo delle fatture da emettere) accoglie i crediti relativi alla gestione operativa corrispondenti al valore netto contabile di 25 milioni di Euro, al netto del Fondo svalutazione di 3,7 milioni di Euro. Alla data di redazione del presente bilancio, non si evidenziano rilevanti deterioramenti nella qualità dei crediti rateizzati, tali da compromettere il puntuale incasso delle rate dovute a fronte dei piani di rientro in essere. Rispetto al 31.12.2020 la voce si incrementa nel suo complesso di 14 milioni di Euro per effetto dell'aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni del 67% legato alla ripresa del traffico aereo che, a partire dal secondo semestre 2021, ha fatto registrare a livello di sistema un + 89,12% di passeggeri rispetto al 2020.

Anche il valore delle fatture da emettere si incrementa di Euro 1.147 mila. Queste ultime si riferiscono essenzialmente alle royalties su fatturati extra aviation di competenza dell'esercizio 2021 che, come previsto

dalle rimodulazioni contrattuali accordate ai clienti a causa della crisi legata alla pandemia da COVID 19, sono fatturate posticipatamente sulla base degli introiti degli esercizi commerciali.

La composizione della clientela non genera alcuna situazione di effettiva “dipendenza commerciale”.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che nell'esercizio chiuso al 31.12.2021, ha subito le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426
	Codice civile
Saldo al 31/12/2020	4.803.537
Utilizzo nell'esercizio	-248.456
Rilasci nell'esercizio	-899.988
Accantonamento esercizio	16.796
Saldo al 31/12/2021	3.671.889

Il fondo svalutazione crediti registra una riduzione di 1.132 mila Euro. Tale decremento è dovuto essenzialmente alla conclusione sia di transazioni legali con Compagnie Aeree sia di piani di rientro puntualmente onorati dai clienti alle scadenze previste.

Si precisa inoltre che l'integrazione del fondo svalutazione crediti per probabili perdite è stata effettuata ad esito della puntuale analisi delle posizioni creditorie, con particolare riguardo alle procedure concorsuali e alle azioni intraprese per il recupero dei crediti. Grazie al costante monitoraggio dei crediti scaduti con conseguente efficientamento nella gestione degli incassi, l'importo dell'accantonamento ammonta ad Euro 17 mila.

Crediti verso controllanti

Nelle tabelle che seguono è riportata la composizione e movimentazione dell'esercizio dei “Crediti verso controllanti”:

<u>Descrizione Progetto</u>	<u>Contributo concesso</u>	<u>Crediti al 31.12.20</u>	<u>Nuove erogazioni</u>	<u>Rettifiche</u>	<u>Riclassifiche</u>	<u>Incassi</u>	<u>Crediti al 31.12.21</u>
<u>Campagna di comunicazione 2014-2019 per lo sviluppo del turismo incoming</u>	62.500.000	3.023.179	-	- 3.023.179	-	-	0
<u>Progetto Gargano easy to reach 2021</u>	300.000	-	176.066	-	-	176.066	-

Riconversione e ristrutturazione e terminal aeroportuale Brindisi	6.218.033	310.899	-	-	-	310.899	-
Servizio di Interesse Economico Generale Aeroporto di Foggia	2.500.000	1.187.618	1.555.693	49.796	-	1.450.000	1.343.107
Prolungamento o Pista di Volo RWY 15/33 Aeroporto di Foggia	14.000.000	-	1.550.000				1.550.000
Adeguamento infrastrutture di volo Aeroporto di Grottaglie	12.906.060	-	645.307				645.307
Progetto OnCloudNine - Aeroporto di Bari	641.292	23.884	467.621				491.505
Progetto Mediterranean Aerospace matching - Aeroporto di Grottaglie	411.000	-	411.000				411.000
Totale dei crediti verso la controllante	99.065.384	4.545.580	4.805.686	-2.973.383	0	-1.936.965	4.440.918

-	<u>Crediti al 31.12.20</u>	<u>Nuove erogazioni</u>	<u>Rettifiche</u>	<u>Riclassifiche</u>	<u>Incassi</u>	<u>Crediti al 31.12.21</u>
Totale dei crediti commerciali e diversi verso la controllante	583.075	666.091	-1.428	-	-853.585	394.154

-	<u>31.12.2020</u>	<u>Accanton.</u>	<u>Utilizzi</u>	<u>Rilasci</u>	<u>31.12.2021</u>
Fondo rischi su crediti v/controlante	3.023.179	0	-3.023.179	0	0

<u>Voce</u>	<u>Crediti al 31.12.20</u>	<u>Incrementi</u>	<u>Rettifiche</u>	<u>Riclassifiche</u>	<u>Incassi</u>	<u>Utilizzo Fondo rischi su crediti</u>	<u>Crediti al 31.12.21</u>
Totale dei crediti verso la controllante, al netto del Fondo rischi su crediti	2.105.477	5.471.777	-2.974.811	0	-2.790.550	3.023.179	4.835.072

Con riferimento all'esercizio 2020, sono stati riclassificati dalla voce "crediti verso altri" alla voce "crediti verso controllante", crediti per 24 mila Euro vantati nei confronti della Regione Puglia- Dipartimento Sviluppo economico – Sezione ricerca e Relazioni Internazionali.

I crediti verso la Regione Puglia si incrementano, rispetto all'esercizio precedente, di Euro 2.730 mila.

La movimentazione dei crediti verso la controllante è dovuta principalmente a:

- Incremento del credito fino a 1.343 mila Euro al 31 dicembre 2021 per lo svolgimento degli obblighi di interesse economico generale relativi all'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia i cui costi di gestione

sono totalmente a carico dell'Ente;

- Incremento per 2.195 mila Euro, dei crediti relativi ai finanziamenti di cui alla Delibera CIPE 62/2011, per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali a seguito della conclusione ed entrata in funzione dei progetti di Prolungamento Pista di Foggia ed Adeguamento Infrastrutture di volo di Grottaglie;
- Decremento per 311 mila Euro, dei crediti relativi ai finanziamenti di cui alla Delibera CIPE 62/2011, per l'incasso dei contributi riferiti all'intervento di Ampliamento delle Sale di Imbarco di Brindisi;
- Incremento per 467 mila Euro dei crediti relativi al Progetto "OnCloudNine" inserito nel Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg – IPA CBC Italia-Albania-Montenegro nel quale la Regione Puglia ricopre il ruolo di Autorità di Gestione;
- Incremento dei crediti di circa 411 mila Euro, dovuto al riconoscimento delle spese sostenute per la realizzazione dell'evento "Mediterranean Aerospace Matching, 22-24.09.2021" presso l'Aeroporto di Grottaglie.
- Decremento dei crediti commerciali verso la Regione Puglia di circa 189 mila Euro rispetto all'esercizio 2020. La movimentazione si riferisce per la quasi totalità all'incasso dei crediti maturati per l'assistenza logistica pre-post voli cargo dedicati al trasporto di dispositivi medici ed altro materiale di carattere sanitario di competenza della Protezione Civile Regionale.

Infine, in considerazione della confermata inammissibilità da parte della Sezione Turismo dei servizi aggiuntivi di marketing si è proceduto ad estinguere il credito residuo per la Campagna di Comunicazione per lo Sviluppo del Turismo Incoming, pari ad Euro 3.023 mila, mediante l'utilizzo del Fondo rischi su crediti v/controlante prudenzialmente costituito nel precedente esercizio a totale copertura del credito.

Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	604.196	418.871	185.325	44,24
TOTALE	604.196	418.871	185.325	44,24

Il credito verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti, che rispetto all'esercizio precedente si incrementa di Euro 185 mila, si riferisce a quanto anticipato da Aeroporti di Puglia per il servizio di biglietteria per amministratori e dipendenti delle Società partecipate della Regione Puglia, partito dal 01.03.2019, nonché ai corrispettivi fatturati a Puglia Promozione per la campagna pubblicitaria We are in Puglia.

Per un dettaglio dei crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti, si rimanda al paragrafo "Informazioni su operazioni effettuate con le parti correlate".

Crediti tributari

I "Crediti tributari" sono composti come segue:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
CREDITO IVA	-	209.725	- 209.725	-100,00
CREDITO RITENUTE LAV. AUTONOMI	10.784	10.784	-	0,00
CREDITO IRES DL. 201/2011	100.844	100.844	-	0,00
CREDITO IRAP	200.982	205.982	- 5.000	-2,43
ALTRI CREDITI TRIBUTARI	131.095	259.114	- 128.019	-49,41
FONDO RISCHI SU CREDITI TRIBUTARI	- 98.784	- 98.784	-	0,00
CREDITO IRES	2.192	3.323	- 1.131	-34,04
TOTALE	347.113	690.988	- 343.875	-49,77

I crediti tributari si decrementano di Euro 344 mila rispetto al periodo precedente.

Il credito IRAP riveniente dal modello USC/2020 redditi 2019 si è decrementato a causa dell'utilizzo di parte del credito con compensazione in F24.

Non ha subito variazioni il residuo credito IRES relativo all'applicazione del cd decreto "salva Italia" che, ai sensi del D.L. 201/2011 convertito in Legge 44/2012, ha previsto la deducibilità, ai fini delle imposte sui redditi (IRES), dell'IRAP afferente alla quota imponibile delle spese per il personale dipendente e assimilato (periodo dal 2007 al 2011), per il quale la Società aveva provveduto, nei termini di legge, alla presentazione di apposita istanza di rimborso.

Il minor credito riconosciuto dall'Agenzia delle Entrate di Bari ammonta ad Euro 99 mila circa. La Società ha presentato in data 28/10/2019 istanza di rimborso, rimasta inevasa, pertanto la Società a fronte del "silenzio rigetto" ha proposto ricorso dinnanzi alla CTP di Bari. La CTP non ha inquadrato giuridicamente la questione di carattere tecnico e contabile ed ha rigettato il ricorso con sentenza 1607/2021 del 21/10/2021. E' stato proposto appello presso la Commissione Regionale.

In considerazione dell'incertezza dell'alea del giudizio, si è mantenuto iscritto in bilancio un apposito fondo a copertura di tale rischio, riveniente dall'esercizio precedente.

La voce "Altri crediti tributari" comprende principalmente il credito d'imposta per Art-Bonus Legge 29 luglio 2014, n. 106 e s.m.i , riconosciuto ad Adp, sull'ammontare dell'erogazione liberale versata a favore della Fondazione Petruzzelli. Il credito ammonta complessivamente ad Euro 130 mila, di cui Euro 43 mila per la quota residua maturata per il 2019, al netto di quanto compensato in F24 nell'esercizio 2021, ed Euro 87 mila per il 2020, al netto di quanto compensato in F24 nell'esercizio 2021.

Il saldo Erario c/iva al 31 dicembre 2021 presenta un saldo a debito ed è riclassificato tra i debiti tributari.

Il credito d'imposta di cui all'art 125 del decreto Rilancio DI 34/2020 relativo ai costi sostenuti nel 2020 per la sanificazione, l'acquisto dei dispositivi di protezione individuale, l'adeguamento degli ambienti di lavoro e l'acquisto di altri dispositivi atti a garantire la salute dei lavoratori e degli utenti, a causa dell'emergenza da Covid – 19 pari ad Euro 28 mila, è stato già recuperato con modello F24 a gennaio 2021.

Crediti per imposte anticipate

I crediti per “imposte anticipate” sono così composti:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	8.912.080	12.767.066	- 3.854.986	-30,19
CREDITI PER IMP.ANT. SU RIV.NE	443.482	496.785	- 53.303	-10,73
TOTALE	9.355.562	13.263.851	- 3.908.289	-29,47

Le imposte anticipate sono relative a differenze temporanee connesse alla deducibilità futura ai fini fiscali di componenti negative di reddito.

In riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2021, pari a Euro 16,9 milioni, prudenzialmente non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. Le imposte anticipate accantonate a tutto il 31/12/2020, risultano essere recuperabili sulla base dell'imponibile fiscale derivante dall'utile previsto nel Piano Economico – Finanziario 2022 – 2028 approvato dal CdA della Società. A tal proposito, si evidenzia che l'aumento della redditività aziendale consente di prevedere un ritorno alla situazione pre-covid già dal 2022, quindi in anticipo rispetto alla precedente previsione (ottobre 2020) che indicava tale ritorno a partire dal 2024.

Per il dettaglio della voce, si rinvia al commento sulle imposte sul reddito.

Crediti verso altri

I “Crediti verso altri” sono composti come segue:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ALTRI CREDITI A BREVE	1.392.795	915.142	477.653	52,19
CREDITI V/INAIL	8.187	27.197	-19.010	-69,90
CREDITI V/INPS	186.682	157.764	28.918	18,33
CREDITI V/DIPENDENTI	102.131	386.232	-284.101	-73,56
CREDITI V/GSE CONT. FOTOVOLTAICO	12.277	6.877	5.400	78,53
CREDITI V/ENAC CONTR. PAC	2.192.888	3.235.023	-1.042.136	-32,21
F.DO RISCHI SU CREDITI V/ALTRI	-180.929	-180.929	0	0,00
CREDITI V/ENAC X RISTORO EMERGENZA COVID	16.030.037		16.030.037	100,00
TOTALE	19.744.068	4.547.306	15.196.762	334,19

Rispetto all'esercizio precedente, la voce si incrementa di circa Euro 15,2 milioni di Euro principalmente in seguito all'accoglimento da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS)

dell'istanza di accesso al Fondo per la compensazione dei danni subiti dal gestore aeroportuale di cui all'articolo 1 comma 715, della legge 30 dicembre 2020 n.178, presentata da Aeroporti di Puglia il 26 gennaio 2022, con conseguente riconoscimento di € 16.030.036,96 quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo 1 marzo 2020-30 giugno 2020. Nel corso del 2022, Enac ha provveduto a liquidare l'importo in 2 tranche, rispettivamente l'8 marzo 2022 ed il 23 maggio 2022.

Tale incremento è stato parzialmente compensato dall'incasso di parte del credito nei confronti di ENAC pari a circa 1.042 mila Euro, sorto a seguito della conclusione degli interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Bari realizzati con finanziamenti a valere sui Fondi PAC.

Il Fondo rischi su altri crediti, pari ad Euro 181 mila, inalterato rispetto all'esercizio precedente, accoglie l'accantonamento del 50% del rimborso richiesto al fondo trasporto aereo per CIGS e CDS, in considerazione dell'incertezza dell'esito delle azioni di recupero del credito.

Nella voce "Crediti verso altri" sono ricompresi crediti per 2 mila Euro vantati nei confronti del Comune di Bari, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
31.224.841	37.992.876	(6.768.035)

Le disponibilità liquide sono costituite dalla giacenza liquida sui conti correnti presso gli istituti di credito e dalla giacenza di denaro presso la cassa centrale dell'amministrazione, presso le casse degli scali di Brindisi, Foggia e Grottaglie e presso le casse automatiche presenti in aree air side e land side degli aeroporti di Bari e Brindisi.

Nel 2021 la voce registra un decremento di Euro 6.768 mila rispetto all'esercizio precedente, come esposto nella tabella che segue:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEPOSITI BANCARI	31.186.918	37.942.317	-6.755.399	-17,80
CASSA	37.923	50.559	-12.636	-24,99
TOTALE	31.224.841	37.992.876	-6.768.035	-17,81

Tale decremento è dovuto sostanzialmente all'utilizzo delle linee dedicate INTESA (ex UBI) per la liquidazione dei SAL relativi agli interventi infrastrutturali di Brindisi, Foggia e Grottaglie, unitamente alla considerazione che il valore del 2020, molto elevato, ha tenuto conto della liquidazione da parte della Regione Puglia dei crediti riferiti ai contributi per la realizzazione del Progetto di Marketing e Campagna di Comunicazione per lo Sviluppo del Turismo Incoming per circa 35,8 milioni di Euro.

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
836.785	1.203.627	(366.842)

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

Il conto esprime unicamente risconti attivi afferenti ai costi per servizi sostenuti nell'esercizio 2021, la cui competenza è riferita agli esercizi successivi. Alla data del 31.12.2021 non sussistono ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
RISCONTI ATTIVI	836.785	1.203.627	- 366.842	-30,48
TOTALE	836.785	1.203.627	- 366.842	-30,48

La composizione della voce è così dettagliata (art. 2427, comma 1, n. 7, c.c.).

Descrizione	2021	2020	Differenza
Assicurazioni	303.425	250.179	53.246
Risconti su derivati	0	324.085	-324.085
Assistenze software e manutenzione impianti	81.901	49.357	32.544
Vestiaro e D.P.I	69.604	89.358	-19.754
Verifiche periodiche impianti	0	25.717	-25.717
Licenze Software	2685	759	1.926
Abbonamenti a riviste e giornali	4.495	5.805	-1.310
Diritti e licenze	54.953	39.950	15.003
Fidejussioni contrattuali	4.912	2.110	2.802
Erogazioni liberali	0	10.189	-10.189
Compensi professionali diversi	252.510	315.406	-62.896
Noleggi e fitti diversi	59.588	82.362	-22.774
Altri di ammontare non apprezzabile	2.714	8.350	-5.636
Totale	836.785	1.203.627	-366.842

La Voce si decrementa rispetto all'esercizio precedente di Euro 367 mila.

Passività

A) Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
57.007.405	56.787.457	219.948

Alla data del 31 dicembre 2021, il capitale sociale risulta composto da n. 25.822.845 azioni del valore nominale di 1 Euro.

Nell'esercizio 2009, a seguito della rivalutazione dei "beni gratuitamente devolvibili" e delle "costruzioni leggere", nel rispetto di quanto previsto dal D.L. 185/2008, è stata istituita la "riserva di rivalutazione *ex lege* 185/2008" al netto dell'imposta di rivalutazione. Tale voce per effetto della delibera dell'assemblea dei soci di approvazione del bilancio chiuso al 31.12.2008 si è decrementata di Euro 7.634.575, a copertura della perdita subita nello stesso esercizio.

Nell'esercizio 2020, si è proceduto ad una nuova rivalutazione dei "beni gratuitamente devolvibili", nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020 ed è stata istituita la "riserva di rivalutazione *ex lege* 126/2020", per un importo pari ad Euro 38.276 mila. Il saldo attivo di rivalutazione è stato iscritto al netto dell'imposta sostitutiva per il relativo riconoscimento fiscale, e rappresenta una riserva in sospensione di imposta.

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, punto 7 bis, si segnala che nel corso dei tre esercizi precedenti è avvenuto un solo utilizzo delle poste del patrimonio netto, allorquando nel 2021, la perdita dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 pari ad Euro 18.985 mila è stata coperta utilizzando la riserva di rivalutazione *ex lege* 126/2020.

Nel prospetto che segue si evidenziano le variazioni intervenute:

	Capitale Sociale	Riserva di rivalutazione	Riserva Legale	Riserva Straordinaria	Differenza da arrotondam.	Riserva per oper. di copertura dei flussi fin. Attesi	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2020	25.822.845	232.695	1.072.476	5.210.737	-2	31.255	5.157.465	37.527.471
Destinazione risultato dell'esercizio precedente			257.873	4.899.592			-5.157.465	-
Risultato dell'esercizio							-18.985.114	- 18.985.114
Variazione riserva copertura oper. flussi fin. attesi						-31.255		- 31.255
Altre variazioni		38.276.350			5			38.276.355
Saldo al 31 dicembre 2020	25.822.845	38.509.045	1.330.349	10.110.329	3	0	-18.985.114	56.787.457
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		-18.985.114					18.985.114	-
Risultato dell'esercizio							47.191	47.191
Variazione riserva copertura oper. flussi fin. attesi						172.761		172.761
Altre variazioni					-4			- 4
Saldo al 31 dicembre 2021	25.822.845	19.523.931	1.330.349	10.110.329	-1	172.761	47.191	57.007.405

Di seguito prospetto di riconciliazione delle Riserva di rivalutazione al 31/12/2021:

Descrizione	Riserva rivalutazione D.L. 185/2008	Riserva rivalutazione D.L. 104/2020	Riserve rivalutazione al 31/12/2021
Esercizio 2008 - Rivalutazione D.L. 185/2008	7.867.270		
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2008	-7.634.575		
Esercizio 2020 - Rivalutazione D.L. 104/2020		38.276.350	
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2020		-18.985.114	
TOTALE	232.695	19.291.236	19.523.931

I movimenti della riserva per operazioni di copertura di flussi finanziari attesi sono riportati nel prospetto che segue (art. 2427 bis comma 1, n. 1b) quarter):

Descrizione	Importo
	0
Saldo al 31 dicembre 2020	
Variazioni nell'esercizio	
Decremento per variazioni di fair value	
Incremento per variazioni di fair value	172.761
Rilascio a conto economico	
Rilascio a rettifica di attività/passività	
	172.761
Saldo al 31 dicembre 2021	

Le variazioni sono relative a strumenti finanziari derivati sottoscritti per la copertura del rischio di tasso di interesse, come meglio descritto nel paragrafo "Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari".

