

***Aeroporti di Puglia S.p.A.***  
***Bilancio al 31 dicembre 2022***



# Aeroporti di Puglia S.p.A.

**Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022**

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

12 giugno 2023



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](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto: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 2022, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

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

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte 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.

#### **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



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

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2022

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.



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

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2022

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 2022, 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 della Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

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

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, 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, 12 giugno 2023

KPMG S.p.A.

Marco Fabio Capitanio  
Socio

*Aeroporti di Puglia S.p.A.*

*Progetto di*

*Bilancio al 31 dicembre 2022*

# *Relazione sulla Gestione*

*al 31 dicembre 2022*

## **CARICHE SOCIALI**

### **Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Antonio Maria Vasile
Vice Presidente	Rosa Maria Conte
Consigliere	Ruggiero Dicorato
Consigliere	Ilaria Morga
Consigliere	Vania Romano

### **Collegio Sindacale**

Presidente	Vito Plantone
Sindaco Effettivo	Gianluca Paparesta
Sindaco Effettivo	Aurora De Falco

### **Società di Revisione**

KPMG S.p.A.

### **Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01**

Presidente	Pietro Di Mango
Componente	Michele De Chirico
Componente	Rossana Vitone

### **Direttore Generale Procuratore**

Marco Catamerò

**Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione:** Jacopo Gerro



### Composizione societaria alla data odierna

Alla data del 31 dicembre 2022, 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>	%	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 €
<b>Totale</b>	<b>100,000</b>	<b>25.822.845,00 €</b>	<b>25.822.845,00 €</b>

### Premessa

Signori Azionisti,

L'esercizio 2022 è stato un anno molto positivo per la Vostra Società.

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti organizzativi sul settore aeroportuale anche nei primi mesi del 2022. Tuttavia, grazie al calo dei contagi e al buon andamento delle campagne di vaccinazione, nonché alla incisiva azione commerciale da parte di AdP, si è assistito ad un progressivo incremento del traffico aereo a partire dal secondo trimestre e, in modo più significativo, nei mesi estivi, nonostante le incertezze legate principalmente alla contingente crisi Russia/Ucraina.

Aeroporti di Puglia S.p.S.A., infatti, su indirizzo della Regione Puglia, ha realizzato un programma di sviluppo incentrato sull'incremento del numero di passeggeri e sull'allargamento del network di origini – destinazioni direttamente collegate per via aerea con la Puglia.

L'incremento del numero di passeggeri e dei collegamenti diretti sono ritenuti uno strumento essenziale nel perseguire gli obiettivi di:

- sviluppo del turismo;
- attrazione degli investimenti;
- internazionalizzazione delle imprese pugliesi;
- crescita sociale e culturale della cittadinanza.

L'efficacia del suddetto programma di sviluppo è confermata dai dati di traffico del 2022, con il superamento della soglia di 9 milioni di passeggeri annui (9.278.576) e con una crescita rispetto al 2019 (pre-Covid) dell'11,9% a Bari e del 13,6% a Brindisi, notevolmente superiore alla media nazionale ed europea.

In dettaglio:

- per l'Aeroporto di Bari: i passeggeri in arrivo e partenza sono stati n. 6.204.869, il +11,91% rispetto al totale 2019. Di questi n. 2.630.320 (+16,57%) si riferiscono ai voli di linea internazionali;
- per l'Aeroporto di Brindisi: i passeggeri in arrivo e partenza sono stati 3.065.543, il +13,56% rispetto al 2019. Di questi n. 2.290.634, cioè il 17,81%, in più rispetto al 2019, si riferiscono ai voli di linea nazionale;
- per l'Aeroporto di Foggia: si evidenzia l'avvio dei voli per Milano Malpensa e Torino e la programmazione dei voli per Verona e Catania.

Gli Aeroporti pugliesi, infatti, si collocano tra i primi posti a livello nazionale per fascia dimensionale, evidenziando una intensa dinamica di crescita, come di seguito rappresentato:

**Variazione traffico passeggeri  
2022 vs 2019  
La TOP 5 degli aeroporti per fascia  
dimensionale**

> 15 mln pax annui (*)		tra 5 e 15 mln pax annui (*)		tra 1 e 5 mln pax annui (*)		< 1 mln pax annui (*)	
Malpensa	-26%	Linate	17,5%	Brindisi	13,6%	Foggia	1.721,4%
Fiumicino	-32,6%	Bari	11,9%	Alghero	10,3%	Bolzano	513,9%
		Palermo	1,4%	Olbia	6,3%	Trapani	116,7%
		Napoli	0,5%	Torino	6,1%	Grosseto	81,6%
		Catania	-1,2%	Cagliari	-7,4%	Cuneo	73,4%

(\*) Classi dimensionali definite in funzione del traffico 2019

Al momento risulta complesso stimare l’impatto del conflitto Russia-Ucraina sul trend di ripresa del traffico aereo nel prossimo futuro. Secondo IATA risulta improbabile che questo conflitto abbia un impatto sulla crescita a lungo termine del trasporto aereo, che si è sempre dimostrato resiliente agli shock.

Anche il Piano Nazionale Aeroporti pubblicato dall’ENAC prevede per gli aeroporti pugliesi una forte crescita di volumi pari al 3,8% CAGR (*Compounded Average Growth Rate* – Tasso di Crescita Media Ponderata), con l’obiettivo di 15 milioni di passeggeri nel 2035, rendendo necessario lo sviluppo delle infrastrutture al fine di contrastare il fenomeno del “*capacity crunch*”, ossia della eccessiva saturazione della capacità delle infrastrutture e della tendenziale criticità nel soddisfare l’incremento della domanda di trasporto aereo.