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione e la distribuibilità (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.)

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile
Capitale	25.822.845	B	
<i>Riserva di capitale</i>			
Riserva rivalutazione D.L. 185/2008	232.695	A, B	232.695
Riserva rivalutazione D.L. 104/2020	19.291.236	A, B	19.291.236
<i>Riserva di utili</i>			
Riserva legale	1.330.349	B	
Altre riserve	10.110.329	A, B, C	10.110.329
Totale	56.787.454		29.634.260
Quota non distribuibile			19.523.929
Residua quota distribuibile			10.110.329

(*) A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite; C: per distribuzione ai soci

B) Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
9.420.536	13.546.249	(4.125.713)

Le principali componenti dei fondi rischi ed oneri si riferiscono a:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
F.DO RISCHI LEGALI	6.881.492	11.007.205	-4.125.713	-37,48
F.DO REVIS.CONTR.PROGRAMMA	2.539.044	2.539.044	0	0,00
TOTALE	9.420.536	13.546.249	-4.125.713	-30,46

Altri

In detta voce sono iscritti i seguenti accantonamenti.

DESCRIZIONE	31.12.2020	Accanton.	Utilizzi	Rilasci	31.12.2021
F.DO REVIS.CONTR.PROGRAMMA	2.539.044	0	0	0	2.539.044
F.DO RISCHI LEGALI	11.007.205	728.156	2.887.999	1.965.870	6.881.492
TOTALE	13.546.249	728.156	2.887.999	1.965.870	9.420.536

Si evidenzia che il fondo rischi legali, pari a Euro 13.546 mila alla data del 31.12.2020, nel corso del 2021 è stato:

- utilizzato per Euro 2.888 mila di cui Euro 2.719 mila per definizioni cause legali con compagnie aeree per revocatorie fallimentari e ditte appaltatrici di lavori, ed Euro 169 mila per liquidazione competenze legali ;
- rilasciato per Euro 1.966 mila, a causa della rilevazione in bilancio di eccedenze di accantonamenti effettuati in esercizi precedenti rispetto agli oneri effettivamente sostenuti a seguito di accordi transattivi favorevoli, intervenuti nel corso dell'esercizio;
- incrementato di 728 mila Euro in un'ottica prudenziale e sulla base della valutazione di eventi probabili, al fine di coprire eventuali passività potenziali connesse a contenziosi esistenti, riferiti al riconoscimento di riserve iscritte da imprese appaltatrici nell'ambito delle singole commesse di lavori pubblici, richieste di risarcimenti, competenze legali. L'incremento è stato iscritto rispettivamente nelle voci del conto economico B12 e B13.

Si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione per la descrizione dei principali contenziosi pendenti.

Il fondo per servizio antincendio statale (revisione contratti di programma) non registra variazioni nell'esercizio e accoglie l'onere relativo al servizio antincendio come previsto dalla Legge n.296 (Legge Finanziaria del 2007) del 27.12.2006, art. 1 comma 1328. Sulla questione "Fondo servizio antincendio statale" la Società, insieme agli altri gestori aeroportuali italiani, ha proposto ricorso giurisdizionale come meglio illustrato nella Relazione sulla gestione, ritenendo tali costi non pertinenti.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
1.220.542	1.200.044	(20.498)

Il fondo TFR ha subito, nel corso del 2021, variazioni in diminuzione che tengono conto (i) dei pagamenti a fronte di uscite della Società, (ii) delle anticipazioni erogate nonché (iii) dei trasferimenti a fondi di previdenza integrativa e al fondo di tesoreria Inps effettuati in coerenza con la riforma della previdenza complementare, introdotta dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007). Il fondo è costituito dal totale delle quote accantonate per ciascun dipendente alla data del 31.12.2021, avendo a base di determinazione tutte le componenti non occasionali della retribuzione.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2021 sono qui di seguito indicate.

Variazioni	Importo
Fondo al 01.01.2021	1.200.044
incremento per accantonamento dell'esercizio	1.014.861
Incremento per riclassifiche	6
decremento per trasferimento fondi ex lege 296-2006 (privati)	-690.432
decremento per utilizzo per risoluzione di rapporti, per anticipazioni	-51.076
contributi a carico dipendenti	-40.917
imposta sostitutiva	-26.085
Decremento x recupero anticipi quote TFR da Fondo TFR Tesoreria	-185.859
Fondo al 31.12.2021	1.220.542

D) Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
113.726.072	106.786.817	6.939.255

Nella tabella che segue si riporta la suddivisione dei debiti in ragione della natura del soggetto creditore e della relativa scadenza:

<u>Descrizione</u>	<u>Entro 12 mesi</u>	<u>Da 1 a 5 anni</u>	<u>Oltre 5 anni</u>	<u>Totale</u>
Debiti verso banche	24.236.596	16.436.247	11.797.187	52.470.030
Acconti	4.788.915	3.865.278		8.654.193
Debiti verso fornitori	22.452.745	54.697	108.000	22.615.442
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	54.046			54.046
Debiti tributari	1.242.371	394.602		1.636.973
Debiti verso istituti di previdenza	698.428	0		698.428
Altri debiti	26.974.437	622.523		27.596.960
Totale	80.447.538	21.373.347	11.905.187	113.726.072

Si evidenzia l'insussistenza di operazioni di debito che prevedono l'obbligo di retrocessione a termine (art. 2427, primo comma, n. 6-ter, c.c.).

Si illustrano le voci più significative della macro voce "Debiti" secondo la scadenza degli stessi.

Debiti verso banche

I "Debiti verso banche" sono composti come di seguito:

DESCRIZIONE	31.12.2021	31.12.2020	Differenza	Var. %
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - APERTURE DI CREDITO	5.123.518	5.243.616	-120.098	-2,3%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - ANTICIPO FATTURE	624.160	14.854	609.306	4102,0%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - FINANZIAMENTO	6.500.000	5.000.000	1.500.000	30,0%
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - FINANZIAMENTO	3.000.000	0	3.000.000	100,0%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - MUTUI	11.988.918	2.117.461	9.871.457	466,2%
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - MUTUI	25.233.434	27.126.673	-1.893.240	-7,0%
TOTALE	52.470.030	39.502.604	12.967.426	32,8%

Le voci relative all'indebitamento a breve rappresentano l'utilizzo delle linee di credito concesse nelle varie forme tecniche: scopertura in conto corrente, anticipo fatture, anticipazioni finanziarie dei crediti verso lo Stato derivanti dall'anticipato pagamento delle opere previste nei Piani di Sviluppo Aeroportuale e la quota corrente dei mutui. In particolare, la voce debiti per finanziamento entro i 12 mesi registra un incremento pari 1.500 mila Euro dovuto al rinnovo, alla scadenza, dei finanziamenti a breve termine.

La voce debiti per mutui entro 12 mesi si incrementa altresì di 9.871 mila Euro per l'avvio del piano di ammortamento del mutuo Intesa in pool, la cui maxi rata iniziale, scadente il 31 dicembre 2022, ammonta ad 9.972 mila Euro. Questo finanziamento di Euro 60.000.000 sottoscritto per la realizzazione del Piano di Investimenti infrastrutturali 2019-2022 approvato da ENAC in data 21 maggio 2019 e gli Investimenti per lo

sviluppo rotte, prevede un periodo di utilizzo di 3 anni (con proroga automatica di altri 6 mesi a richiesta del beneficiario non oltre il 30 giugno 2022) durante il quale il pool di banche eroga il finanziamento a seguito delle richieste di utilizzo da parte di Aeroporti di Puglia e sul cui ammontare saranno pagati gli interessi di preammortamento. Il finanziamento prevede n. 33 rate trimestrali a partire dal 31 dicembre 2022 fino al 31 dicembre 2030. Al 31 dicembre 2021, il finanziamento è stato utilizzato per Euro 25.146 mila.

Il finanziamento è assistito dai seguenti covenants, da misurarsi sul bilancio annuale:

- DSCR storico e prospettico $\geq 1,2$
- PFN/RAB storico e prospettico $\leq 75\%$

L'indicatore DSCR storico dovrà essere calcolato a partire dall'esercizio 2022. Il DSCR prospettico, sulla base del piano economico-finanziario 2022-2028, evidenzia valori adeguati dell'indice di sostenibilità dell'indebitamento denotando il ritorno alla situazione pre – covid e confermando la solidità finanziaria dell'azienda e la capacità di far fronte ai debiti finanziari.

Il finanziamento, inoltre, comprende le seguenti garanzie:

- Privilegio generale ai sensi dell'art. 186 del Codice dei Contratti Pubblici;
- Canalizzazione dei flussi derivanti dai Contributi Pubblici;
- Cessione in garanzia dei crediti della Società dai Contratti di Hedging;
- Appendici di vincolo sulle assicurazioni;
- Pegno sul conto corrente vincolato su cui veicolare i Contributi Pubblici per un importo massimo pari a 20 milioni di Euro

Successivamente alla sottoscrizione del suddetto contratto, in data 16 settembre 2019 è stato stipulato con l'istituto di credito Unione di Banche Italiane S.p.A. un contratto derivato Interest Rate Cap con l'obiettivo di mitigare il rischio di un rialzo dei tassi di interesse superiore allo strike contrattuale. Per maggiori informazioni, si rimanda al paragrafo "Informazioni relative al *fair value* degli strumenti finanziari".

L'indebitamento a medio/lungo termine è costituito dalla parte non corrente dei mutui e dai finanziamenti erogati da istituti di credito (non assistiti da garanzie reali e/o personali).

L'incremento di questa voce è da ricondursi al tiraggio di circa 10 milioni di Euro sul finanziamento Intesa in Pool e dall'accensione di un finanziamento di 3 milioni di Euro a 18 mesi con modalità di estinzione Bullet a gennaio 2023.

Nella seguente tabella si riepilogano i mutui in essere:

Banca	Data contratto	importo originario	decorrenza ammortamento	scadenza	n. rate	tasso di interesse	Capitale residuo al 31.12.2021	quota entro l'esercizio successivo	quota oltre l'esercizio successivo	quota oltre i 5 anni
Intesa San Paolo	15/11/2004	10.000.000	01/01/2010	30/06/2028	37 rate semestrali	variabile Euribor + spread	2.685.764	413.195	2.272.570	619.792
Intesa San Paolo	09/07/2009	20.000.000					7.854.776	1.208.427	6.646.349	1.812.640
Banca BPER	06/12/2017	3.000.000	06/12/2018	06/12/2024	24 rate trimestrali	fisso	1.535.922	503.821	1.032.101	
POOL Banche - UBI	27/05/2019	25.569.897	31/12/2022	31/12/2030	33 rate trimestrali	variabile Euribor + spread	25.145.890	9.863.476	15.282.414	9.364.755

Nel corso dell'esercizio 2021 si è proceduto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 2,1 milioni di Euro.

Acconti

La voce "Acconti" è composta come di seguito:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ALTRI ACCONTI	364.543	325.716	38.827	11,92
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE		18.642.540	-18.642.540	-100,00
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE OLTRE 12 MESI	3.865.278	3.865.278	0	0,00
DEB. X FINANZIAM. PROG. RIQUALIF. PISTA BR	4.424.372		4.424.372	100,00
TOTALE	8.654.193	22.833.534	-14.179.341	-62,10

I debiti per acconti sono riferiti principalmente ai contributi pubblici percepiti per la realizzazione degli interventi di potenziamento ed ampliamento degli aeroporti pugliesi, i cui dettagli sono indicati nella relazione sulla gestione.

Nel corso del 2021 la voce ha registrato complessivamente un decremento di 14,2 milioni di Euro dovuto all'incasso di circa 4,4 milioni di Euro per la realizzazione delle opere di "Riqualifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL di Brindisi" ed al giroconto a contributo in conto impianti di 18,6 milioni di Euro a seguito del completamento degli interventi infrastrutturali presso gli aeroporti di Foggia e Grottaglie. Quest'ultimo ha comportato, per la parte relativa agli esercizi futuri, un incremento della voce "Risconti Passivi".

Debiti verso fornitori

I "Debiti verso fornitori" sono composti come di seguito:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
FORNIT.C/NOTE CRED.DA RICEV.	- 1.440.740	- 1.115.334	- 325.406	29,18
DEBITI V/FORNITORI	9.714.909	8.668.746	1.046.163	12,07
FORNITORI C/FT DA RICEVERE	12.133.568	9.326.092	2.807.476	30,10
CANONI DEMANIALI	2.207.705	1.962.717	244.988	12,48
TOTALE	22.615.442	18.842.221	3.773.221	20,03

I debiti verso fornitori, al netto di sconti, si riferiscono sia alle obbligazioni di pagamento contratte per la gestione corrente (acquisti di beni e prestazioni di servizi), sia a quelle assunte per la realizzazione dei lavori di ampliamento delle infrastrutture dei quattro scali aeroportuali. L'importo è comprensivo anche dei debiti v/Enac per i canoni demaniali di gestione aeroportuale (L. 662/1996) per la seconda rata calcolata sulla base del traffico 2020 e versata entro il 31 gennaio 2022, e per la quota a conguaglio conteggiata sul traffico consuntivato nel 2021, da pagare entro il 31.07.2022.

La voce nel suo complesso registra un incremento del 20% dovuto essenzialmente all'incremento dei costi per acquisizione di beni e servizi legati alla ripresa del traffico aereo.

I debiti verso fornitori comprendono una quota esigibile oltre i 12 mesi pari ad Euro 163 mila, di cui 108 mila esigibili oltre i 5 anni.

Debiti vs. controllanti

Al 31 dicembre 2021 non risultano in essere debiti nei confronti della controllante.

Debiti vs. imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEBITI V/FORNITORI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	54.046	9.803	44.243	451,30
TOTALE	54.046	9.803	44.243	451,30

Per un dettaglio dei debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti, si rimanda al paragrafo "Informazioni su operazioni effettuate con le parti correlate". Trattasi nello specifico di debiti per consumi idrici nei confronti dell'Acquedotto Pugliese S.p.A.

Debiti tributari

I "Debiti tributari" sono così costituiti:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEBITO IVA	151.265	-	151.265	100,00
ERARIO C/IMP. SOST. TFR	17.992	-	17.992	100,00
ERARIO C/RITENUTE ENTRO 12 MESI	487.892	390.215	97.677	25,03
ERARIO C/RITENUTE OLTRE 12 MESI	0	153.006	-153.006	-100,00
DEBITO IMPOSTA SOSTITUTIVA ENTRO 12 MESI	394.602	394.602	0	0,00
DEBITO IMPOSTA SOSTITUTIVA OLTRE 12 MESI	394.601	789.203	-394.602	-50,00
ALTRI DEBITI V/ERARIO	190.621	185.800	4.821	2,59
TOTALE	1.636.973	1.912.826	-275.853	-14,42

Nei debiti tributari sono compresi i debiti per ritenute IRPEF sulle retribuzioni e sui compensi erogati ai professionisti relativi al mese di dicembre 2021, rispettivamente pari ad Euro 333 mila e 13 mila, l'imposta di Bollo sulle fatture elettroniche quarto trimestre 2021 per Euro 1 mila.

Inoltre nella voce è iscritto il debito per le ritenute sulle retribuzioni dei dipendenti relative ai mesi di febbraio e marzo 2020 il cui versamento, rinviato sulla base di quanto previsto dall'ART 61 DL 17/3/20 N. 18 (Cura Italia) a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19. La Società si è inoltre avvalsa delle disposizioni contenute nel D.L. "Agosto" n. 104 del 14 agosto 2020 che ha previsto la possibilità di versare quanto dovuto per metà in quattro rate mensili di pari importo dal 16/09/2020 al 16/12/2020 e la restante parte in 24 rate mensili di pari importo sempre senza applicazione di sanzioni ed interessi. Al 31.12.2021 il debito residuo ammonta ad Euro 141 mila.

Nella voce altri debiti tributari è ricompresa l'Imposta sostitutiva per il riconoscimento fiscale della rivalutazione DL 104/2020, pari al 3% del maggior valore dei beni iscritto in bilancio per un valore residuo che ammonta ad Euro 789 mila al netto della prima rata di Euro 395 mila pagata nel 2021, nonché i debiti per IVA 2010-2011 per Euro 185 mila, su fatture inerenti la rete eliportuale, non ancora versata perché oggetto di contenzioso ancora in corso con l'Agenzia delle Entrate.

L'imposta sostitutiva del 3% deve essere versata in tre rate di pari importo. La seconda e terza rata dovranno essere versate entro il termine previsto per il versamento a saldo delle imposte sui redditi relative ai periodi di imposta 2021 e 2022.

Gli importi da versare potranno essere compensati con eventuali crediti disponibili, tramite modello F24 (ai sensi del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241).

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I "Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale" sono maturati per competenze retributive di fine anno (dirigenti, impiegati, operai e collaboratori) nei confronti degli Enti previdenziali ed assistenziali, e sono così composti:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEBITI V/INPS	655.447	948.845	- 293.398	-30,92
DEBITI V/PREVIDAI	35.466	34.891	575	1,65
DEBITI V/INPGI	5.607	5.196	411	7,90
DEBITI V/CASAGIT	741	688	53	7,74
DEBITI V/FPCGI	1.167	1.143	24	2,07
TOTALE	698.428	990.763	- 292.335	-29,51

I debiti v/Inps sono relativi ai contributi maturati sia sulle retribuzioni di dicembre 2021, sia su quelle relative ai mesi di febbraio e marzo 2020 il cui versamento è stato rinviato ai sensi dell'ART 61 DL 17/3/20 N. 18 (Cura Italia) a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19.

Per il pagamento di questi ultimi contributi, la Società si è avvalsa delle disposizioni contenute nel D.L. "Agosto" n. 104 del 14 agosto 2020 che ha previsto la possibilità di versare quanto dovuto per metà in quattro rate mensili di pari importo dal 16/09/2020 al 16/12/2020 e la restante parte in 24 rate mensili di pari importo sempre senza applicazione di sanzioni ed interessi. Alla data del 31.12.2021, le rate residue ammontano ad Euro 199 mila.

Altri debiti

Gli "Altri debiti" sono composti come di seguito:

Esigibili entro l'esercizio successivo

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEBITI V/DIPENDENTI	2.330.071	1.766.435	563.636	31,91
DEBITI V/DIPENDENTI WELFARE AZIENDALE	113.211	263.109	- 149.898	-56,97
ALTRI DEBITI A BREVE	14.929.755	14.938.413	- 8.658	-0,06
DEBITI X ADDIZ.DIRITTI IMBARCO	9.381.879	5.382.338	3.999.541	74,31
DEBITI V/COMP.AEREE PER BIGLIET.	216.271	118.396	97.875	82,67
DEBITI V/IATA PER BIGLIET.	3.250	1.234	2.016	163,38
TOTALE	26.974.437	22.469.925	4.504.512	20,05

Esigibili oltre l'esercizio successivo:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI SUBCONC.	622.523	225.141	397.382	176,50
TOTALE	622.523	225.141	397.382	176,50

Nel complesso la voce registra, rispetto all'esercizio precedente, un incremento pari ad Euro 4.902 mila, dovuto principalmente all'aumento dei debiti relativi alle addizionali sui diritti di imbarco passeggeri che la 31.12.2021 ammonta complessivamente ad Euro 9.382 mila. La Società inoltre ha contabilizzato, anno per anno, sulla base delle disposizioni ENAC, l'importo relativo al servizio Antincendio dei Vigili del Fuoco. Il debito al 31.12.2021 ammonta ad Euro 13.475 mila, comprensivo della quota maturata nell'esercizio pari ad Euro 1.708 mila. Tale importo è iscritto nella voce Altri debiti a breve.

La voce comprende anche debiti verso gli azionisti “Comune di Bari” e “Comune di Brindisi” per oneri su tassa rifiuti. Per questi ultimi si rimanda al paragrafo “Informazioni su operazioni effettuate con le parti correlate”.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
184.978.919	176.050.279	8.928.640

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale. Al 31.12.2021 i ratei e risconti passivi ammontano a circa Euro 184.979 mila e registrano un incremento di Euro 8.929 mila circa rispetto al passato esercizio. Relativamente ai risconti passivi per contributi c/impianti, si precisa che la quota oltre i 5 anni ammonta ad Euro 117.265 mila e che gli stessi sono stati esposti nel presente bilancio attraverso l'accredito graduale a conto economico con un criterio sistematico in connessione alla vita utile del bene stesso (beni iscritti nella voce BII4 – Immobilizzazioni Materiali – Altri Beni). La composizione della voce è così dettagliata (art. 2427, comma 1, n. 7, c.c.).

Di seguito il dettaglio dei ratei e dei risconti passivi:

Descrizione ratei	2021	2020	Differenza	Var. %
Contributi su competenze variabili dipendenti	54.713	38.793	15.920	41,04
Altri	9.834	9.547	287	3,01
TOTALE	64.547	48.340	16.207	33,53

Descrizione risconti	31/12/2021	31/12/2020	Differenza	Var. %
Canoni di sub concessione	9.091	4.566	4.525	99,08
Proventi security	99.331	73.184	26.147	35,73
Proventi di pubblicità	299.102	162.683	136.419	83,86
Contributo c/impianti	184.471.774	175.736.016	8.735.758	4,97
Altri	35.074	25.490	9.584	37,60%
Totale risconti	184.914.372	176.001.939	8.912.433	5,06

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio dei risconti passivi relativi ai contributi c/impianti:

Ente Erogatore	Aeroporto	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.20	Incrementi	Decrementi	Quota liberata a conto economico	Risconti passivi al 31.12.21
		Beni gratuitamente devolvibili	64.954.476	24.207.995			2.564.726	21.643.269
ENAC	Foggia	Riattamento aviorimesse e palazzine soccorso	363.921	87.322			14.547	72.775
ENAC	Brindisi	Nuovo impianto di termostabilizzazione	1.579.144	378.908			63.123	315.786
ENAC	Brindisi	Riqualifica del piazzale di sosta aeromobili	2.261.484	633.055			90.401	542.654
ENAC	Foggia	Riqualificazione infrastrutture di volo	886.312	248.105			35.430	212.675
ENAC	Foggia	Ripristino Aerostazione passeggeri	2.595.270	830.423			103.732	726.691
ENAC	Bari	Nuova aerostazione passeggeri	45.539.801	17.863.187			1.785.340	16.077.847
ENAC	Bari	Opere di pertinenza: passerelle telescopiche	1.924.358	757.036			75.662	681.374
ENAC	Bari	Opere di pertinenza: opera d'arte	459.518	46.252			22.973	23.278
ENAC	Bari	Ampliamento dei piazzali di sosta e vie di rullaggio	9.344.668	3.363.706			373.518	2.990.189
ENAC	Bari	Ripristino degli ammaloramenti dei piazzali di sosta aa.mm.	1.349.036	701.441			53.923	647.518
ENAC	Bari	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione alla nuova normativa security	2.227.037	1.157.964			89.018	1.068.946
ENAC	Bari	Smaltimento acque meteoriche	1.431.882	744.517			57.234	687.283
ENAC	Bari	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.431.890	686.736			57.189	629.547
ENAC	Bari	Ristrutturazione Caserma VVF	1.441.481	749.508			57.618	691.890
ENAC	Bari	Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	1.155.667	553.799			46.118	507.681
ENAC	Bari	Lavori di riqualificazione di un tratto di Via D'Annunzio ed inserimento di rotatoria al crocevia con Via E.Ferrari	188.729	88.647			7.382	81.265
ENAC	Brindisi	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	164.866	79.113			6.588	72.525
ENAC	Brindisi	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	9.944.309	4.764.786			396.794	4.367.992
ENAC	Brindisi	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, pista 05/23)	20.819.330	10.825.160			832.178	9.992.981
ENAC	Brindisi	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche)	3.769.128	1.959.786			150.657	1.809.128
ENAC	Brindisi	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1.453.131	697.210			58.061	639.149
ENAC	Brindisi	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	845.197	370.920			33.703	337.217
Regione Puglia	Bari	Progetto Interreg Italia-Albania - Ampliamento ed adeguamento vecchia aerostazione	1.299.788	315.870			41.512	274.358
ENAC	Bari	Impianto di depurazione e smaltimento bottini di bordo - Contributi PON	500.000	199.973			19.986	179.986
Regione Puglia	Bari	Sistemazione nuova sede Protezione Civile	1.350.000	821.947			53.963	767.984
ENAC	Bari	Adeguamento e completamento strada perimetrale	305.982	145.954			12.154	133.799
ENAC	Bari	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2.010.063	873.358			79.357	794.001
Regione Puglia	Bari	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	7.840.955	4.615.666			307.543	4.308.124
Regione Puglia	Bari	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	8.968.995	5.332.302			355.292	4.977.010
Regione Puglia	Grottaglie	Adeguamento infrastrutture di volo con modifica della viabilità esistente - potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica	97.525.387	50.859.836			3.909.641	46.950.195
Regione Puglia	Grottaglie	Opere elettromeccaniche deposito carburanti	2.412.600	1.254.449			96.435	1.158.013
ENAC	Bari e Brindisi	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.451.618	56.738			8.102	48.636
Ministero dell'ambiente	Bari	Sistema di monitoraggio rumore	446.492	30.188			30.188	0
Regione Puglia	Bari	Realizzazione stazione Ferrotranviaria	166.667	86.660			6.662	79.998
ENAC	Bari e Brindisi	Impianto fotovoltaico	880.143	65.481			65.481	(0)
ENAC	Bari	Sistema di smistamento bagagli	2.668.147	1.372.602			129.448	1.243.154
Regione Puglia	Bari	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	451.151	305.456			20.797	284.658
Regione Puglia	Brindisi	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	732.494	416.567			28.182	388.385
Regione Puglia	Foggia	Opere elettriche	116.306	72.678			6.626	66.626
Regione Puglia	Foggia	Impianti speciali	100.398	63.407			5.280	58.127
Regione Puglia	Foggia	Opere civili	153.899	97.196			8.094	89.102
Regione Puglia	Bari	Potenziamento impianto elettrico	159.244	114.650			6.366	108.284
Regione Puglia	Bari	Centro polifunzionale prima infanzia	709.571	454.088			28.361	425.727
Regione Puglia	Foggia	Adeguamento Infrastrutture di volo	11.142.083	7.754.415			430.539	7.323.876
ENAC	Bari	Ampliamento aerostazione lato est - contributi PON Trasporti	12.447.652	9.459.452			497.579	8.961.873
Regione Puglia	Bari	Ampliamento aerostazione lato est - contributi CIPE 142/99	7.993.592	6.132.168			319.534	5.812.635
Ministero dell'ambiente	Bari	Efficientamento energetico Aerostazione contributi POI 2007-2013	4.157.471	3.159.423			166.190	2.993.234
Ministero dell'ambiente	Bari	Efficientamento energetico Impianto di cogenerazione contributi POI 2007-2013	4.119.777	3.295.551			164.665	3.130.886
Ministero dell'ambiente	Bari	Efficientamento energetico Impianto AVL contributi POI 2007-2013	1.527.314	1.221.751			61.046	1.160.705
Regione Puglia	Brindisi	Ristrutturazione caserma VVF	1.270.805	1.016.560			50.793	965.767
Regione Puglia	Grottaglie	Progetto Take Off	21.891	1.887			1.887	
Regione Puglia	Brindisi	Rifacimento piazzali di sosta aeromobili	5.269.039	4.636.592			210.623	4.425.969
Regione Puglia	Brindisi	Ampliamento sale imbarco	6.218.033	5.471.679			248.558	5.223.121
ENAC	Bari	Raccordi C e D e Riqualifica Piazzali	4.288.846	3.774.053			171.441	3.602.612
Regione Puglia	Grottaglie	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Lotto Hangar Two	4.118.213	3.788.522			164.620	3.623.902
Regione Puglia	Grottaglie	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Piattaforma Logistica Integrata	8.787.847		8.787.847		351.283	8.436.564
ENAC	Bari	Adeguamento Infrastrutture di Volo e prolungamento Pista - Adeguamento RESA	8.000.000	7.679.369			319.755	7.359.615
ENAC	Bari	Impianti AVL	3.335.639	3.201.950			133.323	3.068.626
Regione Puglia	Foggia	Prolungamento Pista di Volo RWY 15/33	12.050.000		12.050.000		481.683	11.568.317
Autorità di Gestione Programma Interreg	Bari	Progetto FreshWays - Programma di Cooperazione Interreg V.A. Italy - Greece 2014-2020	1.076.395		1.076.395		59.149	1.017.245
Autorità di Gestione Programma Interreg	Bari	Progetto Adegreen - Programma di Cooperazione Interreg CBC Italia - Croazia 2014-2020	34.385		34.385		3.439	30.947
Regione Puglia	Bari	Progetto OnCloudNine - Programma di Cooperazione Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014/2020	248.150		248.150		24.815	223.335
Autorità di Gestione Programma Interreg	Bari	Progetto Interpass - Adriatic-Ionian Programme INTERREG V-B Transnational 2014-2020	33.322		33.322		3.332	29.989
		TOTALE	338.566.509	175.736.016	22.230.098		13.494.340	184.471.774

Come sopra evidenziato, i risconti passivi per contributi in c/impianti sono aumentati di Euro 22.230 mila, a seguito dell'entrata in funzione delle opere di prolungamento pista RWY 15/33 di Foggia e di Infrastrutturazione per attività industriali dell'aeroporto di Grottaglie e del conseguente giroconto dalla voce "Acconti" dei relativi contributi percepiti, e si sono ridotti per Euro 13.494 mila, a seguito del rilascio a conto economico della quota di competenza dell'esercizio.

Impegni, garanzie e debiti assistiti da garanzie reali

(Rif. art. 2427, primo comma, n.6. 9, C.c.)

Ai sensi del principio contabile OIC 22, i conti d'ordine non sono più rappresentati in calce allo Stato patrimoniale ma sono dettagliati in Nota Integrativa poiché la loro conoscenza è comunque utile per valutare la situazione patrimoniale e finanziaria della Società (art.2425,II co.,c.c).

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2427, c. 1 n.6 e 9 del Codice Civile, si dà atto che non esistono debiti sociali assistiti da garanzie reali o personali o prestate dalla Società. Si osserva che la Società non ha prestato fideiussioni, né sottoscritto co-fidejussioni e lettere di patronage.

6.ter - Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La Società nel corso dell'esercizio non ha posto in essere alcuna operazione soggetta all'obbligo di retrocessione a termine.

Conto economico

Le voci del Conto economico sono classificate in base a quanto previsto dal Codice Civile e dal principio contabile “OIC 12 – Composizione e schemi del bilancio d’esercizio” emanato dall’OIC.

Nella predisposizione del Conto Economico, sono state rispettate le disposizioni previste dall’articolo 2425 c.c.. Si è proceduto, pertanto, a rilevare i ricavi, i costi, i proventi e gli oneri secondo il principio della certezza, competenza e determinabilità oggettiva. I ricavi sono stati riconosciuti nel momento in cui sono stati resi i servizi, i costi sono stati classificati per natura e cioè in base alla causa economica dell’evento che li ha generati. Al fine di rendere agevolmente intelligibili le informazioni della presente nota integrativa, sono state esposte dettagliatamente le singole voci dei valori e dei costi della produzione, evidenziando anche quelle che, negli esercizi precedenti, per sintesi ed omogeneità erano state accorpate.

Informativa per settore

Con rif. art. 2427, primo comma, n. 10, c.c., si annotano qui di seguito le informazioni sulle principali categorie di attività rese direttamente disponibili attraverso l’elaborazione del sistema di contabilità analitica.

Descrizione	2021	2020	variazioni
<i>Iscritti nei ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	53.386.279	32.005.157	21.381.122
Diritti	32.072.098	17.656.452	14.415.646
Handling	9.386.452	6.226.425	3.160.027
beni ad uso comune e beni di uso esclusivo	1.074.901	1.037.763	37.138
Residuali	10.852.828	7.084.517	3.768.311
<i>Iscritti negli altri ricavi e proventi</i>	7.973.453	2.927.687	5.045.766
Residuali	7.973.453	2.927.687	5.045.766
Totale	61.359.732	34.932.844	26.426.888

Diritti

Corrispettivi a fronte dell’utilizzo del complesso infrastrutturale relativo ai quattro aeroporti pugliesi (diritti di approdo e decollo, diritti di imbarco passeggeri, diritti di imbarco e sbarco merci, diritti di sosta degli aeromobili, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri in partenza, del bagaglio a mano e dei bagagli da stiva, prm). Si segnala che con Delibera 152 del 21 novembre 2019, l’Autorità di Regolazione Trasporti ha autorizzato l’applicazione, a far data dal 16 dicembre 2019, dei nuovi corrispettivi di sistema validi per tutti gli aeroporti facenti parte della Rete Aeroportuale Pugliese, emersi dalla consultazione tariffaria chiusa il 16 ottobre 2019.

Handling

Attività di assistenza comprendente *handling* contrattuale e servizi supplementari.

Infrastrutture centralizzate, beni ad uso comune e beni di uso esclusivo.

La Società percepisce introiti in relazione alle infrastrutture di cui all' allegato B del D. Lgs. 18/99. I beni di uso comune rappresentano le infrastrutture concesse in gestione agli operatori aeroportuali. I beni di uso esclusivo rappresentano invece gli spazi concessi agli operatori aeroportuali in sub-concessione.

Residuali

Rappresentano le attività non direttamente connesse al business aeronautico.

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
94.091.736	49.296.504	44.795.232

Il valore della produzione, pari a circa 94 milioni Euro, registra un incremento di 44,8 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2020. Tale incremento è in linea con la variazione dei volumi di traffico 2021 della Rete Aeroportuale Pugliese (+89,12%).

Di seguito è riportata la composizione sintetica dei ricavi per categoria di attività.

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

DESCRIZIONE	2021	2020	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	53.386.279	32.005.157	21.381.122
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	510.065	322.869	187.196
Altri ricavi e proventi	40.195.392	16.968.478	23.226.914
Totale	94.091.736	49.296.504	44.795.232

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Il dettaglio dei ricavi delle vendite e delle prestazioni è di seguito riportato:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI DI GESTIONE	287.871	500.186	-212.315	-42,45
PROVENTI DI HANDLING	9.386.452	6.226.425	3.160.027	50,75
PROV.MAGAZZINO TEMP. CUSTODIA	538	2.772	-2.234	-80,59
PROVENTI DI BIGLIETTERIA	324.670	162.894	161.776	99,3137
CANONI SUBCONCESSIONE	9.809.962	6.075.806	3.734.156	61,46
CANONI USO SALA VIP	1.476	16.649	-15.173	-91,13
CANONI SUB. SPAZI PUBBLICITARI	600.156	668.062	-67.906	-10,16
CANONI SUB SERV.RIF.CARBURANTE	550.925	424.331	126.594	29,83
PROVEN.DA PARCHEGGIO	106.395	127.233	-20.838	-16,38
DIRITTI AEROPORTUALI	32.072.098	17.656.452	14.415.646	81,65
PROV.SERV.CENTRALIZZATI	245.736	144.347	101.389	70,24
TOTALE	53.386.279	32.005.157	21.381.122	66,81

Rispetto al 2020, i ricavi delle prestazioni registrano nel complesso un incremento del 66,8%.

In particolare:

- i ricavi dell'attività di handling registrano un +50,75%, mentre i ricavi per diritti e tasse aeroportuali si incrementano dell' 81,65%;
- i canoni di sub concessione pur mantenendo in essere le nuove condizioni dovute alle rimodulazioni del 2020 dei contratti di subconcessione a causa della straordinaria situazione di emergenza sanitaria, si incrementano del 61,46%

Nei ricavi delle vendite e delle prestazioni sono ricompresi i ricavi di seguito elencati e riportati nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate:

- Regione Puglia: Euro 613 mila per servizi aeroportuali di assistenza logistica voli cargo per emergenza Covid 19 ed Euro 1.522 per fees su attività di biglietteria;
- ARET Puglia Promozione: Euro 378 mila per attività pubblicitarie, servizi Info-Point sugli Aeroporti di Bari e Brindisi e fees su attività di biglietteria;
- Arpa Puglia: Euro 59 per fees su attività di biglietteria ;
- Asset: Euro 597 per fees su attività di biglietteria ;
- Apulia Film Commission: Euro 7.020 per fees su attività di biglietteria;
- Puglia Sviluppo: Euro 444 per fees su attività di biglietteria;

La Società ha proceduto ad applicare la contabilità regolatoria di cui alla Delibera CIPE n. 38/07-51/08 ed alle Linee Guida ENAC. In particolare è stata assicurata la separazione contabile delle attività di assistenza a terra (handling) rispetto alle attività di gestione aeroportuale, così come previsto dal D.Lg. 18/99 di recepimento della Direttiva UE n. 96/67 e dalle Linee Guida ENAC n. 1/2017 non applicandosi, invece, la Direttiva MEF n. 3590107 del 9.09.2019, prevalendo le disposizioni di carattere normativo di settore.

I diritti aeroportuali introitati nel periodo gennaio-dicembre 2021 registrano un incremento pari al 81,65% rispetto all'esercizio 2020, dovuto essenzialmente all'incremento del traffico passeggeri transitati sugli scali pugliesi a livello di sistema (89.1%).

CATEGORIA	2021	2020	DIFFERENZA
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	8.128.402	4.120.303	4.008.099
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	1.071	1.711	-640
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	5.662.502	3.510.238	2.152.264
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	3.241.509	1.792.357	1.449.152
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	2.062.779	1.003.554	1.059.225
DIRITTI PRM	1.537.247	609.070	928.177
TOTALE BARI	20.633.510	11.037.233	9.596.277
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	4.537.673	2.409.350	2.128.323

DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	196	243	-47
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	2.842.094	1.696.961	1.145.133
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	1.835.187	1.064.870	770.317
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	1.167.846	589.699	578.147
DIRITTI PRM	869.927	497.923	372.005
TOTALE BRINDISI	11.252.923	6.259.046	4.993.877
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	151	0	151
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	4.932	303	4.629
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	45	0	45
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	71	0	71
DIRITTI PRM	0	0	0
TOTALE FOGGIA	5.199	303	4.896
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	2.757	783	1.974
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	15.044	31.942	-16.898
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	160.790	326.685	-165.895
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	1.057	298	759
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	673	161	512
DIRITTI PRM	145	0	145
TOTALE GROTTAGLIE	180.466	359.870	-179.404
TOTALE GENERALE	32.072.098	17.656.452	14.415.646

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

Il dettaglio degli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni è di seguito riportato:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
INCREM.IMMOBILIZZ. IMMATERIALI	10.150	4.365	5.785	132,52
INCREM.IMMOBILIZZ. MATERIALI	499.915	318.504	181.411	56,96
TOTALE	510.065	322.869	187.196	57,98

La voce è rappresentata dalla sospensione di costi relativi a personale tecnico interno per la progettazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali inseriti nel Piano Quadriennale degli interventi aeroportuali 2019-2022. Parte di questi rientrano nell'Accordo di Programma Quadro Trasporti 2007-2013 a valere sui fondi CIPE 62/2011 e sul PAC 2007-2013. L'incremento rispetto all'esercizio precedente deriva dal maggior impiego del personale tecnico nelle attività progettuali e di Direzione Lavori degli interventi infrastrutturali.