In linea con gli studi di settore, le stime molto attendibili sull’impatto economico connesso all’indotto aeroportuale stimolato dalle politiche di promozione del territorio, con il sistema degli attrattori turistico-culturali e naturali regionali, attuate mediante la connettività aerea, hanno consentito di apprezzare anche:

- lo sviluppo del turismo incoming, soprattutto internazionale, con effetti sull'intera filiera del turismo e della ricettività alberghiera, enogastronomica e culturale;
- il miglioramento della competitività delle aziende pugliesi sui mercati esteri;
- il consolidamento della capacità degli operatori economici a livello regionale di coordinarsi, in una logica di settore, distretto e/o filiera produttiva specializzata.

I risultati raggiunti fino ad oggi, in termini di flussi di passeggeri, hanno evidenziato una maggiore internazionalizzazione dei flussi, che hanno determinato anche una maggiore destagionalizzazione. La ripresa del traffico “*leisure*” è stata la più rapida ed intensa. La vocazione turistica della Puglia, quindi, ha favorito una ripresa più veloce rispetto alla media nazionale.

Quanto sopra rappresentato, è anche il risultato della strategia commerciale applicata da AdP nell'individuare le misure reattive più idonee a supportare i programmi ripresa dei flussi di turisti incoming, anche al fine di salvaguardare gli investimenti effettuati fino ad oggi dalla Regione Puglia, Puglia Promozione ed Aeroporti di Puglia per garantire la connettività con i Paesi più importanti dal punto di vista economico e turistico.

I risultati raggiunti, pertanto, pongono ad Aeroporti di Puglia lo spunto per il conseguimento di nuovi obiettivi in termini di consolidamento della connettività aerea della Puglia con i mercati-fonte del turismo incoming e lo sviluppo di nuovi mercati.

L'Esercizio chiuso al 31.12.2022 è molto positivo in quanto evidenzia il ritorno della Redditività della gestione operativa, in termini di EBITDA (Margine Operativo Lordo), pari a 4,47 milioni di euro, + 297% rispetto al 2021 (- 2.276 mila euro) nonostante l'effetto straordinario dell'incremento dei costi energetici, connesso con la crisi Russia/Ucraina<sup>1</sup>.

Tale risultato reddituale è ancora più apprezzabile tenuto conto che il risultato del 2021 è stato influenzato dalla registrazione per competenza della compensazione ricevuta dall'ENAC di cui all'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73., di riconoscimento dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

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.

---

<sup>11</sup> Come indicato successivamente, il valore dell'EBITDA pari a 4,47 milioni di euro nel 2022 e - 2,276 milioni di euro nel 2021 è stato calcolato rettificando dalla voce ricavi, il contributo c/impianti e il contributo derivante dalla compensazione Covid.

Per quanto riguarda l'EBIT, bisogna considerare che a partire dall'Esercizio 2020 è stato registrato un Fondo di Riserva di Rivalutazione ex art. 110 del D.L. 104/2020, utilizzato solo in parte per la copertura della Perdita di Esercizio 2020. Tale rivalutazione delle immobilizzazioni determina un incremento degli ammortamenti annui di Euro 3.611 mila.

Non considerando gli effetti straordinari della compensazione Covid registrata per competenza tra i ricavi del 2021, l'EBIT del 2022 registra ancora un valore negativo (-511 mila) ma molto migliorativo rispetto al dato del 2021 (- 7.542 mila)<sup>2</sup>.

La perdita dell'esercizio 2022 è pari a Euro 5.910 mila in netto miglioramento rispetto alla perdita dell'esercizio 2021, pari a Euro 15.983 mila, che si sarebbe rilevata senza la contabilizzazione del contributo previsto dalla L. 178/2020 pari a Euro 16.030 mila.

L'evidente recupero di redditività si evince anche considerando il confronto con l'esercizio 2019, pre-Covid, che ancora beneficiava del contributo regionale sui progetti di incoming e marketing territoriale. In particolare, l'esercizio 2019 aveva fatto registrare un volume di traffico passeggeri pari a 8,2 milioni con un totale ricavi di circa Euro 105 milioni e un utile di esercizio pari a circa Euro 5,2 milioni. Il risultato di esercizio 2019 è stato positivamente influenzato dal suddetto contributo per circa Euro 13 milioni e inoltre, rispetto all'esercizio 2022, non tiene conto dell'incremento della voce ammortamenti (a seguito della rivalutazione effettuata i cui effetti decorrono dall'esercizio 2020) e dall'incremento dei costi per servizi, conseguenza del conflitto russo-ucraino.

Il confronto dell'EBITDA tra 2022 e 2019 determina una variazione del 63%, passando da Euro 2.475 mila nel 2019 a Euro 4.476 mila del 2022. Il valore dell'EBITDA 2019 è stato determinato senza considerare i predetti contributi regionali.

Il Consiglio di Amministrazione in data 25 maggio 2023 ha approvato il Piano Economico-Finanziario 2023-2027 (di seguito anche il "Piano") che evidenzia per Aeroporti di Puglia S.p.A. un percorso virtuoso di crescita dei volumi di traffico e dei conseguenti risultati economici. Le perdite registrate nel 2022, infatti, verranno riassorbite nell'arco temporale del Piano.