Altri ricavi e proventi

Il dettaglio degli altri ricavi e proventi è di seguito riportato:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
VARI	7.973.453	2.927.687	5.045.766	172,35%
CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	18.727.599	1.405.080	17.322.519	1.232,85%
CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI (QUOTA ESERCIZIO)	13.494.340	12.635.711	858.629	6,80%
TOTALE	40.195.392	16.968.478	23.226.914	136,88%

Di seguito si riporta il dettaglio degli altri ricavi e proventi vari:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI E PROV.DIVERSI	314.224	294.848	19.376	6,19
RECUPERO SPESE DIVERSE	323.414	294.110	29.304	9,96
RECUPERO UTENZE COMUNI	483.912	378.954	104.958	27,70
RILASCIO FONDI SVAL.CREDITI	899.988	632.701	267.287	42,25
UTILIZZO FONDO RISCHI	1.965.870	1.012.387	953.483	94,18
SOPRAVVENIENZE ATTIVE DIVERSE	3.708.289	314.687	3.393.602	1078,41
PLUSVALENZE PATRIMONIALI	277.756	-	277.756	100,00
TOTALE	7.973.453	2.927.687	5.045.766	172,35

La voce “Altri ricavi e proventi” registra rispetto all’esercizio precedente un incremento di 5 milioni di Euro per effetto degli esiti positivi legati alla conclusione di transazioni legali particolarmente vantaggiose con Compagnie Aeree e con ditte appaltatrici di lavori.

Di seguito si riporta il dettaglio dei contributi in c/esercizio:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
CONTRIB. PROGETTI REG.PUGLIA	587.067	253.236	333.831	131,83
CONTRIB. GSE FOTOVOLTAICO	56.821	57.991	- 1.170	-2,02
CONTR. REG. PUGLIA NUOVE ROTTE	-	7.515	- 7.515	-100,00
ALTRI CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	497.981	94.868	403.113	424,92
CONTR. REG. PUGLIA SIEG FOGGIA	1.555.693	991.470	564.223	56,91
CONTRIBUTO GOVERNATIVO RISTORO COVID	16.030.037	-	16.030.037	100,00
TOTALE	18.727.599	1.405.080	17.322.519	1232,85

I contributi in conto esercizio riportano un incremento di circa 17,3 milioni di Euro dovuto principalmente all’accoglimento da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) dell’istanza di accesso al Fondo per la compensazione dei danni subiti dal gestore aeroportuale di cui all’articolo 1 comma 715, della legge 30 dicembre 2020 n.178, presentata da Aeroporti di Puglia il 26 gennaio 2022, con conseguente riconoscimento di Euro 16.030.036,96 quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo 1 marzo 2020-30 giugno 2020, rilevati per competenza.

Si registrano inoltre:

- Incremento di circa 564 mila Euro rispetto all’esercizio precedente del contributo erogato dalla Regione Puglia a compensazione dei costi sostenuti per il Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG) svolto presso l’aeroporto di Foggia;
- Incremento dei contributi relativi ai progetti Europei INTERREG, MIUR ed HORIZON 2020 di circa 403 mila Euro dovuto all’intensificarsi nel 2021 delle attività operative e di rendicontazione.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
CONTR. PON INFRASTRUTTURE	3.153.643	3.162.283	- 8.640	-0,27
CONTR. BENI GRAT.DEVOLVIBILI	2.694.174	2.701.555	- 7.381	-0,27
CONTR. FERROTRAMVIARIA	6.662	6.680	- 18	-0,27
CONTR. INTERREG	132.247	41.626	90.621	217,71
CONTRIB. REG.PUGLIA CIPE	7.085.526	6.297.269	788.257	12,52
CONTR. SIST.MONITOR. RUMORE	30.188	33.324	- 3.136	-9,41
CONTRIB.MIN.AMBIENTE POI ENERGIA	391.900	392.974	- 1.074	-0,27
TOTALE	13.494.340	12.635.711	858.629	6,80

I contributi in conto impianti registrano un incremento di circa 859 mila Euro dovuti alla conclusione degli interventi di prolungamento pista RWY 15/33 di Foggia e di Infrastrutturazione per attività industriali dell'aeroporto di Grottaglie finanziati con Fondi a valere sulla Delibera CIPE 62/2011, come già commentato alla voce "Immobilizzazioni in corso ed Acconti".

Nei contributi c/impianti sono ricompresi 7.110 mila Euro pari alla quota di competenza dell'esercizio 2021 di contributi erogati dalla Regione Puglia per la realizzazione di infrastrutture, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
89.214.490	74.528.404	14.686.086

Si rileva un incremento di circa Euro 14.686 mila dei costi della produzione. L'andamento dei costi è strettamente correlato all'andamento del punto A - Valore della produzione - del Conto economico. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per maggiori dettagli.

Dal raffronto dei costi della produzione sostenuti nell'esercizio 2021 e 2020 emergono le variazioni di seguito riportate:

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	460.404	444.440	15.964
Servizi	44.259.834	32.412.073	11.847.761
Godimento di beni di terzi	4.446.204	2.703.573	1.742.631
Salari e stipendi	12.664.031	11.437.337	1.226.694
Oneri sociali	2.773.120	3.385.201	-612.081
Trattamento di fine rapporto	1.014.861	966.723	48.138
Altri costi del personale	9.236	7.700	1.536

Ammortamento immobilizzazioni immateriali	185.674	219.139	-33.465
Ammortamento immobilizzazioni materiali	21.440.005	16.879.027	4.560.978
Svalutazioni crediti attivo circolante	16.796	4.149.839	-4.133.043
Variazione rimanenze materie prime	10.080	-2.139	12.219
Accantonamento per rischi	609.590	23.573	586.017
Altri accantonamenti	118.566	241.242	-122.676
Oneri diversi di gestione	1.206.089	1.660.676	-454.587
TOTALE	89.214.490	74.528.404	14.686.086

Nel seguito si riportano in dettaglio le variazioni intervenute nelle singole componenti di costo.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Trattasi dei costi sostenuti per l'acquisizione di materiale di consumo strettamente correlata all'operatività aeroportuale. Si registra complessivamente un incremento di circa Euro 16 mila rispetto al 31 dicembre 2020.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ACQUISTO MATER.MANUTENZIONE	6.500	-	6.500	100,00
ACQ.MAT.OFFICINA.MEZZI RAMPA	2.349	1.599	750	46,85
ACQ.MATER.HANDLING	35.808	20.473	15.335	74,90
ACQUISTI SECURITY	3.600	-	3.600	100,00
ACQUISTO MAT.LE AGIBILITA'	58.800	20.727	38.073	183,69
ACQUISTO MATERIALE SANITARIO	6.492	59.754	- 53.262	-89,14
CARBURANTE PER RISCALDAMENTO	17.381	23.751	- 6.370	-26,82
CARBURANTI E LUBRIFICANTI	217.903	154.303	63.600	41,22
CANCELLERIA E STAMPATI	8.002	20.899	- 12.897	-61,71
CANCELLERIA E STAMP.HANDLING	17.424	36.950	- 19.526	-52,85
FOTOCOPIE	-	79	- 79	-100,00
VESTIARIO DIPENDENTI	62.031	45.413	16.618	36,59
ALTRI ACQUISTI	17.985	60.493	- 42.507	-70,27
ACQ.TESSERE SIST.CONTR.ACCE	4.900	-	4.900	100,00
ACQUISTO MATER. PULIZIA	1.229	-	1.229	100,00
TOTALE	460.404	444.440	15.964	3,59

Costi per servizi

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
PRESTAZIONI DI TERZI	70.207	60.946	9.261	15,2
PRESTAZIONI SERVIZIO PULIZIA	2.134.361	1.836.920	297.441	16,19
PRESTAZIONI FACCHINAGGIO	982.623	506.055	476.568	94,17
SERVIZIO FALCONERIA	195.631	150.385	45.246	30,09

PRESTAZIONI SERVIZIO ANTINCENDIO	63.065	-	63.065	100
GESTIONE PRONTO SOCCORSO	575.381	313.261	262.120	83,67
SERVIZIO PASS.RID.MOBILITA'	1.367.842	1.323.542	44.300	3,35
GESTIONE SALA VIP	1.037	52.124	-51.087	-98,01
ONERI PER SERVIZIO ANTINCENDIO	1.707.636	1.367.161	340.475	24,9
PRESTAZIONI SERVIZI SICUREZZA	6.279.367	5.169.509	1.109.858	21,47
INTERMEDIAZIONE AGENZIA LAVORO INTERINALE	2.379	980	1.399	142,73
SPESE RIPROTEZIONE PAX	28.994	2.087	26.907	1289,17
SPESE POSTALI	7	10	-3	-31,52
CANONI ASSISTENZA FULL RENT	34.830	31.187	3.643	11,68
SERVIZIO INFO POINT	117.792	242.450	-124.658	-51,42
PRESTAZIONI DI MANUTENZIONE	5.375.937	4.714.025	661.912	14,041
UTENZA ENERGIA ELETTRICA	2.414.444	2.278.549	135.895	5,96
UTENZA GAS	263.952	213.516	50.436	23,62
UTENZA IDRICA	403.693	309.199	94.494	30,56
UTENZA TELEFONICA	145.458	146.766	-1.308	-0,89
ASSISTENZA SOFTWARE E SITO WEB	475.024	476.932	-1.908	-0,4
TICKET RESTAURANT	405.344	395.647	9.697	2,45
ADDESTRAMENTO PROF.LE DIPEND	66.704	29.768	36.936	124,08
VISITE MEDICHE FISCALI	25.958	3.103	22.855	736,65
WELFARE AZIENDALE - COMMISSIONI	4.751	15.307	-10.556	-68,96
COMPENSI A CONSULENTI ESTERNI	372.591	361.128	11.463	3,17
PRESTAZIONI PROFESSIONALI DIVERSE	118.194	136.486	-18.292	-13,4
ONERI CONTRATTO DI PUBBLICITA'	265.525	281.380	-15.855	-5,63
COMPENSI AMMINISTRATORE	85.333	108.000	-22.667	-20,99
COMPENSI COLLEGIO SINDACALE	52.627	52.000	627	1,21
CONTRIBUTI AMMINISTRATORI E SINDACI	13.588	16.059	-2.471	-15,39
VIAGGI E TRASF.CONSULENTI	-	3.790	-3.790	-100
VIAGGI E TRASF.AMM.RI E SIND	2.395	7.446	-5.051	-67,84
VIAGGI E TRASF.DIPENDENTI	21.288	21.098	190	0,9
ASSICURAZIONI	517.894	447.019	70.875	15,86
STAMPA ED INSERZIONI	13.122	3.034	10.088	332,51
PUBBLICITA' DIVERSE	545.639	54.574	491.065	899,82
SPESE DI RAPPRESENTANZA	14.613	1.808	12.805	708,41
ALTRI COSTI ORGANI SOCIALI	410	432	-22	-5,07
PROMOZIONI COMMERCIALI	18.511.609	11.069.496	7.442.113	67,23
PROGETTI NAZIONALI E COMUNITARI	452.208	69.298	382.910	552,55
ONERI E COMMISSIONI BANCARIE	130.381	139.596	-9.215	-6,6
TOTALE	44.259.834	32.412.073	11.847.761	36,55

Rispetto al precedente esercizio i costi per servizi si incrementano di circa Euro 11.848 mila. Tale incremento riguarda principalmente i costi di promozione del traffico incoming (7.499 mila Euro in più rispetto

all'esercizio scorso) e più in generale tutti i costi strettamente legati alla variazione dei volumi del traffico passeggeri e dei ricavi aviation (facchinaggio, pulizie, prestazioni di sicurezza, ecc.).

Nella voce "Costi per servizi" sono ricompresi 404 mila Euro a titolo di utenza idrica erogata dall'Acquedotto Pugliese, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

Costi per godimento di beni di terzi

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
NOLEGGI E FITTI DIVERSI	75.108	134.024	-58.915	-43,96
CANONI NOLEGGI FULL RENT	33.147	22.735	10.412	45,79
NOLEGGIO AUTOMEZZI		2.780	-2.780	-100,00
NOLEGGIO MEZZI AEROPORTUALI	942.461	785.850	156.610	19,93
CANONI DEMANIALI V/DGAC	3.115.314	1.558.034	1.557.280	99,95
CANONI DEMANIALI V/ALTRI	2.500	6.745	-4.245	-62,93
LOCAZIONI E LICENZE D'USO	124.967	77.665	47.302	60,91
SERVIZI CUTE	81.538	72.192	9.346	12,95
SERVIZI WORLDTRACER	15.122	12.607	2.514	19,94
SERVIZI DCS	56.047	30.940	25.107	81,15
TOTALE	4.446.204	2.703.573	1.742.631	64,46

I costi per godimento di beni di terzi registrano un incremento di circa Euro 1.743 mila, conseguenti principalmente all'incremento dei canoni demaniali (art.2, comma 188 della Legge 23/12/1996 n. 662), da corrispondere ad ENAC sulla base del traffico aeroportuale dell'anno 2021 calcolato secondo le indicazioni fornite dallo stesso Ente.

Costi per il personale

La voce in esame comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi, nonché il costo delle retribuzioni dei lavoratori interinali pari ad Euro 916 mila.

La voce in esame è così dettagliata:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
SALARI E STIPENDI	11.748.381	11.109.751	638.630	5,75
ONERI SOCIALI	2.773.120	3.385.201	-612.081	-18,08
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.014.861	966.723	48.138	4,98
COSTO DEL PERSONALE SOMMINISTRATO	915.650	327.586	588.064	179,51
ALTRI ONERI DEL PERSONALE	9.236	7.700	1.536	19,95
TOTALE	16.461.248	15.796.961	664.287	4,21

Il costo del personale risulta incrementato del 4,2% rispetto al 2020 in quanto il ricorso alla CIG è stato limitato ai primi cinque mesi dell'anno e, considerate le esigenze di servizio, per una percentuale inferiore rispetto al 2020, a ciò si aggiunga l'aumento dei minimi retributivi dal 1.7.2021 per la totalità dei dipendenti cui si applica CCNL del Trasporto Aereo – sez. gestori, con conseguente riflesso su tutti gli istituti contrattuali diretti e indiretti, ed infine la significativa minore fruizione di ferie e rol.

Anche il costo del personale con contratto di somministrazione a tempo determinato si incrementa rispetto all'analogo periodo del 2020 di 588 mila Euro, determinato da un maggior impiego delle risorse nel corso della stagione estiva in considerazione dell'elevato numero di passeggeri in transito e dell'incremento del numero di movimenti, dovendo necessariamente garantire gli adeguati livelli di sicurezza.

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano ad Euro 21.626 mila di cui Euro 186 mila relativi alle immobilizzazioni immateriali ed Euro 21.440 mila alle immobilizzazioni materiali. Gli ammortamenti sono stati calcolati, a quote costanti, in base alla vita utile stimata dei cespiti tenendo conto della residua possibilità d'utilizzazione economica e considerando per i beni materiali anche l'usura fisica, il tutto nel rispetto delle disposizioni del codice civile.

Il dettaglio degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali è di seguito riportato:

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
AMMORT.CONCESS.BREVET.MARCHI	42.854	69.859	-27.005	-38,66
AMMORT.SFW INFRASTR. DATI WAN	9.839	9.839	0	0
AMMORT.ALTRE IMMOBILIZZ. IMMAT.LI	132.981	139.440	-6.460	-4,63
TOTALE AMMORTAMENTI IMMATERIALI	185.674	219.139	-33.465	-15,27
AMMORT. TERRENI E FABBRICATI	5.594	6.648	-1.054	-15,86
AMMORT. IMPIANTI E MACCHINARI	108.607	77.682	30.925	39,81
AMMORT. ATTREZZATURE	78.266	87.909	-9.643	-10,97
AMMORT. ALTRI IMMOBILIZ. MATERIALI	21.247.538	16.706.788	4.540.750	27,18
TOTALE AMMORTAMENTI MATERIALI	21.440.005	16.879.027	4.560.978	27,02

Si precisa che la voce ammortamenti ingloba Interessi Revolving capitalizzati in esercizi precedenti per quota 2021 pari ad Euro 231 mila.

Le quote di ammortamento 2021 coperte da contributi ammontano ad Euro 13.494.340.

In ossequio ai principi della prudenza e della competenza nell'esercizio 2021, al fine di fronteggiare l'eventuale rischio di perdite, si è proceduto alla svalutazione dei crediti iscritti nell'attivo circolante come per Euro 17 mila i crediti commerciali in considerazione di vari fattori di rischio del settore.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ACCANT.PERDITE SU CREDITI	16.796	4.149.839	-4.133.043	-99,60
TOTALE	16.796	4.149.839	-4.133.043	-99,60

Accantonamento per rischi

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	609.590	23.573	586.017	2.485,97
TOTALE	609.590	23.573	586.017	2.485,97

Tale voce accoglie gli accantonamenti destinati a fronteggiare eventi che potenzialmente potrebbero comportare l'insorgenza di passività negli esercizi futuri.

Rispetto all'esercizio precedente, la voce si incrementa di Euro 586 mila in quanto non sono stati individuate nuove esigenze di accantonamento.

Altri accantonamenti

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	118.566	241.242	-122.676	-50,85%
TOTALE	118.566	241.242	-122.676	-50,85%

Tale voce accoglie gli stanziamenti per oneri futuri. In particolare le spese future da sostenere sulla base delle convenzioni già sottoscritte con i legali societari per contenziosi in essere.

Oneri diversi di gestione

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
IMPOSTA DI BOLLO	16.703	16.918	-215	-1,27
IMPOSTA DI REGISTRO	13.835	9.818	4.017	40,92
TASSA VIDIMAZIONE REGISTRI	516	516	-	0
TASSA PROPRIETA AUTOVEICOLI	4.615	3.411	1.204	35,33
IMPOSTE COMUNALI	213.172	217.723	-4.551	-2,09
ALTRE IMPOSTE E TASSE DIVERSE	53.200	66.749	-13.549	-20,3
DIRITTI CAMERALI	2.031	2.377	-346	-14,56
PERDITE SU CREDITI	-	66.960	-66.960	-100
GIORNALI / LIBRI / RIVISTE	12.516	18.242	-5.726	-31,39
QUOTE ASSOCIATIVE	139.270	184.619	-45.349	-24,56
COSTI VARI D'ESERCIZIO	68.860	245.112	-176.252	-72,46
SOPRAVVENIENZE PASSIVE DIVERSE	681.371	828.232	-146.861	-17,73
TOTALE	1.206.089	1.660.676	-454.587	-27,37

La voce in esame registra un decremento rispetto al 2020 di 455 mila Euro ed accoglie costi di natura eterogenea come tassa rifiuti, imposta di pubblicità, quote associative, diritti camerali ecc. In particolare, le sopravvenienze passive riguardano integrazioni di costi relativi ad esercizi precedenti, stimati per difetto in sede di chiusura dei relativi bilanci o riduzione di ricavi per rimodulazioni contrattuali accordate per fronteggiare gli effetti dello stato di emergenza sanitaria.

Sono ricompresi 165 mila Euro quali oneri per la tassa rifiuti e l'imposta di pubblicità dovuti all'Amministrazione Comunale di Bari, ed Euro 20 mila per tassa rifiuti dovuti all'Amministrazione Comunale di Brindisi, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
(890.381)	(689.720)	(200.661)

Gli oneri finanziari netti si incrementano rispetto all'esercizio 2020 di circa Euro 201 mila.

Qui di seguito si riporta la specifica dei proventi e degli oneri finanziari, in ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 2427 punto 8 c.c.

Proventi finanziari

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
INTERESSI ATTIVI ALTRI TITOLI	2	908	-906	-99,76
INTERESSI ATTIVI C/C BANCARI	518	2.370	-1.852	-78,13
INTERESSI ATTIVI CREDITI V/CLIENTI		31.619	-31.619	-100,00
INTERESSI ATTIVI DIVERSI	847	3.907	-3.060	-78,32
TOTALE	1.367	38.804	-37.437	-96,48

Tale voce registra un decremento di 37 mila Euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente agli interessi attivi verso i clienti.

Oneri finanziari

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
INTERESSI PASSIVI BANCARI	890.899	727.553	163.346	22,45
INTERESSI PASSIVI DI MORA	77	346	-269	-77,63
INTERESSI PASSIVI DIVERSI	632	710	-78	-10,94
TOTALE	891.609	728.609	163.000	22,37

La voce “Oneri finanziari” si incrementa del 22,37% rispetto al 2020.

In particolare, gli interessi passivi bancari registrano un incremento di circa 163 mila Euro dovuto principalmente al pagamento degli interessi di preammortamento relativi al mutuo sottoscritto in data 27 maggio 2019 con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. è Bookmaster per la realizzazione del Piano di Investimenti infrastrutturali 2019-2022 approvato da ENAC in data 21 maggio 2019 e gli Investimenti per lo sviluppo rotte.

Utili e perdite su cambi

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
UTILI SU CAMBI	8	192	-184	-95,74
TOTALE	8	192	-184	-95,74

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
PERDITE SU CAMBI	147	107	41	38,26
TOTALE	147	107	41	38,26

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Non si registrano proventi finanziari derivanti da rivalutazioni di strumenti finanziari derivati.

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
SVALUTAZIONI	0	77.505	-77.505	-100,00%
TOTALE	0	77.505	-77.505	-100,00%

Non si registrano oneri finanziari derivanti da svalutazioni di strumenti finanziari derivati.

Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
3.939.674	(7.014.011)	10.953.685

DESCRIZIONE	2021	2020	Differenza	Var. %
IRES C/ESERCIZIO	0	0	0	
IRAP C/ESERCIZIO	0	0	0	
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI	31.385	0	31.385	100,00%
IMPOSTE ANTICIPATE	3.908.289	-7.014.011	10.922.300	-155,72%
IMPOSTE DIFFERITE	0	0	0	
TOTALE	3.939.674	-7.014.011	10.953.685	-156,16%

Non risultano iscritte imposte IRES e IRAP correnti del periodo. Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare. Si evidenzia che la legge di Bilancio 2020 aveva previsto, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, una maggiorazione dell'aliquota ordinaria IRES del 3,5% sul reddito delle attività di concessione. Pertanto, in conformità a quanto previsto dall'OIC n. 25 che impone di tenere conto delle future variazioni di aliquote d'imposta se la norma di legge è già stata emanata alla data di riferimento del bilancio, le imposte anticipate di fine esercizio sono state decrementate per Euro 1.307 mila, per effetto del venir meno della maggiorazione dell'aliquota ordinaria IRES del 3,5%.

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale teorico IRES:

Descrizione	31/12/2021		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
EBT/IRES teorica	3.986.865	956.848	24,00%
Differenze che non si riverseranno in es. successivi			
Costi indeducibili	611.847	146.843	
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Acc.to fondo svalutazione crediti	16.796	4.031	24,00%
Acc.to fondo rischi legali	728.156	174.757	24,00%
TARI	102.995	24.719	24,00%
Quote associative	0	0	0,00%
Retribuzioni welfare non pagate	0	0	0,00%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	91.377	24,00%
Interessi di mora Ministero dei Trasporti - Adeg. L.160/2019	0	0	0,00%
Interessi di mora Ministero dei Trasporti	0	0	0,00%
Perdita Fiscale IRES	0	0	0,00%
Differenze temporanee deducibili da esercizi precedenti			
Utilizzo fondo rischi legali	-4.854.233	-1.165.016	24,00%
Utilizzo fondo rischi su crediti	-1.148.445	-275.627	24,00%
TARI	-168.864	-40.527	24,00%
Quote associative	-59.767	-14.344	24,00%
Retribuzioni welfare esercizi precedenti	-150.747	-36.179	24,00%
	-3.707	-890	24,00%
	-16.030.037	-3.847.209	24,00%
Amm.ti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-91.377	24,00%
Totale IRES Effettiva		0	

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale teorico IRAP:

Descrizione	31/12/2021		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
Risultato operativo	4.877.246		
Costi non rilevanti ai fini IRAP	16.478.044		
Imponibile IRAP	21.355.290	1.093.391	5,12%
Differenze che non si riverseranno in es. successivi			
Costi indeducibili	869.391	44.513	5,12%
Deduzione cuneo fiscale	-15.149.361	-775.647	5,12%
Differenze su cambi	0	0	0,00%
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Compenso amministratore non pagato	0	0	0,00%
Accantonamento fondo rischi legali	728.156	37.282	5,12%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	19.494	5,12%
Differenze temporanee tassabili in es. succ			
Ricavi non imponibili IRAP	-16.106.619	-824.659	5,12%
Utilizzo fondo rischi su crediti	-899.987	-46.079	5,12%
Utilizzo fondo rischi legali	-4.836.436	-247.626	5,12%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-19.492	5,12%
Effetti transizione IAS/IFRS	0	0	0,00%
Totale IRAP Effettiva		0	

Di seguito sono esposte le differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte anticipate e differite, con il dettaglio delle aliquote applicate e le variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Descrizione	31/12/2021			31/12/2020			Effetto a Conto Economico
	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	
Imposte differite attive							
Tari 2013 non pagata	92.739	24,00%	22.258	92.739	27,50%	25.504	3.246
Tari 2014 non pagata	23.995	29,12%	6.987	23.995	32,62%	7.827	840
Tari 2018 non pagata	22.834	24,00%	5.480	22.834	27,50%	6.280	800
Tari 2019 non pagata	21.336	24,00%	5.120	21.336	27,50%	5.867	747
Tari 2020 non pagata	21.336	24,00%	5.120	190.200	27,50%	52.305	47.185
Tari 2021 non pagata	102.995	24,00%	24.719	0	27,50%	0	-24.719
Quote associative non pagate	0	24,00%	0	59.767	27,50%	16.436	16.436
Retribuzioni Welfare non pagate	55.933	24,00%	13.424	55.933	27,50%	15.382	1.958
Acc.to fondo rischi per contenziosi	6.072.076	29,12%	1.768.190	11.256.602	32,62%	3.671.904	1.903.714
Acc.to fondo rischi per contenziosi	597.750	24,00%	143.461	2.648.219	27,50%	728.261	584.800
Perdite su crediti	3.852.819	24,00%	924.675	4.984.466	27,50%	1.370.727	446.052
Perdita Fiscale IRES	24.969.354	24,00%	5.992.646	24.969.354	27,50%	6.866.573	873.927
Ammortamenti rivalut. L. 185/2008	1.522.948	29,12%	443.482	1.522.948	32,62%	496.785	53.303
Totale imposte differite attive	37.356.115		9.355.562	45.848.393		13.263.851	3.908.289
Imposte differite passive							
Interessi di mora vertenza Ministero dei Trasporti	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
			0			0	0
Totale imposte differite passive	0		0	0		0	0
Costo / (Ricavo) per imposte differite							3.908.289
Attività/Passività nette per imposte differite			9.355.562			13.263.851	

Informativa sulle perdite fiscali

	Ammontare esercizio corrente	Aliquota fiscale esercizio corrente	Imposte anticipate rilevate	Ammontare esercizio precedente	Aliquota fiscale esercizio corrente	Imposte anticipate rilevate
Perdite fiscali						
dell'esercizio	16.969.141	24,00%	0	0	0,00%	0
di esercizi precedenti				24.969.354	24,00%	5.992.646
Totale perdite fiscali	16.969.141		0	24.969.354		5.992.646
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	16.969.141			24.969.354		

Non si registrano imposte correnti.

Le imposte anticipate registrano un decremento di Euro 2.600 mila rispetto all'esercizio precedente, dovuto per la quasi totalità a rilasci di accantonamenti effettuati in esercizi precedenti.

In riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2021 non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. Infatti, le imposte anticipate accantonate a tutto il 31/12/2020, risultano essere recuperabili sulla base dell'imponibile fiscale derivante dall'utile previsto nel Piano Economico – Finanziario 2022 – 2028 approvato dal CdA della Società.

Informazioni relative al *fair value* degli strumenti finanziari

In data 27 maggio 2019 Aeroporti di Puglia SpA ha sottoscritto con UBI Banca S.p.A., Banca Popolare Pugliese, Banca Popolare di Puglia e Basilicata, Monte Paschi di Siena e Banca del Mezzogiorno, un contratto di finanziamento di Euro 60.000.000,00 per la realizzazione del Piano di Investimenti infrastrutturali 2019-2022 approvato da ENAC in data 21 maggio 2019 e gli Investimenti per lo sviluppo rotte (n. di repertorio 3238). Il periodo di disponibilità è stabilito in 3 anni (con proroga automatica di altri 6 mesi a richiesta del beneficiario) durante il quale gli Istituti di credito erogheranno il finanziamento a seguito delle richieste di utilizzo da parte di Aeroporti di Puglia e sul cui ammontare saranno pagati gli interessi di preammortamento.

Il finanziamento verrà rimborsato in n. 32 rate trimestrali a partire dal 31 dicembre 2022 fino al 31 dicembre 2030 con quota capitale pari al:

- 49% nel biennio 2022 - 2024;
- 21% nel triennio 2025 - 2027;
- 30% nel triennio 2028 – 2030;

Gli interessi saranno calcolati ad un tasso variabile pari all'Euribor 3 MESI/360, con floor a zero aumentato dello spread del 2,8% annuo.

A seguito della sottoscrizione del suddetto contratto, Aeroporti di Puglia, in data 16 settembre 2019, ha stipulato con l'istituto di credito Unione di Banche Italiane S.p.A. un contratto derivato *Interest Rate Cap* con l'obiettivo di mitigare il rischio di un rialzo dei tassi di interesse superiore allo strike contrattuale, pagando un premio iniziale di Euro 553 mila.

Di seguito si riportano le caratteristiche dello strumento:

Tipologia di contratto	numero contratto	divisa	nozionale	data di Accensione	data di Scadenza	Tasso fisso/strike	Tasso variabile/sottostante	Mark to Market (€)	Presunto introito minimo/Esborso massimo in caso di smobilizzo (€)
Interest rate swap	177221	Euro	25.900.000	16/09/2019	31/12/2030	0,50%	EURIBOR 3M	547.761	390.463

Considerando che tale contratto risulta correlato al corrispondente contratto di finanziamento, in quanto è in grado di ridurre gli impatti economici derivanti da una eventuale variazione sfavorevole dei tassi di riferimento sulla rispettiva passività collegata, l'operazione è stata qualificata come "copertura di flussi finanziari".

Numero e Valore Nominale delle azioni della Società al 31 dicembre 2021

Numero Azioni 25.822.845

Valore Nominale 1 Euro

La Società non ha emesso né azioni di godimento né obbligazioni convertibili in azioni.

Informazioni sugli strumenti finanziari emessi dalla Società

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 19, C.c.)

La Società non ha emesso strumenti finanziari.

Informazioni su finanziamenti effettuati dai soci

(Rif. art. 2427, comma n. 19 bis, C.c.)

Alla data del 31 dicembre 2021 non sussistono finanziamenti effettuati dai soci.

Patrimoni destinati ad uno specifico affare

(Rif. art. 2427, comma n. 20 bis, C.c.)

Si dà atto che alla data di chiusura del bilancio non sussistono patrimoni destinati ad uno specifico affare

Finanziamenti destinati ad uno specifico affare

(Rif. art. 2427, comma n. 21 bis, C.c.)

Si dà atto che alla data di chiusura del bilancio non sussistono finanziamenti destinati ad uno specifico affare.

Informazioni su operazioni effettuate con le parti correlate

(Rif. art. 2427, comma 1, punto 22-bis), C.c.)

Si riportano di seguito – così come richiesto dall’art. 2427, comma 1, punto 22-bis), del codice civile – le informazioni sulle operazioni con le parti correlate. In particolare, le informazioni riportate fanno riferimento ai saldi patrimoniali ed economici al 31 dicembre 2021 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia, le controllate da quest’ultima ARET Puglia Promozione, ARPA Puglia Area Gestione, Apulia Film Commission, Acquedotto Pugliese S.p.A, ASSET, Puglia Sviluppo, altri azionisti.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2021		saldo al 31/12/2020		
	Parti correlate	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Regione Puglia		4.835.072	3.865.278	2.105.477	22.507.818
C4 Crediti verso Controllanti		4.835.072		2.105.477	
D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)					
D7 (Acconti)			3.865.278		22.507.818
D11 (Debiti Vs controllanti)			0		0
Acquedotto Pugliese Spa		90.205	54.046	90.230	9.803
ARET Puglia Promozione		430.394		338.779	
ARPA Puglia		514		3.017	
Fondazione Apulia Film Commission		144.919		75.690	
A.S.S.E.T.		12.359		1.386	
ARPAL		0		0	
ARESS		0		0	
PUGLIA SVILUPPO		16.010		0	
BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti		90.205		90.230	
C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti		604.196		418.871	
D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)			54.046		9.803
Amministrazione Comunale di Bari		2.000	81.659	2.000	168.864
C5-quater Crediti vs Altri		2.000		2.000	
D14 (Altri debiti)			81.659		168.864
Amministrazione Comunale di Brindisi					
D14 (Altri debiti)			203.675		183.539
TOTALE		5.531.472	4.204.659	2.616.578	22.870.025

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2021		saldo al 31/12/2020	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Regione Puglia	10.087.293	0	8.090.539	0
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	614.722		514.222	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	0		33.821	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	2.362.229		1.256.004	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)	7.110.341		6.286.492	
C) 17 Interessi e altri oneri finanziari (verso controllante)		0		0
Amministrazione Comunale di Bari	0	165.477	74	171.217
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0		74	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	0		0	
B) 14 Oneri diversi di gestione		165.477		171.217
Amministrazione Comunale di Brindisi		20.136		20.136
B) 14 Oneri diversi di gestione		20.136		20.136
Acquedotto Pugliese Spa		403.693		309.199
B) 7 Per servizi		403.693		309.199
ARET Puglia Promozione	378.402		389.383	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	378.402		389.383	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	0		0	
ARPA Puglia	59		148	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	59		148	
Asset	597		87	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	597		87	
Fondazione Apulia Film Commission	7.020		5.694	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.020		5.694	
Aress	0		37	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0		37	
Arpal	0		7	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0		7	
Puglia Sviluppo	444		0	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	444		0	
TOTALE	10.473.814	589.306	8.228.950	500.552

Le operazioni con le Società sopra riportate sono realizzate a condizioni di mercato e riguardano l'ordinaria attività della Società. Per quanto riguarda la Regione Puglia, le operazioni sono relative a finanziamenti ed operazioni legate all'attività aeroportuale.

Si precisa che non si rilevano operazioni con Amministratori, Sindaci e Dirigenti con funzioni strategiche oltre alle competenze relative ai compensi 2021. Si rimanda al paragrafo successivo per l'informativa relativa a tali compensi.

Non sussistono operazioni realizzate con parti correlate né accordi fuori bilancio che non siano state concluse a condizioni di mercato.

Informazioni relative ai compensi erogati

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16 e 16bis, C.c.)

Si forniscono di seguito le ulteriori informazioni in ordine ai corrispettivi maturati nell'esercizio chiuso al 31/12/2021, per le attività di revisione, certificazione e consulenze ricevute a vario titolo.

Ai sensi di legge si evidenzia che:

Al Consiglio di Amministrazione sono stati corrisposti compensi per complessivi Euro 85.333. Pertanto risulta rispettato il limite previsto per i compensi agli organi societari (art. 13, co. 1, D.L. 66/2014).

Ai componenti del Collegio Sindacale sono stati corrisposti compensi per complessivi Euro 52.627 (articolo 2427, comma 1, n. 16, c.c.) e l'organo di revisione legale Euro 29.500 giusta delibera Assemblea degli Azionisti del 05.04.2019, per la certificazione del bilancio e per la Contabilità regolatoria ex Direttiva CIE n. 38/07 nonché Euro 2.900 per il controllo contabile e le verifiche trimestrali.

Descrizione	31/12/2021
Compenso Amministratore	85.333,00
Compenso Sindaci	52.627,00
Certificazione e revisione bilancio	29.500,00
Controllo Contabile	2.900,00
Totale	170.360,00

Si precisa che il compenso annuo per la certificazione del bilancio per il triennio 2021 -2023 è pari ad Euro 25.200, giusta delibera Assemblea degli Azionisti del 05.11.2021.

Informazioni relative agli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La Società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-quater, C.c.)

Il traffico registrato nel primo quadrimestre 2022

Nei primi quattro mesi del 2022 sono transitati negli aeroporti pugliesi 2.109.845 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2021 del 566,89% ed una riduzione rispetto al 2019 dell'1,94%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed Europei.

PASSEGGERI 2019 2021 2022 var% 2022-2019 var% 2022-2021

NAZIONALI

Linea	1.449.936	289.214	1.521.163	4,91	425,96
Charter	697	1.265	1.027	47,35	-18,81
Av. Gen	390	229	241	-38,21	5,24
TAXI	413	420	720	74,33	71,43

INTERNAZIONALI

Linea	687.513	24.330	583.085	-15,19	2296,57
Charter	12.015	584	2.903	-75,84	397,09
Av. Gen	338	40	250	-26,04	525
TAXI	268	287	456	70,15	58,89

LINEA	2.137.449	313.544	2.104.248	-1,55	571,12
CHARTER	12.712	1.849	3.930	-69,08	112,55
AV GEN	728	269	491	-32,55	82,53
TAXI	681	707	1.176	72,69	66,34

TOTALE 2.151.570 316.369 2.109.845 -1,94 566,89

PASSEGGERI IN TRANSITO 3.313 1.717 3.160 -4,62 84,04

TOTALE PASSEGGERI 2.154.883 318.086 2.113.005 -1,94 564,29

La suddetta dinamica fortemente migliorativa rispetto al 2020 e, addirittura, del 2019 consente di prevedere il raggiungimento dei livelli di traffico pre-Covid già nel 2022 e di riprendere la crescita nell'ambito di uno scenario ottimistico, alla base della pianificazione economico-finanziaria pluriennale.

Il 26.01.2022, AdP ha presentato l'istanza di accesso al Fondo compensazione Covid previsto dalla Legge n. 178/2020 e dal Decreto Interministeriale del 25.11.2021 per l'importo di Euro 16.030 mila, corredata dalla relazione di un esperto indipendente che ha attestato la veridicità, la correttezza e la riconciliabilità dei dati riportati nell'istanza alle scritture contabili, la sussistenza del nesso di causalità diretta tra le singole voci indicate ai fini della determinazione del danno subito e l'emergenza sanitaria, la corretta applicazione della metodologia e dei criteri di cui all'art.2 del decreto interministeriale attuativo, nonché l'assenza di duplicazioni nella compensazione del danno. Nel corso del 2022, Enac ha provveduto a liquidare l'importo in 2 tranches, rispettivamente l'8 marzo 2022 ed il 23 maggio 2022.

Nel mese di febbraio 2022, si è manifestata la crisi relativa al conflitto tra Ucraina e Federazione Russa, i cui esiti delineano fattori di forte incertezza e i cui effetti hanno influenzato su larga scala il quadro macroeconomico globale. Si precisa che la Società non opera direttamente nei paesi coinvolti nel conflitto ed il traffico aereo relativo ad entrambi i Paesi risulta essere non significativo rispetto ai volumi della Società.

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

In considerazione della necessità di meglio comprendere e valutare gli effetti derivanti dalla crisi pandemica COVID-19, che si è protratta anche nei primi mesi del 2022 e tenuto conto della necessità di approfondire la definizione della competenza economica della compensazione Covid prevista dalla Legge Finanziaria 2021 e dal Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stato applicato il differimento del termine di convocazione dell'Assemblea, come previsto dall'art. 2364, comma 2, del C.C e dall'art. 8 dello Statuto Sociale.