Inoltre, il Piano prevede la generazione di risorse finanziarie a supporto degli investimenti; tale aspetto consente di riavviare la programmazione di sviluppo delle infrastrutture e dell'organizzazione in modo tale da

---

<sup>2</sup> Come indicato successivamente, il valore dell'EBIT pari a - 511 mila euro nel 2022 e -7,542 milioni di euro nel 2021 è stato calcolato rettificando dalla voce ricavi, il contributo c/impianti e il contributo derivante dalla compensazione Covid e gli ammortamenti da rivalutazione.

far fronte alla crescita della domanda di trasporto aereo, trainata dalla crescita economica e dall'attrattività del territorio pugliese sia per scopi turistici e sia per scopi industriali e commerciali.

Il suddetto Piano è strettamente correlato all'aggiornamento del Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A. approvato dal Consiglio di Amministrazione, che è improntato sulla base delle seguenti direttrici:

1. sviluppo della capacità delle infrastrutture, sulla base dell'analisi della domanda potenziale e dell'obiettivo di miglioramento dell'accessibilità ed intermodalità degli aeroporti pugliesi;
2. l'"aeroporto del futuro", con l'obiettivo di utilizzare la digitalizzazione dei processi per ottimizzare lo sfruttamento e modernizzare l'infrastruttura esistente e di continuare ad investire su nuove tecnologie per ridurre l'impatto ambientale della struttura aeroportuale e favorire la transizione ecologica;
3. valorizzazione e specializzazione dell'Aeroporto di Foggia quale polo logistico per le emergenze utilizzato da Protezione Civile, VVFF, ASL/Elisoccorso ed utilizzare la piattaforma di Foggia come concept per costruire una Rete regionale di Vertiporti dedicata all'*Advanced Air Mobility*;
4. sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie come polo logistico industriale aeronautico, test bed per ricerca e sperimentazione dei velivoli *unmanned* e come unico Spazioporto nazionale, dedicato alle attività aerospaziali.

In tal senso, tenuto conto che la crescita del traffico è ormai da considerarsi strutturale, per meglio definire la programmazione delle attività del 2022, si evidenzia che, 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. Tale provvedimento è stato confermato per il 2023, ampliando il periodo di applicazione anche per la stagione invernale.

Sulla base di quanto rappresentato, come ampiamente indicato in nota integrativa, l'Organo amministrativo ha redatto il Bilancio d'esercizio 2022 nel presupposto della continuità aziendale. Per maggiori informazioni sulla continuità aziendale si rimanda a quanto riportato in un apposito paragrafo di nota integrativa.

Aeroporti di Puglia S.p.A. ha da sempre rivolto agli aspetti della sostenibilità una costante attenzione. Infatti, la fattiva adesione al Global Compact dell'ONU testimonia la particolare attenzione alla tutela ambientale e 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.

Al fine di rendere una migliore e più efficace comunicazione finanziaria, anche se non obbligata, la Società ha inserito all'interno della presente Relazione sulla Gestione anche alcune informazioni di carattere non finanziario. Tali informazioni, comunque, 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).

In questo quadro di evidente positività, tenuto conto anche della riconferma del conseguimento del rating di Legalità “TRE STELLE”, la Società sta intervenendo con tutta la organizzazione, ad ogni livello, con la massima energia, consapevolezza e responsabilità con la prospettiva di migliorare i risultati finora raggiunti dalla Rete Aeroportuale Pugliese, frutto anche della comunione di strategie, progettualità ed azioni che coinvolga tutti gli stakeholders, tutti insieme come Sistema regionale, nel ruolo di protagonisti di una straordinaria stagione di crescita.

### 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.

### *Le nuove strategie ed azioni commerciali*

Come noto, Aeroporti di Puglia S.p.A. è il principale attuttore 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.

Il nuovo Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A., approvato dal Consiglio di Amministrazione con scenario al 2035 ridefinisce il nuovo scenario di programmazione del settore trasporto aereo della Puglia, sulla base dei nuovi obiettivi e progetti di sviluppo.

In particolare, sarà importante diversificare l'offerta di trasporto aereo, allargando la platea di vettori aerei, soprattutto internazionali, così come migliorare l'accessibilità degli aeroporti e del territorio regionale mediante il potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma.

### *Lo sviluppo dell'Aeroporto "G. Lisa" di Foggia*

In coerenza con il Piano Nazionale degli Aeroporti, la Regione Puglia con la Delibera della Giunta Regionale n. 1590 del 3/10/2017 ha previsto 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"*.

La Convenzione per l'attribuzione e lo svolgimento degli obblighi di Servizio di Interesse Economico generale (S.I.E.G.) da parte della Regione Puglia ad Aeroporti di Puglia S.p.A. è stata sottoscritta l'11.03.2019 tra Aeroporti di Puglia S.p.A. e Regione Puglia – Sezione Protezione Civile, di durata pari a 10 anni, con parere positivo dell'ENAC (prot. 135695 del 10.12.2018) e Nulla Osta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 7.03.2019.

Tutto quanto sopra riportato determina lo sviluppo di un'infrastruttura unica nel suo genere e nella specifica vocazione che è localizzata a Foggia, a presidio di un territorio ad alto rischio sismico, idrogeologico, incendio boschivo e soccorso sanitario, baricentrico rispetto ad altri territori nazionali (Molise, Abruzzo, Campania, Basilicata) ed internazionali (Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Bosnia Erzegovina, ecc.) caratterizzati dai medesimi rischi per l'incolumità pubblica e che necessitano, pertanto, di un presidio di pronto intervento ben attrezzato.