Informazione ex art.1, comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124

In ottemperanza a quanto disposto dall'art.1, comma 125 terzo periodo, Legge 124/2017, che prevede che le imprese che ricevono sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti di cui al primo periodo, sono tenute a pubblicare tali importi nella nota integrativa del bilancio d'esercizio e nella nota integrativa dell'eventuale bilancio consolidato, si riporta la seguente tabella:

Ente Erogante	descrizione	ref. Documento	importo	data incasso
Greece - Ministry of the Finance	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" - Programma Interreg Greece-Italy 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	755.433,76	19/02/2021
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "Gargano Easy to Reach 2021	Sezione Turismo ed Internazionalizzazione - D. D. 203 del 09/12/2021	176.065,62	24/12/2021
Aeroporto di Dubrovnik	Liquidazione contributo progetto "INTER-PASS" inserito nel Programma Interreg Adriatic-Ionian 2014-2020	Partnership Agreement del 20.04.2018	55.297,76	20/10/2021
Regione Puglia	liquidazione saldo finale del contributo per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale "Realizzazione e Riconversione Terminale Aeroporto di Brindisi"	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D.D. n. 26 del 16/03/2021	310.898,67	23/03/2021

Regione Puglia	Liquidazione costi connessi all'attività di informativa al pubblico a fini turistici integrata ad informativa su servizi aeroportuali 2021	Convenzione ARET Puglia - ADP del 04/02/2019	77.459,01	22/12/2021
Autorità Portuale di Brindisi	liquidazione del contributo per la realizzazione delle opere di Adeguamento Infrastrutture di Volo e relativi impianti AVL RWY 13/31 di Brindisi	Convenzione Autorità Portuale - ADP del 04/01/2019	454.393,56	17/09/2021
Autorità Portuale di Brindisi	liquidazione del contributo per la realizzazione delle opere di Adeguamento Infrastrutture di Volo e relativi impianti AVL RWY 13/31 di Brindisi	Convenzione Autorità Portuale - ADP del 04/01/2019	845.606,44	30/09/2021
ENAC	liquidazione del contributo per la realizzazione delle opere di Adeguamento Infrastrutture di Volo e relativi impianti AVL RWY 13/31 di Brindisi	Convenzione ENAC-ADP del 02/11/2016	3.124.372,28	23/12/2021
ENAC	liquidazione del contributo per la realizzazione di interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Bari, inseriti nel Piano di Azione e Coesione	Convenzione ENAC-ADP del 02/11/2016	900.717,49	14/06/2021
Aeroporto di Pula	Liquidazione contributo progetto "ADEGREEN" inserito nel Programma Interreg Italy - Croatia 2014-2020	Partnership Agreement del 27.07.2019	23.624,79	19/08/2021
Regione Veneto	Liquidazione contributo progetto "ADEGREEN" inserito nel Programma Interreg Italy - Croatia 2014-2020	Partnership Agreement del 27.07.2019	4.169,09	16/08/2021
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" inserito nel Programma Interreg Greece-Italy (EL-IT) 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	8.526,00	19/02/2021
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia esercizio 2020	Sezione Protezione Civile - D. D. n. 358 del 05/05/2021	800.000,00	14/05/2021
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia esercizio 2020	Sezione Protezione Civile - D. D. n. 359 del 05/05/2021	650.000,00	30/07/2021
Agenzia delle entrate	Credito di Imposta su sanificazione ambienti e Dispositivi Protezione individuale	Art.32 Decreto Legislativo 73-2021 Misure Urgenticonnesse all'emergenza COVID-19	3.707,00	31/12/2021

Destinazione del risultato d'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427-bis c. 1, n. 22 septies del Codice Civile, si propone di destinare gli utili conseguiti nell'esercizio, pari a Euro 47.191 a riserva legale per 1/20 degli stessi e l'imputazione della restante parte alla ricostituzione della Riserva di Rivalutazione ex L. 126/2020.

Bilancio Consolidato

Ai sensi dell'art. 2427-bis c. 1, n. 22 quinquies e sexies del Codice Civile, si attesta che non sussiste l'obbligo di redigere il bilancio consolidato in quanto la Società non detiene partecipazioni.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

Ai sensi dell'art. 2497-bis c. 4 del Codice Civile, si attesta che la Società non è soggetta all'altrui attività di direzione e coordinamento. A tal proposito si precisa che, nonostante la presunzione di cui all'art. 2497-sexies del Codice Civile, la Regione Puglia, pur essendo controllante della Società, non assume funzioni direttive

nell'ambito del business svolto dalla Società, la cui gestione è invece demandata agli organi volitivi interni alla Società stessa, così come sancito da una norma di interpretazione autentica introdotta nell'ordinamento dall'art. 19 comma 6 del DL 78/2009 convertito nella Legge 102/2009, in forza della quale "l'art.2497 1° comma del Codice Civile si interpreta nel senso che per Enti si intendono i soggetti giuridici collettivi, diversi dallo Stato, che detengono la partecipazione sociale nell'ambito della propria attività imprenditoriale ovvero per finalità di natura economica o finanziaria".

Conclusioni

Il presente bilancio chiuso al 31.12.2021, composto da Stato patrimoniale, Conto economico, Rendiconto Finanziario e Nota integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili. Si ringraziano i dirigenti e i dipendenti della Società, le Istituzioni centrali e locali, per il loro impegno e la proficua collaborazione.

Bari, 25 maggio 2022

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

~~Prof.ssa Rosa Maria CONTE~~

Arch. Marco CATAMERO

AEROPORTI DI PUGLIA S.P.A.
Viale Enzo Ferrari – 70128 BARI
Codice fiscale e Registro Imprese Bari n. 03094610726
Capitale sociale € 25.822.845,00 i.v. – REA – CCIAA – BA n. 243199

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AGLI AZIONISTI

Agli azionisti della società
Aeroporti di Puglia S.p.A.

Relazione sull'attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

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

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

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Puglia S.p.A. (di seguito anche solo la "Società") chiuso al 31.12.2021, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio positivo di euro 47.191.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione datata 14 giugno 2022 e contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Puglia S.p.A. chiuso al 31.12.2021 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società, oltre a essere stato redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione.

Il Collegio sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste dalla 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.

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

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

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

Abbiamo acquisito dall'organo amministrativo con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione 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.

Abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni con il soggetto incaricato della revisione legale 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 ed abbiamo preso visione della relazione annuale predisposta dallo stesso, dalla quale non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza ed 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.

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021.

Il Collegio sindacale ha rilasciato la proposta motivata per l'attribuzione dell'incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2021-2023 in data 19 ottobre 2021.

Il Collegio sindacale ha espresso il proprio assenso alla cooptazione da parte del Consiglio di amministrazione dell'Arch. Marco Catamerò deliberata in data 8 marzo 2022.

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

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale KPMG S.p.A. *"il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31.12.2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*.

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

L'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stata convocata entro il maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, come da delibera del Consiglio di amministrazione del 23 marzo 2022.

I risultati della revisione legale svolta dalla società di revisione KPMG S.p.A. sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 della Aeroporti di Puglia S.p.A. sono contenuti nella relativa relazione emessa in data odierna.

Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività svolta ed il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, invitiamo gli azionisti ad approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 della Aeroporti di Puglia S.p.A., così come redatto dagli Amministratori.

Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio della Aeroporti di Puglia S.p.A. fatta dagli Amministratori in nota integrativa.

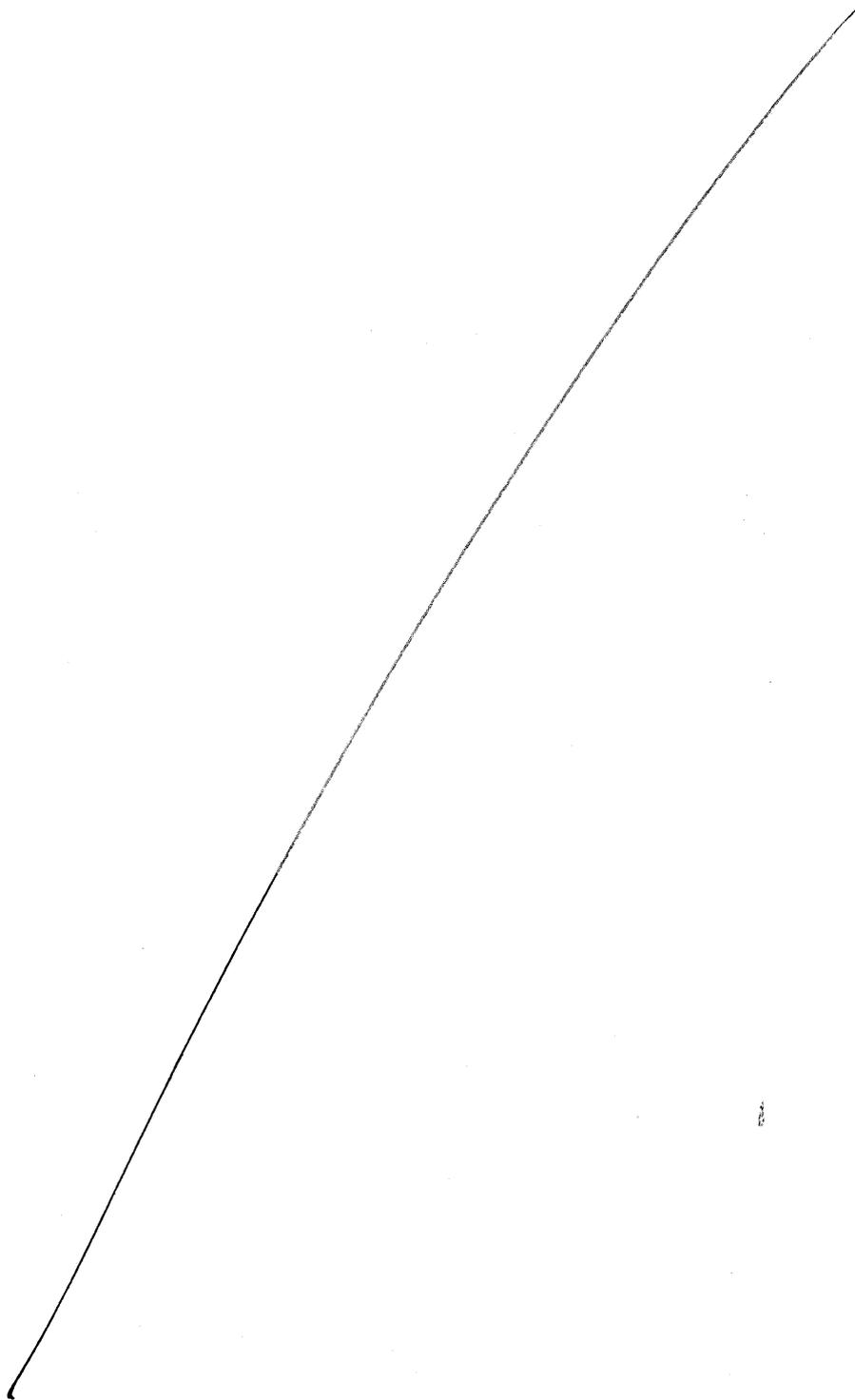
Bari, 14 giugno 2022

Il Collegio sindacale

Vito Plantone – Presidente

Aurora De Falco – Sindaco effettivo

Gianluca Paparesta – Sindaco effettivo





AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

AI SENSI DELL'ART. 6, comma 4, DEL D. LGS. 175/2016

(Testo Unico in materia di Società a partecipazione pubblica)

PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE

AI SENSI DELL' ART. 6, comma 2 DEL D. LGS. 175/2016

Il T.U. pone in capo alle società a controllo pubblico una serie di adempimenti e vincoli, come di seguito:

1. **Separazione contabile:** per le società a controllo pubblico che svolgono attività economiche protette da diritti speciali od esclusivi insieme con altre attività svolte in regime di economia di mercato, in deroga all'obbligo di separazione societaria ex art. 8, c. 2-*bis*, della Legge Antitrust (287/1990), è prevista l'adozione di sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali od esclusivi e per le altre attività (art. 6, comma 1).
2. **Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale**, di cui l'assemblea è informata in occasione dell'approvazione di bilancio (art. 6, comma 2).
3. Valutazione, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative, nonché dell'attività svolta, sulla opportunità di **integrare gli strumenti di governo societario** con alcuni presidi (art. 6, comma 3), ovvero:
 - a. regolamenti interni volti a garantire la conformità delle attività della società alle norme di tutela della concorrenza, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;
 - b. ufficio controllo interno;
 - c. codici di condotta propri o adesione a codici di condotta collettivi aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;
 - d. programmi di responsabilità sociale di impresa.
4. **Predisposizione di una relazione sul governo societario** a chiusura dell'esercizio sociale da pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio. La relazione deve contenere anche le motivazioni che spingono la società a non integrare strumenti di governo come sopra richiamati (articolo 6, commi 4 e 5).
5. **Garanzia del massimo livello di trasparenza** sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti secondo le previsioni del d.lgs. 33/2013 (articolo 22).
6. **Adeguamento dello Statuto.** L'articolo 26 prevede che le società a controllo pubblico già costituite all'atto di entrata in vigore del T.U. adeguino i propri statuti secondo le specifiche disposizioni.



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

1. Certificazione della separazione contabile dell'attività di assistenza a terra e delle attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali, ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs 18/1999 e dell'art. 8, c. 2-bis, della Legge Antitrust (287/1990).

L'art. 4 della direttiva 96/67/CE, rubricato "Separazione delle attività", prevede che:

"1. L'ente di gestione di un aeroporto, l'utente o il prestatore di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra devono operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività.

2. L'effettiva separazione contabile deve essere controllata da un verificatore indipendente designato dallo Stato membro. Egli verifica anche l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra".

L'art. 7 del d. lgs. n. 18/1999, rubricato anch'esso "Separazione delle attività", nel recepire la Direttiva, prevede che:

"1. L'ente di gestione, il vettore e il prestatore, che forniscono servizi di assistenza a terra, operano la separazione contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate.

2. La separazione contabile relativa alle attività di cui al comma 1 è certificata secondo la legislazione vigente. Il certificatore, in particolare, verifica l'assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dall'ente di gestione".

Aeroporti di Puglia S.p.A. sottopone annualmente alla Società di Revisione, incaricata della revisione legale dei conti, la verifica della separazione contabile, allo scopo di acquisire la relativa certificazione;

2. Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale (art. 6, cc. 2 e 4 del D.Lgs. 175/2016)

Per quanto concerne la predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale, conformemente a quanto previsto dai Contratti di Programma stipulati con ENAC il 2.10.2009 per gli Aeroporti di Bari e Brindisi, sono state individuate alcune "soglie di allarme", in termini di requisiti minimi di solidità patrimoniale. Tali "soglie di allarme" sono di seguito riportate:

- la somma delle voci C e D del Passivo dello Stato Patrimoniale di cui all'art. 2424 c.c., al netto delle voci C dell'Attivo, nonché delle voci B del medesimo attivo relative a cespiti non inclusi nel Capitale Investito Regolatorio, comunque nei limiti del valore attuale dei flussi monetari operativi che si prevede siano generati da tali cespiti nell'arco della durata della concessione, non ecceda per ciascun anno la somma della misura del capitale investito regolatorio netto e del saldo di poste figurative a credito/debito della Società;
- il tempo di rimborso dei debiti finanziari sia inferiore alla durata residua della concessione;
- il rapporto tra flusso monetario dell'attività operativa (ricavi al netto di costi operativi e di gestione) e flusso monetario necessario per il servizio del debito, non risulti inferiore a 1,2 in media triennale;

- la leva finanziaria complessiva della Società non sia superiore al 75%.

In una ottica di rafforzamento ulteriore degli strumenti di valutazione e monitoraggio dei rischi, la Società, già dotata di uno strumento di business intelligence cd. “cruscotto aziendale”, sta procedendo con la definizione e la successiva implementazione di specifici indicatori economici e di performance, rispondenti ad un concetto di più ampia portata e di natura predittiva.

La Società ha individuato tale strumento di sintesi direzionale/quick reporting, relativo agli indicatori economici /performance, in modo da poter ottenere statistiche sulle variabili critiche gestionali a supporto anche delle scelte strategiche ed operative della Società.

RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2021

In adempimento al Programma di Valutazione del rischio aziendale amministrativo, si è proceduto all’attività di monitoraggio e di verifica le cui risultanze, con riferimento alla data del 31/12/2021, sono di seguito evidenziate.

1. La Società

La S.E.A.P. - Società Esercizio Aeroporti Puglia - S.p.A., nasce nel 1984 allo scopo di gestire gli scali del sistema aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie).

Scopo primario della società è la gestione in concessione degli aeroporti pugliesi come stabilito dalla Convenzione di concessione triennale tra ENAC ed AdP del 25 gennaio 2002 successivamente estesa a 40 anni con Decreto Interministeriale Trasporti-Economia-Difesa del 6 marzo 2003 . Tale attività si esplica nella progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l’esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali.

Dal 2006 la nuova ragione sociale è AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

Dal 2018 AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. costituisce la prima Rete Aeroportuale italiana, così come definita dalla Direttiva UE 2009/12, designata con il Decreto Interministeriale n. 6 del 18 gennaio 2018.

2. La Compagine sociale

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2021 è il seguente:

<i>Azionista</i>	%	TOTALE SOTTOSCRITTO
Regione Puglia	99,5978	25.718.838,00 €
Camera di Commercio di Taranto	0,3062	79.193,00 €
Città Metropolitana di Bari	0,0440	11.419,00 €
Amministrazione Comunale di Bari	0,0310	7.962,00 €
Amministrazione Comunale di Brindisi	0,0090	2.430,00 €
Amministrazione Provinciale di Foggia	0,0070	1.723,00 €
Camera di Commercio di Brindisi	0,0030	840,00 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,0020	440,00 €
Totale	100,00	25.822.845,00 €

3. Organo Amministrativo

L'assemblea, nella seduta dell'11.10.2019, ha provveduto alla nomina dell'Organo amministrativo, individuando i seguenti componenti:

- Prof. Tiziano ONESTI – Presidente;
- Dott. Antonio Maria VASILE – Vice Presidente;
- Dott.ssa Rosa Maria CONTE – Consigliere di Amministrazione.

A seguito delle dimissioni volontarie a far data dal 31.08.2021, da parte del Prof. Tiziano Onesti da Presidente e da componente del Consiglio di Amministrazione, gli Amministratori in carica hanno immediatamente convocato, nelle date 17.09-20.09.2021, 15.10-5.11.2021 e 18.11-29.11.2021, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti che, però, non ha deliberato in merito alla nomina dell'Organo Amministrativo ed alla determinazione dei compensi, nonché in merito ai poteri da conferire al Presidente del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 20 dello Statuto sociale.

L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti, inoltre, in data 20.09.2021 ha provveduto a modificare gli articoli 14 e 16 dello Statuto sociale, relativi alla composizione dell'Organo amministrativo ed al meccanismo di sostituzione dei suoi membri, come tra l'altro già auspicato dalla Regione Puglia nella comunicazione del 3 agosto 2021, prot. 1619/sp. ritenendo così di adeguare l'assetto organizzativo tenendo nel contempo in considerazione l'esigenza di contenimento dei costi. In particolare, la Regione Puglia aveva richiesto di prevedere, in alternativa all'attuale composizione di tre membri, la possibilità di nominare un consiglio composto da cinque membri nonché, relativamente alla sostituzione dei

componenti del consiglio stesso, l'eliminazione del riferimento al secondo comma dell'articolo 2386 del c.c., inserendo la previsione espressa che in caso di cessazione dalla carica della maggioranza dei componenti il Consiglio di amministrazione, sarebbe cessato l'intero Consiglio e stabilendo, altresì, che l'Assemblea per la nomina del nuovo Organo Amministrativo dovrà essere convocata senza indugio da parte degli Amministratori rimasti in carica.