Nell'Aeroporto di Foggia, inoltre, sarà allocata la Centrale Operativa del numero unico di emergenza 112 con la localizzazione di tutte le funzioni previste, nonché il servizio di Elisoccorso HEMS della ASL di Foggia.

L'obiettivo è quello più ambizioso di definire un più ampio scenario operativo del servizio di emergenza Elisoccorso HEMS che dovrebbe quantomeno coprire l'intero territorio regionale pugliese, oltre che sviluppare sinergie con i vicini territori della Basilicata, del Molise e dell'Abruzzo, nonché dell'Albania, del Montenegro, della Croazia e della Grecia.

Il Progetto di base logistica prevede la localizzazione anche del servizio aereo antincendio, con la disponibilità di accoglienza dell'operatività anche del servizio aereo nazionale dei Vigili del Fuoco, con hangar, officine e spazi operativi.

In tal senso, è possibile ipotizzare la localizzazione anche di tutte le funzioni di supporto, di ricerca, sperimentazione e sviluppo di attività in materia di Sostenibilità ambientale, tutela del territorio, emergenze, con gli investimenti necessari (attrezzature, laboratori, edifici residenziali per docenti, ricercatori e studenti).

L'Aeroporto di Foggia diverrebbe, così, l'unico aeroporto dedicato a queste specifiche funzioni pubbliche sulla costa adriatica italiana e balcanica, su territori che necessitano di servizi di emergenza ben strutturati.

La valorizzazione dell'Aeroporto di Foggia, con la creazione di un Centro di Innovazione nel settore della Protezione Civile e delle Emergenze, può avviare un progetto di ripresa economica di territori geograficamente ed economicamente svantaggiati per condizioni naturali gravi e permanenti (orografiche e di ubicazione), in assoluta coerenza con gli obiettivi di coesione economica.

Il Progetto di realizzazione della Base Logistica della Protezione Civile a Foggia, al fine di garantire il servizio pubblico di trasporto rapido di emergenza sanitaria, favorire le funzioni regionali di protezione civile e sviluppare l'accessibilità nei territori interessati non adeguatamente serviti da infrastrutture stradali e ferroviarie, può essere ulteriormente rafforzato con la valorizzazione delle elisuperfici già presenti e da sviluppare.

In un'ottica strategica di sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata, così come previsto dal Piano Strategico Nazionale AAM (Advanced Air Mobility) – 2021-2030 dell'ENAC, la dotazione infrastrutturale delle Regioni interessate può determinare il contesto favorevole per la realizzazione delle applicazioni target selezionate dall'Autorità aeronautica ENAC, quali:

- il trasporto di persone in ambiente urbano ed extra-urbano (air-taxi);
- il trasporto di merci e materiale biomedicale (medical & goods delivery).

In tal senso, la Rete Eliportuale potrà essere implementata capillarmente per la concreta realizzazione del servizio di "ultimo miglio" nell'ottica dei cosiddetti "Vertiporti" (aeroporti verticali) da realizzare nei punti di rilevanza per l'utenza.

L'Aeroporto di Foggia, a partire dal 30 settembre 2022, è interessato dall'avvio di voli commerciali, compatibile con il regime S.I.E.G., consentendo di far fronte alle esigenze di connettività del territorio da un contraddistinto da forti criticità logistiche e trasportistiche.

### Lo sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie

Aeroporti di Puglia S.p.A., con la Regione Puglia, da molti anni supporta i processi di internazionalizzazione e promuove gli investimenti nel campo dell'innovazione, considerando l'investimento nel settore aerospaziale un'opportunità strategica in grado di creare sviluppo economico e occupazione.

Inoltre, in coerenza con gli indirizzi strategici 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 aeronautica/aerospaziale nazionale.

In tale contesto, sulla base degli indirizzi dell'ENAC, l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie ha consolidato la specializzazione prevalente di piattaforma logistica e tecnica integrata:

- sia come Spaziporto per lo sviluppo strategico nazionale dell'autonomo accesso allo Spazio (voli suborbitali, aviolanci di satelliti e ritorno alla base di operazioni aerospaziali);
- sia come Test bed aeronautico per lo sviluppo, sperimentazione e certificazione di progetti di ricerca industriali e scientifici in ambito aeronautico/aerospaziale;
- sia come area attrezzata dedicata agli insediamenti ed allo sviluppo industriale del comparto;

L'Aeroporto di Grottaglie, infatti, ha superato le selezioni tecniche effettuate dall'ENAC che ha determinato l'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 6.05.2018 che lo ha qualificato come "Spaziporto nazionale per lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali".

Pertanto, per le caratteristiche logistiche dello scalo e la sua vocazione ad essere funzionale al sistema aeronautico nazionale, l'intento è quello di sviluppare, sulla base delle esigenze prospettate dalle industrie, la funzione aeroportuale e la sua capacità ad essere un Centro di eccellenza nel campo aeronautico/aerospaziale.

Nella consapevolezza che affrontare la sfida di un settore fortemente innovativo, con elevatissime barriere all'entrata, sia un obiettivo sfidante, sono state avviate le azioni per la costituzione di un nuovo soggetto giuridico denominato *Criptaliae Spaceport*, dall'antica denominazione di Grottaglie, con la partecipazione dei vari attori pubblici sopra citati, nell'ambito della cornice istituzionale centrale (Governo, ENAC) e locale (Regione Puglia).

*Criptaliae Spaceport* dovrà racchiudere i concetti di *new space economy*, *design*, sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica, ricerca e sviluppo, opportunità di lavoro, *Advanced Air mobility*, costruendo un brand

riconoscibile a livello internazionale. *Criptalie Spaceport* rappresenta una nuova sfida ed opportunità per l'intero Paese.

AdP ed ENAC stanno portando avanti le attività propedeutiche alla progettazione delle opere necessarie per la realizzazione di un Centro di eccellenza nel campo aeronautico/aerospaziale e dello Spazioporto, presso il sito di Taranto Grottaglie.

L'Aeroporto di Grottaglie dispone già di un Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato dall'ENAC ed autorizzato sia a livello ambientale e sia a livello urbanistico.

Per le nuove infrastrutture dello Spazioporto si è proceduto all'affidamento della progettazione che saranno realizzate nell'ambito della revisione della pianificazione vigente.

Aeroporti di Puglia ritiene che l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie debba costituire un ecosistema dell'innovazione. In tal senso, con il Politecnico di Bari, le Università di Bari e del Salento, il Distretto Tecnologico Aerospaziale, con il supporto dell'ENAC, si propone di realizzare un centro Polifunzionale Aeronautico/Aerospaziale, tenuto conto anche degli interventi inseriti nel Piano degli investimenti 2019-2022 e già realizzati:

1. la riqualifica dell'Hangar Two pari a 10.500 mq, che ospita nuovi programmi produttivi aeronautici;
2. la realizzazione della nuova taxiway "T" funzionale al collegamento diretto del piazzale "D" alla Testata 17 della pista di volo 13/31 e il potenziamento della rete e dei recapiti di smaltimento delle acque piovane;
3. l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili "D" in pavimentazione rigida, il potenziamento della rete e dei recapiti di smaltimento delle acque piovane e la realizzazione degli impianti Aiuti Visivi Luminosi (AVL) al servizio delle nuove infrastrutture. La riqualifica dei raccordi esistenti e il nuovo impianto di illuminazione.

Con l'ampliamento del piazzale sosta aeromobili e la nuova via di rullaggio si è ottenuta una maggiore capacità ricettiva dello scalo con la possibilità di movimentare gli aerei di categoria "D", cioè aerei di grossa capacità idonei, in particolare, ai trasporti Cargo, tenuto conto che le aree dell'Aeroporto di Grottaglie:

- sono ammissibili alla ZES ionica, in connessione con il Porto di Taranto, nell'ottica dello sviluppo della vocazione logistico-industriale, cogliendo le opportunità derivanti dal posizionamento strategico dell'area tarantina nell'ambito dei traffici che dall'Estremo e Medio Oriente devono raggiungere il Nord Europa;
- sono ammissibili alla Zona Franca Doganale, consentendo la localizzazione di iniziative industriali che possano svolgere i processi produttivi in regime di sospensione di imposta per le materie prime e semilavorati provenienti e/o destinati in aree non UE.

Quanto rappresentato rafforza il convincimento sulla necessità di concentrare gli sforzi istituzionali, tecnici ed economici per sviluppare la capacità attrattiva di Grottaglie nel settore industriale aerospaziale. A tal proposito, già nel mese di settembre 2021 Aeroporti di Puglia, con la Regione Puglia, il Distretto Tecnologico Aerospaziale, Pugliasviluppo e l’Agenzia Regionale tecnologie e Innovazione hanno organizzato l’evento internazionale “Mediterranean Aerospace Matching”, con l’obiettivo di collocare l’Aeroporto di Grottaglie nel panorama internazionale del mercato aerospaziale ed attrarre investimenti. Tale iniziativa sarà confermata e, in tal senso, è in fase di programmazione con i partner per la prossima edizione che si terrà a Marzo 2024.

### *Il Piano degli Investimenti e la nuove tariffe aeroportuali*

Il Piano quadriennale degli Investimenti 2019-2022 ha ottenuto il parere favorevole da parte di ENAC il 21.05.2019 prot. 58134.

In particolare, 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 per garantire la messa in sicurezza degli scali e per 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.

Per quanto riguarda Brindisi si segnalano i lavori di riqualifica della pista di volo RWY 13/31, l’adeguamento degli impianti AVL, gli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 05/23 e l’ampliamento del piazzale di aviazione generale. È previsto il prolungamento del sentiero di avvicinamento che consentirà un miglioramento dell’operatività,

Per quanto riguarda l’Aeroporto di Foggia, 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 dal territorio circostante l’attuale sedime aeroportuale, a causa della presenza di ostacoli, consentendo l’operatività di aeromobili di categoria C e lo sviluppo della base logistica della Protezione Civile.

Per Grottaglie, gli interventi realizzati sulle infrastrutture di volo e sugli hangar 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.

Sempre per Grottaglie, gli interventi rivolti alle aree attualmente disponibili all'interno del sedime demaniale sono previsti con l'intento di 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.

Il Piano quadriennale degli Interventi è coerente con l'aggiornamento dei Piani di Sviluppo aeroportuali 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. Sulla base delle risultanze della Consultazione tariffaria con gli Utenti avvenuta ad Ottobre 2022, è stata autorizzata dall'Autorità di regolazione dei Trasporti, l'applicazione anche nel 2023 delle tariffe aeroportuali applicate nel 2022.