Nel corso delle suddette Assemblee e delle riunioni del Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale ha richiesto agli Amministratori in carica di applicare dell'art. 2386 co. 1 c.c. (c.d. "cooptazione"), come peraltro previsto dall'art. 16 dello Statuto Sociale, *"anche in considerazione delle rilevanti decisioni che l'organo amministrativo è quotidianamente chiamato ad adottare nell'avversa condizione di mercato in cui l'azienda si trova ad operare a causa del perdurare della situazione pandemica da Covid-19"*.

Pertanto, anche al fine di assicurare alla Giunta Regionale il tempo necessario per adottare le decisioni in merito, gli Amministratori in carica hanno proceduto all'applicazione di quanto disposto dall'art. 2386, co.1 C.C. e dall'art. 16 dello Statuto sociale, con deliberazione approvata dal Collegio Sindacale, cooptando nel Consiglio di Amministrazione il Direttore Generale in carica e Procuratore della Società, Arch. Marco Catamerò.

Pertanto, tenuto conto che nell'ambito delle prerogative previste dall'art. 14 dello Statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione *"elege nel proprio seno un Presidente e un Vice Presidente con funzioni vicarie che sostituirà il Presidente solo in caso di assenza o di impedimento e senza il riconoscimento di compensi aggiuntivi"*, in data 8.03.2022 si è proceduto definire il seguente assetto dell'Organo amministrativo:

- Dott. Antonio Maria Vasile – Presidente;
- Prof.ssa Rosa Maria Conte – Vice Presidente;
- Arch- Marco Catamerò - Consigliere

Per quanto riguarda le deleghe, l'art. 20 dello Statuto Sociale prevede che *"Il Consiglio può attribuire deleghe di gestione, escluse quelle non delegabili a norma dell'art. 2381 c.c., a un solo amministratore e/o al suo Presidente, ove l'attribuzione di deleghe in favore di quest'ultimo sia stata preventivamente autorizzata dall'Assemblea dei Soci"*.

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti dell'11.10.2019, in tal senso, aveva autorizzato il Consiglio di Amministrazione ad attribuire deleghe di gestione al Presidente dell'Organo amministrativo, formulando il seguente indirizzo: attribuzione al Presidente della delega al "sistema di controllo interno e gestione del rischio" e della delega ai "rapporti istituzionali e affari generali". Inoltre, con riferimento al consigliere di amministrazione delegato, che – ai sensi dello Statuto Sociale – viene individuato in

seno all'Organo amministrativo, ferme restando le prerogative di quest'ultimo, aveva formulato l'indirizzo di attribuire le deleghe: "sviluppo del personale", "finanza" e "comunicazione e relazioni esterne".

Il Consiglio di Amministrazione dell'11.10.2019, inoltre, in linea con la volontà assembleare, ha deliberato (Delibera n. 3/11.10.2019) le seguenti specifiche delle deleghe del Presidente:

1. in materia di sistema di controllo interno e gestione del rischio:

- la supervisione delle attività della funzione di controllo interno e valutazione dei rischi, con finalità di raccordo rispetto al Consiglio di Amministrazione, cui la struttura stessa riporta gerarchicamente;
- il compito di sovrintendere alla redazione del piano delle verifiche annuali di revisione interna da parte della funzione di *Internal Audit*, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- il compito di riferire tempestivamente al Consiglio di Amministrazione in merito a problematiche e criticità nell'ambito delle attività di *Internal Audit*, i cui *report* vengono preventivamente indirizzati al Presidente del Consiglio di Amministrazione e, da questi, previo esame, sottoposti all'attenzione dell'organo amministrativo con periodicità da valutare anche in relazione alla severità delle eventuali criticità emerse nel corso delle verifiche.

2. in materia di rapporti istituzionali e affari generali:

- il potere di rappresentare le Società nei rapporti istituzionali della Società con il Parlamento, il Governo, i Ministeri, gli organi istituzionali e in genere le Autorità, comprese quelle di vigilanza;
- il potere di sovrintendere l'organizzazione e le attività degli affari generali della Società, compresi quelli istituzionali, societari e legali.

Inoltre, con Delibera n. 4 dell'11.10.2019 il Consiglio ha attribuito al Dott. Antonio Maria Vasile, in linea con l'indirizzo espresso dalla medesima Assemblea, le seguenti deleghe operative, ai sensi dell'art. 2381, secondo comma, del Codice Civile:

3. In materia di sviluppo del personale, da esercitarsi d'intesa con il Direttore Generale:

- il potere di attribuire promozioni, di riconoscere sviluppi di carriera, di indicare ruoli organizzativi e funzioni nel rispetto dell'assetto organizzativo della Società, di attribuire anticipi, anche di TFR, nel rispetto della normativa aziendale e di istruire le attività propedeutiche all'assunzione di eventuali provvedimenti sanzionatori o disciplinari da parte del Consiglio di Amministrazione;
- il potere di rappresentare la Società nelle relazioni sindacali e di partecipare ai tavoli di

negoiazione in rappresentanza della Società;

- il potere di addivenire alla conclusione delle vertenze sindacali e di firmare i relativi verbali.

4. in materia di finanza, da esercitarsi entro il limite di importo massimo per singola operazione di euro 2.500.000,00 e con impegno ad una rendicontazione almeno bimestrale all'organo amministrativo delegante, attinenti alla gestione della liquidità e ai rapporti con le banche e, in particolare:

- il potere di compiere qualsiasi operazione sia attiva che passiva nei confronti di banche, istituti di credito e operatori finanziari nel limite massimo di cinque milioni di euro per le operazioni passive e, senza limite di importo, per le operazioni attive;
- il potere di negoziare le condizioni applicabili ai conti correnti e ad ogni altro deposito della Società;
- il potere di eseguire in Italia e all'estero le seguenti operazioni: apertura di conto corrente di corrispondenza e di deposito (anche vincolato); disposizioni e prelevamenti da conti correnti, anche mediante assegni bancari all'ordine di terzi, a valere sulle disponibilità liquide e su concessioni di credito; girata di assegni e documenti allo sconto e all'incasso; apertura di credito in conto corrente e richiesta di crediti di natura finanziaria; utilizzo di aperture di credito libero e documentario; costituzione di depositi cauzionali a fronte di locazioni e di operazioni finanziarie; perfezionamento di operazioni di copertura da rischio di tasso o da altri rischi di natura finanziaria; locazione, uso e disdetta di cassette di sicurezza, armadi e comparti di casseforti, costituzione ritiro di depositi chiusi;
- il potere di svolgere gli atti di gestione delle disponibilità finanziarie, compresi gli investimenti e gli smobilizzi di valori mobiliari, avvalendosi di enti creditizi, uffici postali, nonché gestione dei conti correnti con utilizzo anche delle aperture di credito a vario titolo concesse alla società;
- il compito di curare le relazioni con gli istituti finanziari, anche al fine di predisporre gli adempimenti propedeutici ad operazioni di emissione di strumenti finanziari;

5. In materia di comunicazione e relazioni esterne:

- il potere di strutturare e organizzare il sistema aziendale di comunicazione ed informazione della Società, sia all'interno che nelle relazioni esterne, curando – d'intesa con il Direttore Generale – le scelte promozionali, i rapporti con i *media* e l'attività di diffusione e propaganda delle iniziative promosse dalla Società;
- il potere di curare le relazioni esterne della Società, mediante la predisposizione, in coordinamento con il Direttore Generale e con gli uffici preposti, degli strumenti comunicativi più idonei a favorire l'efficacia dell'informativa agli *stakeholder* aziendali, anche mediante i canali

digitali e i *social networks*.

Pertanto, sulla base di quanto previsto dall'art. 20 dello Statuto Sociale e di quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti dell'11.10.2019 e dalle delibere n. 3 e n. 4 dell'11.10.2019 del Consiglio di Amministrazione, si è proceduto all'attribuzione al Presidente del Consiglio di Amministrazione le seguenti deleghe:

1. “sistema di controllo interno e gestione del rischio”
2. “rapporti istituzionali e affari generali”
3. “sviluppo del personale”,
4. “finanza”
5. “comunicazione e relazioni esterne”.

4. Organo di Controllo – Revisore

L'organo di controllo è costituito da un Collegio sindacale, nominato con delibera assembleare in data 13 gennaio 2017 per il triennio 2017-2018-2019.

- Presidente del Collegio Sindacale: Dott.ssa Daniela De Vincenzo (designazione da parte del M.E.F.);
- Sindaco Effettivo: Dott. Paolo Botticelli (designazione da parte del M.I.T.);
- Sindaco Effettivo: Dott. Michele De Chirico
- Sindaco Supplente: Dott.ssa Aurora De Falco
- Sindaco Supplente: Dott. Giantommaso Zacheo

Nel corso dell'Assemblea dei Soci del 10.07.2020, il Presidente del C.d.A. ha riferito che, ai sensi dell'art. 22 del vigente statuto sociale e dall'art. 11, comma 2 e 3 del D.M. 521/97, il Ministro dell'Economia e Finanze ha designato il Presidente del Collegio Sindacale individuando, con nota prot. 7753 del 14.05.2020, il Dott. Vito PLANTONE, Dottore Commercialista e Revisore Contabile.

Analogamente, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato, ai sensi dell'art. 11, comma 2, del D.M. 521/97, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha designato il Sindaco Effettivo individuando, con nota prot. 8807 del 10.07.2020, il Dott. Gianluca PAPARESTA, Dottore Commercialista e Revisore Contabile.

L'Assemblea Ordinaria, nella seduta del 13.07.2021 ha deliberato la nomina del nuovo Collegio Sindacale, come di seguito:

- Presidente: Dott. Vito Plantone (designazione da parte del M.E.F.)
- Sindaco Effettivo: Dott. Gianluca Paparesta (designazione da parte del M.I.M.S.)
- Sindaco Effettivo: Dott.ssa Aurora De Falco
- Sindaco Supplente: Mariangela Quatraro
- Sindaco Supplente: Giantommaso Zacheo

La revisione legale dei conti ed il controllo contabile ex art. 2409ter del C.C. e D.Lgs 39/2010 per il triennio 2021-2023 è affidata alla KPMG S.p.A., nominata dall'Assemblea del 5.11.2021, subentrando alla Ernst & Young S.p.A. .

5. La situazione del personale occupato alla data del 31 dicembre 2021 è la seguente:

descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
dirigenti	7	7							7	7
quadri	19	21	5	5	1	1	1	1	26	28
impiegati	153	153	50	50	3	3	1	1	207	207
operai	70	70	26	25	4	3	4	4	104	102
Totale	249	251	81	80	8	7	6	6	344	344

6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2020.

La Società ha condotto la misurazione del rischio di crisi aziendale utilizzando gli strumenti di valutazione indicati nel Programma elaborato ai sensi dell'art. 6, co. 2, d.lgs. 175/2016 e verificando l'eventuale sussistenza di profili di rischio di crisi aziendale in base al Programma medesimo, secondo quanto di seguito indicato. Come riferito in precedenza, In una ottica di rafforzamento ulteriore degli strumenti di valutazione e monitoraggio dei rischi, la Società, già dotata di uno strumento di business intelligence cd. "cruscotto aziendale", sta procedendo con la definizione e la successiva implementazione di specifici indicatori economici e di performance, rispondenti ad un concetto di più ampia portata e di natura predittiva.

6.1. ANALISI DI BILANCIO

L'analisi di bilancio si è articolata nelle seguenti fasi:

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci, dalle analisi di settore e da ogni altra fonte significativa;
- riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico;
- elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini, degli indici, dei flussi;
- comparazione dei dati relativi all'esercizio corrente e ai tre precedenti;
- formulazione di un giudizio sui risultati ottenuti.

6.1.1. ESAME DEGLI INDICI E DEI MARGINI SIGNIFICATIVI

La seguente tabella evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nel periodo oggetto di esame (esercizio corrente e tre precedenti).

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2021	2020	2019	2018	2017
Margine primario di struttura	Mezzi propri - Attivo fisso	- 23.089.253	- 27.014.576	- 14.816.427	- 23.611.842	- 32.754.247
Indice primario di struttura	Mezzi propri / Attivo fisso	0,92	0,90	0,94	0,91	0,87
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso	16.407.783	15.083.531	26.655.747	7.599.204	16.032.854
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso	1,06	1,05	1,11	1,03	1,06

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2021	2020	2019	2018	2017
Indice di indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti) / Mezzi Propri	0,46	0,39	0,50	0,53	0,52
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento / Mezzi Propri	0,21	0,15	1,50	1,53	1,52

INDICI DI REDDITIVITA'		2021	2020	2019	2018	2017
ROE netto	Risultato netto/Patrimonio netto	0,02	0,31	0,14	0,14	0,12
ROE lordo	Risultato lordo/Patrimonio netto	0,07	0,43	0,20	0,24	0,21
ROI	Risultato operativo/(C/O - Passività operative)	0,05	0,23	0,11	0,10	0,08
ROS	Risultato operativo/ Ricavi di vendite	0,10	0,61	0,11	0,13	0,10

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2021	2020	2019	2018	2017
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti	15.570.997	13.879.902	25.777.674	6.839.841	15.339.809
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti	1,20	1,25	1,35	1,08	1,23
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti	15.055.725	13.354.549	25.254.462	6.339.686	14.818.835
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti	1,20	1,24	1,34	1,07	1,22

Indicatore di sostenibilità del Debito: DSCR (Debt Service Cover Ratio):

Per quanto riguarda il DSCR storico, il monitoraggio avverrà a partire dall'esercizio 2022, tenuto conto:

- della Compensazione Covid Gestori per Euro 16.030.845 registrata per competenza nel 2021 e incassata totalmente nel 2022;
- del pagamento previsto della prima rata del finanziamento ex UBI al 31.12.2022.

Per ciò che concerne il DSCR prospettico, il piano economico-finanziario 2022-2026 prevede un indice di sostenibilità dell'indebitamento pari a +4,94% nel 2022 e +12,10% nel 2023, ritornando così alla situazione pre-covid e confermando la solidità finanziaria dell'azienda e la capacità di far fronte ai debiti finanziari.

6.1.2. VALUTAZIONE DEI RISULTATI

Gli indicatori esaminati non hanno evidenziato situazioni di potenziale rischiosità per la Società. In particolare:

Il **marginale primario di struttura** (ed il relativo indice) indicano la capacità dell'impresa di coprire con mezzi propri le attività immobilizzate dell'azienda. Al 31 dicembre 2021 il margine, pari a 23,1 Mln registra un decremento pari al 18,9% rispetto al 2020, dovuto all'entrata in esercizio dei nuovi investimenti infrastrutturali ed al risultato positivo 2021. L'importo risulta ampiamente "coperto" dalle passività consolidate (TFR, altri fondi e debiti a M/L termine) che ammontano a 37,6 Mln di euro. Ciò denota un perfetto equilibrio tra capacità di impresa ed attività immobilizzate dell'azienda.

Il **marginale secondario di struttura** (ed il relativo indice) valutano la capacità dell'azienda di "coprire" in modo corretto le proprie immobilizzazioni. Al 31 dicembre del 2021 il margine risulta pari a 16,4 mln di euro e l'indice (pari al rapporto tra fonti consolidate ed Attivo Immobilizzato netto) di 1,06 delineando anche in questo caso un buon equilibrio tra le entità analizzate.

L'**indice di indebitamento complessivo**, costituito dal rapporto tra il capitale genericamente di terzi e dai mezzi propri dell'azienda, esprime il grado di indebitamento dell'impresa, ovvero la misura in cui essa ricorre al capitale di terzi per finanziarsi. Al 31 dicembre 2021 l'indice è risultato essere pari a 0,46 evidenziando una relazione debito/mezzi propri dell'azienda ben equilibrata.

L'**indice di indebitamento finanziario** c.d. LEVERAGE, , costituito dal rapporto tra l'ammontare di tutte le passività di finanziamento ed i mezzi propri dell'azienda, dimostra in che modo l'azienda riesce a finanziare i propri investimenti ed in particolare se con prevalenza di capitale proprio o di capitale di terzi. Al 31 dicembre 2021 tale indice è compreso tra 1 e 2. Ciò delinea una situazione di positività evidenziando un buon rapporto tra capitale proprio e capitale di terzi. . Al 31 dicembre 2021 tale indice è compreso tra 1 e 2. Ciò delinea una situazione di positività evidenziando un buon rapporto tra capitale proprio e capitale di terzi (in quanto quest'ultimo si mantiene al di sotto del 50%) al molto al di sotto della soglia di allarme richiesta da ENAC in termini di requisiti minimi di solidità patrimoniale (<75%).

Il **ROE netto (Tasso di Redditività del capitale proprio)** è dato dal rapporto tra risultato netto e patrimonio netto. Al 31 dicembre 2021 risulta pari a + 0,02.

Il **ROI (Return on Investment)** è dato dal rapporto tra il Risultato Operativo ed il capitale investito netto. Indica la redditività e l'efficienza economica della gestione caratteristica a prescindere dalle fonti utilizzate. Esprime, pertanto, la capacità di generare reddito mediante trasformazione del capitale investito aziendale. Al 31 dicembre 2021 risulta essere pari a + 0,05.

Il **ROS (Return on Sales)** è dato dal rapporto tra l'utile operativo e il fatturato dell'azienda. Indica la redditività operativa (derivante cioè dalla gestione caratteristica dell'impresa) delle vendite. Al 31 dicembre 2021 è risultato pari a + 0,10.

Il **marginale di tesoreria** (dato dalla differenza tra l'attivo circolante e le passività correnti al netto del valore delle rimanenze di magazzino) esprime la capacità dell'azienda di far fronte alle passività correnti a breve termine attraverso l'utilizzo delle disponibilità liquide e dei crediti a breve termine. Al 31 dicembre 2021 risulta essere pari a circa 15,1 mln di euro dimostrando che l'azienda ha sufficienti disponibilità da utilizzare per soddisfare i debiti a breve senza intaccare il processo produttivo.

Il correlato **indice di liquidità** (dato dal rapporto tra la somma delle liquidità immediate e differite e le passività correnti) al 31 dicembre 2021 risulta essere pari a 1,20 evidenziando un buon equilibrio finanziario in quanto consente all'azienda di fronteggiare tranquillamente gli impegni a breve.

Il **marginale di disponibilità** o Capitale circolante Netto è dato dalla differenza tra l'attivo circolante e le passività correnti. Esprime la capacità dell'azienda di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve (magazzino, disponibilità, liquidità). Al 31 dicembre 2021 risulta essere positivo per circa 15,6 mln di euro.

Il correlato **indice di disponibilità** (dato dal rapporto tra l'attivo circolante e le passività correnti) al 31 dicembre 2021 è pari 1,20.

La somma delle voci C e D del Passivo dello Stato Patrimoniale di cui all'art. 2424 c.c., al netto delle voci C dell'Attivo, nonché delle voci B del medesimo attivo relative a cespiti non inclusi nel Capitale Investito Regolatorio, pari 27,8 milioni di euro non eccede per l'esercizio 2021, la somma della misura del capitale investito regolatorio netto pari a 41,1 milioni di euro;

Il **DSCR (Debt Service Coverage Ratio)** è lo strumento che consente di valutare la sostenibilità dell'indebitamento in ottica prospettica in quanto rapporta il cash flow prodotto dall'impresa, con gli impegni finanziari assunti in termini di quota capitale ed interesse oggetto di rimborso nell'orizzonte temporale considerato. Questo è dato dal rapporto tra il Cash flow operativo, al netto delle imposte sul reddito di esercizio ed il flusso finanziario al servizio del debito, ossia l'ammontare degli interessi passivi e della quota capitale dei finanziamenti nel periodo considerato.