### *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.

Alla data di redazione della presente Relazione sulla gestione i Gestori aeroportuali sono in attesa del pronunciamento della Corte di Cassazione sul ricorso presentato dalle Amministrazioni avverso la suddetta sentenza della CTR Lazio n. 7164/2019 che aveva annullato le annualità 2007-2010 del Fondo Antincendi Aeroportuale.

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.

Ai fini ICI, la questione è stata già oggetto di precedenti contenziosi con il Comune di Bari, i quali hanno definitivamente attestato la non imponibilità per gli anni di imposta 2006-2007-2008-2009-2010, con sentenza nr. 2308 del 7.10.2014, passata in giudicato.

Per quanto riguarda il 2011, a seguito dell'udienza del 2 dicembre 2022, la Corte di Cassazione in merito della questione relativa alla classificazione catastale in E1 del sedime aeroportuale, ha cassato la sentenza impugnata con rinvio alla Corte di Giustizia Tributaria di II grado, motivando tale rinvio sulla base di istruzioni contenute in una Circolare della agenzia delle Entrate del 2007. Il Giudizio è stato riassunto.

### 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 2022 è pari a circa euro 8,9 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, a maggio 2019 è stato stipulato con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. (ora Banca Intesa) è Bookmaster, un contratto di finanziamento che dal 30.09.2022 è andato in ammortamento per 8 anni per l'importo di 25.353 mila. Il suddetto finanziamento prevede il rispetto di specifici covenant. La Società ha calcolato i Parametri Finanziari previsti dal Contratto di finanziamento (DSCR storico e prospettico; rapporto PFN/RAB) e al 31 dicembre 2022 risultano in linea con i livelli definiti da contratto<sup>3</sup>. Per il DSCR "Storico" al 31.12.2022, in particolare, non si è tenuto conto del pagamento della "maxi-rata" iniziale di Euro 9.162.546,47 avvenuto il 30.12.2022, in quanto, è il contratto stesso a prevedere un presidio che ha garantito la disponibilità di somme tali da assicurare il rimborso della maxi-rata. Tale modalità di calcolo è stata condivisa con la banca capofila.

Infine, 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 al mercato. La pubblicazione dei nuovi Modelli tariffari da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, applicabili dall'1 aprile 2023, potrà determinare effetti sui livelli tariffari, così come la concentrazione dell'offerta di trasporto aereo a causa di consolidamenti tra vettori e delle relative quote di mercato potrebbe avere effetti sugli equilibri contrattuali futuri e sulle scelte di localizzazione delle flotte aeree.

### 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

---

<sup>3</sup> DSCR: Debt Services Coverage Ratio. La PFN è la Posizione finanziaria Netta. Il RAB Regulatory Asset Based.



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. In tal senso la Società ha 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 agli effettivi 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 immediati le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (servizi di biglietteria, pass, ecc.);
- richiesta di pagamenti immediati 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 un altro soggetto *handler*, 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.

### Le politiche prudenziali

Si evidenzia che per il fondo rischi legali, in considerazione dei contenziosi esistenti, in un'ottica prudenziale sulla base della valutazione di eventi probabili, sono stati effettuati ulteriori accantonamenti nell'anno per 304 mila euro al fine di coprire eventuali passività potenziali, tra le quali quelle evidenziate nei paragrafi precedenti. Gli utilizzi del fondo rischi legali nel corso dell'anno sono stati pari a 171 mila euro ed i rilasci pari 2.296 mila euro. Il fondo rischi legali, pertanto, al 31.12.2022 si è decrementato di 2.162 mila euro rispetto al 31.12.2021.

Il Fondo svalutazione crediti è stato ulteriormente incrementato, al fine di tener conto dei potenziali rischi connessi ai clienti, soprattutto extra aviation.

### Rivalutazione dei beni immobili

Come noto, la Società nel 2020 ha rivalutato 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 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%, ed è riportata nel Fondo di Riserva di rivalutazione ex L. 126/2020.

### *Risultati della Gestione anno 2022*

Il Valore della Produzione, pari a 116.978 mila euro, si è incrementato del 24,3% rispetto al 2021.

L'importo del Valore della Produzione dell'esercizio 2021 è influenzato dall'iscrizione tra gli Altri Ricavi della compensazione stabilita dalla Legge 178/2000 per l'emergenza sanitaria Covid-19, sussistendo al 31.12.2021 le condizioni previste per la relativa contabilizzazione. Al netto di tale effetto straordinario, l'incremento del Valore della Produzione del 2022 rispetto al 2021 è stato del 49,9%.

I ricavi registrano un incremento del 70,6% rispetto ai ricavi realizzati durante lo stesso periodo dell'anno precedente, mentre i costi operativi registrano un incremento del 48,1% rispetto al 2021, considerando l'effetto straordinario della crescita dei costi energetici (circa + 100%).

Si evidenzia, pertanto, un forte recupero di produttività e redditività connesse alla crescita del traffico ed al positivo effetto di elasticità ricavi/costi.

La società ha attivato ulteriori azioni di efficientamento, soprattutto sulle spese generali di struttura e del personale.

L'EBIT dell'esercizio 2022 seppur di segno negativo (- 511 mila), registra un apprezzabile miglioramento rispetto al medesimo periodo dell'anno 2021 (-7.542 mila), confermando il percorso virtuoso di recupero di redditività nell'ambito della pianificazione economico-finanziaria aziendale 2023-2027.

Considerando anche gli effetti straordinari derivanti dal rincaro energetico e dai maggiori ammortamenti da rivalutazione, la proposta di bilancio per il 2022 si chiude con una Perdita di esercizio di Euro 5.910 mila rispetto ad utile di esercizio di Euro 47 mila dell'esercizio 2021.

Infine, con riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2022 non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. I crediti per imposte anticipate al 31/12/2022, saranno recuperate sulla base dell'imponibile fiscale desumibile dal Piano Economico - Finanziario 2023/2027, elaborato ed approvato dal CdA di AdP. A tal proposito, si evidenzia che l'aumento della redditività aziendale consente di raggiungere un risultato economico positivo pre-covid dal 2024.

Di seguito è riportato il conto economico riclassificato comparato con l'esercizio precedente.

(migliaia di Euro)	31/12/2022	31/12/2021	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	91.088	53.386	37.702	71%
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	286	510	-224	-44%
Altri ricavi	12.116	10.671	1.445	14%
<b>TOTALE RICAVI CARATTERISTICI (A)</b>	<b>103.490</b>	<b>64.567</b>	<b>38.923</b>	<b>60%</b>
Costi per materie prime e materiali di consumo e var. rimanenze	-745	-470	-275	59%
Costi per servizi	-67.817	-44.260	-23.557	53%
Costi per godimento beni di terzi	-7.831	-4.446	-3.385	76%
Costi del personale	-21.559	-16.461	-5.098	31%
Oneri diversi di gestione	-1.062	-1.206	144	-12%
<b>COSTI (B)</b>	<b>-99.014</b>	<b>-66.843</b>	<b>-32.171</b>	<b>48%</b>
<b>EBITDA (C=A-B)</b>	<b>4.476</b>	<b>-2.276</b>	<b>6.752</b>	<b>-297%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e altri accantonamenti	-18.475	-18.760	285	-2%
Contributi in conto impianti (Voce Altri Ricavi)	13.488	13.494	-6	0%
<b>EBIT</b>	<b>-511</b>	<b>-7.542</b>	<b>7.031</b>	<b>-93%</b>
Proventi e oneri finanziari	-1.179	-890	-289	32%
<b>RISULTATO GESTIONALE ANTE IMPOSTE</b>	<b>-1.690</b>	<b>-8.432</b>	<b>6.742</b>	<b>-80%</b>
Imposte sul reddito	-609	-3.940	3.331	-85%
<b>RISULTATO GESTIONALE</b>	<b>-2.299</b>	<b>-12.372</b>	<b>10.073</b>	<b>-81%</b>
Ricavi per cui contributi per compensazione COVID	0	16.030	-	-
Ammortamenti da rivalutazioni	-3.611	-3.611	-	-
<b>RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	<b>-5.910</b>	<b>47</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Di seguito si riporta lo Stato Patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2022 comparato con dati dell'esercizio precedente:

(migliaia di Euro)	Saldo 31/12/2022	Saldo 31/12/2021	Differenza	Differenza in %
Immobilizzazioni immateriali	896	323	574	178%
Immobilizzazioni materiali	259.833	272.747	(12.914)	-5%
Immobilizzazioni finanziarie	3.209	661	2.548	386%
<b>Capitale immobilizzato (Attivo Fisso) (A)</b>	<b>263.938</b>	<b>273.730</b>	<b>(9.792)</b>	<b>-5%</b>
Rimanenze	442	515	(73)	-14%
Crediti commerciali (quota corrente)	25.610	25.161	449	2%
Crediti verso controllante	6.896	4.835	2.061	43%
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.197	604	593	98%
Crediti tributari ( <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i> )	582	304	278	91%
Imposte anticipate ( <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i> )	2.754	3.363	(610)	-18%
Crediti verso altri	2.073	19.744	(17.671)	-90%
Ratei e risconti attivi	712	837	(125)	-15%
<b>Attività d'esercizio a breve termine (B)</b>	<b>40.266</b>	<b>55.363</b>	<b>(15.097)</b>	<b>-27%</b>

(migliaia di Euro)	Saldo 31/12/2022	Saldo 31/12/2021	Differenza	Differenza in %
Acconti (quota corrente)	(5.654)	(4.789)	(865)	18%
Debiti commerciali	(27.127)	(22.615)	(4.512)	20%
Debiti verso controllanti	0	0	0	0%
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(104)	(54)	(50)	93%
Debiti tributari	(1.279)	(1.637)	358	-22%
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	(762)	(698)	(64)	9%
Altri debiti (quota corrente)	(26.319)	(26.974)	656	-2%
<b>Passività d'esercizio a breve termine (C)</b>	<b>(61.245)</b>	<b>(56.768)</b>	<b>(4.477)</b>	<b>8%</b>
<b>Capitale circolante netto (D) = (B) + (C)</b>	<b>(20.979)</b>	<b>(1.405)</b>	<b>(19.574)</b>	<b>1393%</b>
Crediti verso clienti (quota non corrente)	0	0	0	0%
Crediti tributari (quota non corrente)	50	43	7	15%
Imposte anticipate (quota non corrente)	5.993	5.993	0	0%
<b>Attività d'esercizio a lungo termine (E)</b>	<b>6.043</b>	<b>6.036</b>	<b>7</b>	<b>0%</b>
Fondo TFR	(1.193)	(1.221)	27	-2%
Fondi rischi ed oneri	(6.518)	(9.421)	2.903	-31%
Acconti (quota non corrente)	(3.865)	(3.865)	0	0%
Altri debiti (quota non corrente)	(473)	(623)	149	-24%
Ratei e risconti passivi	(171.713)	(184.979)	13.266	-7%
<b>Passività a medio-lungo termine (F)</b>	<b>(183.763)</b>	<b>(200.108)</b>	<b>16.345</b>	<b>-8%</b>
<b>CAPITALE INVESTITO (A) + (D) + (E) + (F)</b>	<b>65.238</b>	<b>78.253</b>	<b>(13.015)</b>	<b>-17%</b>
Patrimonio netto	53.593	57.007	(3.414)	-6%
Indebitamento finanziario non corrente	22.113	28.233	(3.479)	50%
Posizione finanziaria netta corrente	-10.468	-6.988	(6.121)	-22%
<b>MEZZI PROPRI E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA</b>	<b>65.238</b>	<b>78.253</b>	<b>(13.015)</b>	<b>-17%</b>