Come già evidenziato, per quanto riguarda il DSCR storico, il monitoraggio avverrà a partire dall'esercizio 2022, tenuto conto:

- della Compensazione Covid Gestori per Euro 16.030.845 registrata per competenza nel 2021 e incassata totalmente nel 2022;
- del pagamento previsto della prima rata del finanziamento ex UBI al 31.12.2022.

Per ciò che concerne il DSCR prospettico, il piano economico -finanziario 2022-2026 prevede un indice di sostenibilità dell'indebitamento pari a +4,94% nel 2022 e + 12,10% nel 2023, ritornando così alla situazione pre - covid e confermando la solidità finanziaria dell'azienda e la capacità di far fronte ai debiti finanziari.

Gli effetti della crisi pandemica COVID-19

In considerazione degli effetti della pandemia COVID-19 e della drastica riduzione dei volumi di traffico, è in atto alla data di approvazione del progetto di bilancio al 31 dicembre 2021 ed è prevedibile una prosecuzione per i prossimi mesi di una significativa contrazione dei ricavi aeronautici e non aeronautici della Società, che ha già azionato e reso operativo un piano articolato di efficientamento al fine di mitigare i negativi impatti dell'eccezionale situazione sulla redditività.

L'Organo amministrativo, tenendo conto degli effetti dell'epidemia di Covid-19, analogamente al 2019 ed al 2020, ha redatto il Bilancio d'esercizio 2021 nel presupposto della continuità aziendale. Come noto, negli anni scorsi gli Amministratori avevano valutato sussistente il presupposto della continuità aziendale considerando anche le disposizioni di cui all'art. 38-quater, comma 2, del Decreto "Rilancio" (D.L. 34/2020 convertito nella Legge 77/2020) che ha precisato la portata dell'art. 7 del D.L. 23/2020, con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 8 dell'OIC,. Considerando il Piano Economico-Finanziario prospettico che evidenzia il recupero della redditività aziendale, gli Amministratori ritengono sussistente il principio della continuità aziendale anche in sede di redazione del presente Bilancio, garantito inoltre alla decisione del Socio Regione Puglia di stanziare un apposito Fondo per la copertura delle perdite delle società partecipate nell'ambito del Rendiconto 2019 e del Bilancio di Previsione 2021, nonché dall'incasso nel 2022 della compensazione Covid prevista dal Fondo a sostegno dei Gestori aeroportuali, approvato dalla Legge Finanziaria 2021 e dal relativo Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

7. CONCLUSIONI.

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex art. 6, co. 2 e 14, co. 2, 3, 4, 5 del d.lgs. 175/2016 inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia da escludere.

3. Strumenti integrativi di governo societario (art. 6, cc. 3 e 5 del D.lgs. 175/2016)

Ai sensi dell'art. 6, co. 3 del d.lgs. 175/2016:

"Fatte salve le funzioni degli organi di controllo previsti a norma di legge e di statuto, le società a controllo pubblico valutano l'opportunità di integrare, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell'attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:

- a) regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;*
- b) un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza rispetto alla dimensione e alla complessità dell'impresa sociale, che collabora con l'organo di controllo statutario, riscontrando tempestivamente le richieste da questo provenienti, e trasmette periodicamente all'organo di controllo statutario relazioni sulla regolarità e l'efficienza della gestione;*
- c) codici di condotta propri, o adesione ai codici di condotta collettivi aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;*

d) programmi di responsabilità sociale dell'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea”.

In base al co. 4:

“Gli strumenti eventualmente adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio di esercizio”.

In base al co. 5:

“Qualora le società a controllo pubblico non integrino gli strumenti di governo societario con quelli di cui al comma 3, danno conto delle ragioni all'interno della relazione di cui al comma 4”.

a) Adozione di regolamenti interni

Con riferimento ai regolamenti interni, volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale, e al fine di sistematizzare la metodologia operativa, ruoli e responsabilità, Aeroporti di Puglia si è dotata di regolamenti e procedure, quali a titolo non esaustivo:

- Regolamento per l'affidamento degli appalti;
- Misura per l'assegnazione incarichi interni (RUP DL CSE CSP DEC);
- Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per gli affidamenti di beni e servizi;
- Regolamento per l'Elenco dei Consulenti;
- Regolamento per l'Elenco degli Avvocati;
- Regolamento per l'affidamento dei Servizi di Ingegneria e Architettura;
- Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi;
- Procedura per la selezione del personale;
- Procedura operativa extra Aviation.

In materia di Sistema di gestione, la Società è in possesso della “Certificazione Ambientale”, secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015 (per gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie), e della Certificazione “Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra” secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 (per gli scali di Bari e Brindisi).

In tema di tutela del diritto di proprietà intellettuale (intesa sia con riferimento ai diritti d'autore che con riferimento ai diritti di proprietà industriale) di concorrenza e più in generale di prevenzione la Società ha previsto anche nel Modello 231 una serie di protocolli di controllo generali e specifici.

Inoltre, l'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza in data 09/02/2022, ha confermato per Aeroporti di Puglia il Rating di Legalità “TRE STELLE ★★★”.

b) Ufficio di controllo interno

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di Aeroporti di Puglia è il risultato di successive integrazioni e aggiornamenti, ed è finalizzato a implementare un modello di governance sempre più evoluto e in linea con i modelli di riferimento e le *best practices* esistenti in ambito nazionale. Il sistema di controllo interno è costituito dall'insieme di regole, procedure, sistema di procure e deleghe e strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi ed a favorire una conduzione dell'impresa coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione.

Nel sistema di controllo e gestione dei rischi, a supporto del Vertice aziendale, sono previsti i seguenti livelli di controllo:

- un primo livello, a cura del management operativo, che definisce e gestisce i controlli cosiddetti di linea, insiti nei processi operativi; si tratta di controlli procedurali, informatici, finanziari, comportamentali, svolti sia da chi mette in atto una determinata attività, sia da chi ne ha la responsabilità di supervisione. Tutte le funzioni aziendali eseguono tali controlli diretti nella gestione delle proprie responsabilità;
- un secondo livello che presidia il processo di valutazione e controllo dei rischi garantendone la coerenza rispetto agli obiettivi aziendali e rispondendo a criteri di segregazione organizzativa in modo sufficiente per consentire un efficace monitoraggio;
- un terzo livello, presidiato dall'Internal Audit, che fornisce valutazioni indipendenti, attraverso un'attività di verifica generale sulla struttura e sulla funzionalità dei controlli interni.

La Società si è pertanto dotata di una struttura di Internal Audit indipendente e autonoma, attraverso un'attività di supervisione e coordinamento svolta dal Presidente del CdA.

La Direzione Internal Audit, in linea con gli *“Standards for the Professional Practice of Internal Audit”*, emessi dall'*“Institute of Internal Auditors”*, sulla base del Piano di Audit, valuta l'adeguatezza del complessivo Sistema di Controllo Interno con approccio professionale sistematico, tenendo conto della dimensione e delle specificità operative della Società, portando all'attenzione del Vertice aziendale e del management eventuali aspetti critici che possono compromettere gli obiettivi aziendali, promuovendo iniziative di continuo miglioramento dei processi di controllo e di gestione dei rischi.

Nell'ambito del Sistema di Controllo Interno di Aeroporti di Puglia, i rischi sono individuati in funzione delle seguenti principali categorie di rischio:

- Rischi Operativi, legati alla capacità dell'organizzazione di conseguire gli obiettivi in termini di efficacia ed efficienza;
- Rischi di Reporting, legati all'affidabilità ed integrità delle informazioni di bilancio e del reporting interno;
- Rischi di Conformità, legati all'osservanza delle norme. In tale categoria di rischio rientrano (a livello macro) i rischi collegati alla commissione di reati di cui al D.Lgs. 231/2001, nonché i rischi collegati alle fattispecie di illeciti previsti dalla Legge 190/12 e dal Piano Nazionale Anticorruzione;
- ulteriore categoria dei cd. Rischi strategici, rispetto ad obiettivi di natura generale e definiti ai livelli più elevati della struttura organizzativa, allineati e a supporto della missione aziendale e che includono i rischi legati alla capacità dell'azienda di competere sul mercato

attribuendo a ciascuno di essi uno scoring sia a livello inerente (senza tener conto, a livello di disegno, del sistema di controllo) che residuo (mitigati, a livello di disegno, dal sistema di controllo).

Lo standard di riferimento adottato per l'analisi è il “*CoSO Internal Control – Integrated Framework (2013)*”. Secondo il CoSO, il sistema di controllo interno è articolato in 5 componenti di controllo (Ambiente di Controllo, Valutazione del Rischio, Attività di Controllo, Informazione e Comunicazione e Attività di Monitoraggio), e risulta efficace se, con riferimento a uno o più obiettivi, tutte e cinque le componenti esistono nel disegno e nell'implementazione del complessivo sistema aziendale e funzionano in maniera integrata nell'operatività.

L'azione dell'Internal Audit si inserisce nel più ampio e complesso “sistema di controllo” a cui Aeroporti di Puglia viene assoggettata, tra cui i principali soggetti e organi deputati al controllo sono:

- Collegio Sindacale;
- Società di revisione contabile;
- Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001;
- Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012;
- Privacy/DPO;
- Auditing del Sistema Qualità (es. “*Certificazione Ambientale*”, secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015, *Certificazione “Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra”* secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015).

c) Codice di condotta propri

Aeroporti di Puglia, per assicurare che il comportamento di coloro che operano per conto o nell'interesse della Società sia sempre conforme ai principi di correttezza e di trasparenza nella conduzione degli affari e delle attività aziendali, ha ritenuto opportuno procedere, all'adozione di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (di seguito anche “Modello”) in linea con le prescrizioni del Decreto e con le indicazioni della giurisprudenza in materia, nonché sulla base delle Linee Guida emanate da Confindustria, per quanto applicabili.

Tali iniziative, unitamente alla riverifica dei principi e delle regole di condotta contenuti nel Codice Etico (di seguito anche “Codice”), parte integrante del Modello, sono state assunte nella convinzione che l'adozione di tale Modello, possa costituire un valido strumento di sensibilizzazione nei confronti di tutti coloro che operano nell'interesse o a vantaggio di AdP.

In particolare, il Codice Etico di Aeroporti di Puglia S.p.A. esplicita i valori a cui i Destinatari devono adeguarsi, accettando responsabilità, assetti, ruoli e regole della cui violazione, anche se da essa non consegue alcuna responsabilità verso terzi, essi si assumono la personale responsabilità verso l'interno e verso l'esterno della Società.

Nei rapporti di affari Aeroporti di Puglia si ispira ai principi di lealtà, onestà, correttezza, trasparenza, efficienza e rispetto della legge e dei valori espressi nel Codice, ed esige analogo comportamento da parte di coloro con cui intrattiene rapporti di qualsiasi natura.

La violazione del Codice Etico, del Modello e delle procedure compromette il rapporto fiduciario tra Aeroporti di Puglia ed i Destinatari. Tali violazioni saranno perseguite dalla Società incisivamente, con

tempestività ed immediatezza, mediante provvedimenti disciplinari/sanzionatori adeguati e proporzionati, indipendentemente dall'eventuale rilevanza penale di tali comportamenti e dall'instaurazione di un procedimento penale nei casi in cui costituiscano reato.

Il sistema disciplinare/sanzionatorio (di seguito anche "sistema"), adottato ai sensi dell'art. 6, comma secondo, lett. e) D. Lgs. 231/01, è diretto a sanzionare il mancato rispetto dei principi contenuti nel Codice Etico e delle misure indicate nel Modello 231 adottato dalla Società. La predisposizione di un adeguato sistema per la violazione delle prescrizioni contenute nel Modello 231 è, infatti, condizione essenziale per assicurare l'effettività del Modello stesso.

Ai fini del sistema disciplinare, e nel rispetto delle previsioni di cui alla contrattazione collettiva ovvero delle previsioni riportate nel contratto che regola il rapporto con il terzo, laddove applicabili, costituiscono condotte oggetto di sanzione le azioni o i comportamenti posti in essere in violazione del Modello 231. L'applicazione delle sanzioni disciplinari prescinde dall'avvio e/o dall'esito di un eventuale procedimento penale, in quanto le regole di condotta imposte dal Modello 231 sono assunte da Aeroporti di Puglia in piena autonomia ed indipendentemente dalla tipologia di illecito che le violazioni del Modello stesso possano determinare.

L'attività di vigilanza sull'osservanza del Codice, predisponendo adeguati strumenti e procedure di informazione, prevenzione e controllo, intervenendo, se del caso, con azioni correttive, è svolta dall'Organismo di Vigilanza (di seguito anche "OdV") della Società, nonché dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (di seguito anche "RPCT") ex L. 190/12.

Si ritiene inoltre che il Codice Etico, quale documento integrante del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01 sia strumento di stimolo a favorire la creazione di un ambiente caratterizzato da un forte senso di integrità etica quale contributo fondamentale all'efficacia delle politiche e dei sistemi di controllo, tale da non rendere necessario, al momento, procedere con la redazione di ulteriori strumenti integrativi in termini di codice di condotta.

In Aeroporti di Puglia S.p.A, l'attività propria dell'Organismo di Vigilanza ex art. 6 D.Lgs. 231/01, così come definita nel Modello di Organizzazione e Gestione adottato dalla Società è stata affidata ad un Organismo collegiale esterno. L'Organismo di Vigilanza predispose un Piano Annuale di Verifiche ai sensi del D.Lgs. 231/01 con la specifica delle aree di intervento per lo svolgimento delle attività di verifica al fine di testare l'adeguatezza del Sistema dei Controlli Interni e l'attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/01. Esso, in attuazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società ai sensi del D.Lgs. n. 231/01, si è dotato di un apposito Regolamento che ne disciplina il funzionamento.

In linea con quanto stabilito dall'ANAC *"...in una logica di coordinamento delle misure e di semplificazione degli adempimenti, le società integrano il modello di organizzazione e gestione ex d.lgs. n. 231 del 2001 con misure idonee a prevenire anche i fenomeni di corruzione e di illegalità all'interno delle società in coerenza con le finalità della legge n. 190 del 2012..."* Aeroporti di Puglia S.p.A. ha quindi riportato le misure integrative ex L. 190/12 in apposito documento denominato Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (di seguito anche "PTPCT" o "Piano Anticorruzione") aggiornato e approvato annualmente dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, mentre gli elementi comuni alle due normative di riferimento, sono trattati nel Modello 231 in particolare e sono da considerarsi validi anche ai fini della L. 190/12.

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 di cui il Codice Etico ne è parte integrante approvato nella seduta del CdA del 27/6/2019 è in corso di aggiornamento rispetto alle successive evoluzioni organizzative e normative intervenute.

d) Programmi di responsabilità sociale dell'impresa

Attualmente, nell'ambito del Contratto di Programma, sono definiti specifici indicatori di tutela ambientale e di *customer satisfaction*.

Aeroporti di Puglia S.p.A., seppur non obbligata, redige a corredo della tradizionale rendicontazione finanziaria, anche una dichiarazione sui temi di carattere non finanziario, inserita nella Relazione sulla gestione, così come previsto dalla Delibera n. 20267 del 18.01.2018 Consob, di adozione del Regolamento di attuazione del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, relativo alla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario, in attuazione della Direttiva europea (2014/95/UE), recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 254/2016).

La società ha aderito al Global Compact dell'ONU dal 6 febbraio 2019, rinnovando annualmente il *commitment* da parte della Società nei confronti del Programma.

Con la ratifica del documento internazionale del Global Compact, Aeroporti di Puglia è tra i primi gestori aeroportuali italiani che si impegna formalmente a perseguire, nella propria sfera di influenza, dieci principi fondamentali, relativi ai diritti umani, agli standard lavorativi, alla tutela dell'ambiente e alla lotta contro la corruzione. Principi già condivisi universalmente derivanti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dalla Dichiarazione ILO, dalla Dichiarazione di Rio e dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione.

Nella seguente tabella si riportano gli strumenti integrativi di governo societario:

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
Art. 6 comma 3 lett. a)	Regolamenti interni	<p>La Società si è dotata dei seguenti principali regolamenti interni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regolamento per l'affidamento degli appalti; • Misura per l'assegnazione incarichi interni (RUP DL CSE CSP DEC); • Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per gli affidamenti di beni e servizi; • Regolamento per l'Elenco dei Consulenti; • Regolamento per l'Elenco degli Avvocati; • Regolamento per l'affidamento dei Servizi di Ingegneria e Architettura; • Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi; • Procedura per la selezione del personale; • Procedura operativa extra Aviation. <p>In materia di Sistema di gestione, la Società è in possesso della "Certificazione Ambientale", secondo la norma UNI EN</p>	<p>L'aggiornamento dei regolamenti interni oltre che l'adozione di ulteriori eventuali strumenti e/o integrazione e miglioramento degli strumenti adottati, è oggetto di continuo monitoraggio, in linea con le esigenze operative-organizzative.</p>



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		<p>ISO 14001:2015 (per gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie), e della Certificazione “Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra” secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 (per gli scali di Bari e Brindisi).</p> <p>In tema di tutela del diritto di proprietà intellettuale (intesa sia con riferimento ai diritti d'autore che con riferimento ai diritti di proprietà industriale) di concorrenza e più in generale di prevenzione la Società ha previsto anche nel Modello 231 una serie di protocolli di controllo generali e specifici.</p>	
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	<p>La società è dotata di una struttura Internal Audit, oltre che:</p> <ul style="list-style-type: none">• Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001;• Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012;• Privacy/DPO;• Auditing del Sistema Qualità (es. “Certificazione Ambientale”, secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015, Certificazione “Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra” secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015).	L'integrazione di eventuali ulteriori misure integrative, rispetto agli strumenti adottati, sarà valutata in linea con le esigenze operative-organizzative.
Art. 6 comma 3 lett. c)	Codice di condotta	<p>La Società è dotata di un proprio Codice Etico, che esplicita i valori a cui i Destinatari devono adeguarsi, accettando responsabilità, assetti, ruoli e regole della cui violazione, anche se da essa non consegue alcuna responsabilità verso terzi, essi si assumono la personale responsabilità verso l'interno e verso l'esterno della Società.</p> <p>Il vigente Codice Etico - le cui misure sono parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231 e coordinato nel Piano della Trasparenza e di Prevenzione della Corruzione - è stato approvato nella seduta del CdA del 27/6/2019.</p> <p>Nel 2022 è stato confermato il Rating di Legalità con punteggio “TRE STELLE”, rilasciato dall'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza.</p>	Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 di cui il Codice Etico ne è parte integrante approvato nella seduta del CdA del 27/6/2019 è in corso di aggiornamento rispetto alle successive evoluzioni organizzative e normative intervenute.
Art. 6 comma 3 lett. d)	Programmi di responsabilità sociale	<p>Attualmente, nell'ambito del Contratto di Programma, sono definiti specifici indicatori di tutela ambientale e di <i>customer satisfaction</i>.</p> <p>Aeroporti di Puglia S.p.A., seppur non obbligata, redige a corredo della tradizionale rendicontazione finanziaria, anche una dichiarazione sui temi di carattere non finanziario, inserita nella</p>	Al momento, non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi in materia di Programmi di responsabilità sociale.



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		<p>Relazione sulla gestione, così come previsto dalla Delibera n. 20267 del 18.01.2018 Consob, di adozione del Regolamento di attuazione del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, relativo alla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario, in attuazione della Direttiva europea (2014/95/UE), recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 254/2016).</p> <p>La società ha aderito al Global Compact dell'ONU dal febbraio 2019, rinnovando annualmente il commitment da parte della Società nei confronti del Programma. Con la ratifica del documento internazionale del Global Compact, Aeroporti di Puglia è il primo Gestore aeroportuale italiano che si impegna formalmente a perseguire, nella propria sfera di influenza, dieci principi fondamentali, relativi ai diritti umani, agli standard lavorativi, alla tutela dell'ambiente e alla lotta contro la corruzione. Principi già condivisi universalmente derivanti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dalla Dichiarazione ILO, dalla Dichiarazione di Rio e dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione.</p>	

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

~~Prof.ssa Rosa Maria CONTE~~

Arch. Marco CATAMERO