Il capitale circolante netto si decrementa, rispetto all'esercizio 2021, di 19.574 mila euro principalmente a seguito dell'incasso della compensazione Covid di cui all'articolo 1 comma 715, della Legge 30 dicembre 2020 n.178, con conseguente generazione di cassa per 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.

Di seguito si riporta il dettaglio della posizione finanziaria netta:

(migliaia di euro)	Saldo 31/12/2022	Saldo 31/12/2021	Delta	Delta %
A Disponibilità liquide	20.641	31.225	- 10.584	-34%
B Mezzi Equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	-
C Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
<b>D Liquidità (A)+(B)+( C )</b>	<b>20.641</b>	<b>31.225</b>	<b>- 10.584</b>	<b>-34%</b>

(migliaia di euro)		Saldo 31/12/2022	Saldo 31/12/2021	Delta	Delta %
E	Debito finanziario corrente	6.761	12.248	- 5.487	-45%
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	3.412	11.989	- 8.577	-72%
<b>G</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F)</b>	<b>10.173</b>	<b>24.237</b>	<b>- 14.064</b>	<b>-58%</b>
<b>H</b>	<b>Posizione finanziaria netta corrente (G-D)</b>	<b>-10.468</b>	<b>-6.988</b>	<b>- 3.479</b>	<b>50%</b>
I	Debito finanziario non corrente	22.113	28.233	- 6.121	-22%
J	Strumenti di debito	-	-	-	-
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	-	-
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)</b>	<b>22.113</b>	<b>28.233</b>	<b>- 6.121</b>	<b>-22%</b>
<b>M</b>	<b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (H+L)</b>	<b>11.645</b>	<b>21.245</b>	<b>- 9.600</b>	<b>-45%</b>

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio:

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2022	2021
Margine primario di struttura	Mezzi propri (1) - Attivo fisso	(29.063)	(23.089)
Indice primario di struttura	Mezzi propri (1) / Attivo fisso	0,89	0,92
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) - Attivo fisso	1.235	16.408
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) / Attivo fisso	1,00	1,06

(1) I Mezzi Propri sono composti da: Patrimonio netto (Voce A) + Risconti passivi (Voce E) + Acconti (Voce D2)

(2) Le Passività Consolidate sono composte da: Fondo rischi ed Oneri (Voce B), TFR (Voce C), Debiti verso Banche oltre 12 mesi (Voce D1) e Altri Debiti oltre 12 mesi (voce D14).

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2022	2021
Indice di indebitamento complessivo	(Passività Consolidate + Passività correnti (3)) / Mezzi Propri	0,41	0,46
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento (Debiti verso Banche) / Mezzi Propri	0,14	0,21

(3) Le Passività Correnti sono composte da: Debiti verso banche entro l'esercizio (B1), Debiti verso fornitori (B), Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti (B11.bis), Debiti Tributarî (B12), Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale (B13), Altri Debiti entro l'esercizio successivo (B14).

INDICI DI REDDITIVITA'		2022	2021
ROE netto	Risultato d'esercizio/Patrimonio netto	(11,0%)	2,2%
ROE lordo	Risultato prima delle imposte/Patrimonio netto	(9,9%)	6,8%
ROI	Risultato operativo (4) / (CIO (5) - Passività operative (6))	(5%)	5,5%
ROS	Risultato operativo (4) / Ricavi di vendite (A1)	(5%)	10,4%

(4): Il Risultato Operativo è pari all'EBIT

(5): Il Capitale Investito Operativo (CIO) è composto dal Totale Attivo - Immobilizzazioni finanziarie (BIII)

(6): Le Passività Operative sono composte dal Totale Passivo - il Patrimonio Netto (A) e - i Debiti verso Banche (B1).

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2022	2021
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti (3)	523	15.571
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti (3)	1,01	1,20

Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti (3)	81	15.056
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti (3)	1,00	1,20

Seppur nel contesto di un evidente recupero di redditività aziendale, la significatività degli indicatori di Bilancio in termini di supporto alle attività di valutazione resta ancora poco significativa.

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, del confronto con gli esercizi precedenti, con particolare riferimento all'esercizio 2019 (pre-Covid) e del Piano economico-finanziario 2023-2027, che la redditività strutturata sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di medio termine.

Per tali ragioni, gli Amministratori hanno la ragionevole aspettativa che la Società potrà 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 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 2022 da Aeroporti di Puglia S.p.A. in relazione ai principi del Global Compact:

#### **AMBIENTE:**

- *sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali*
- *intraprendere iniziative che promuovano una maggiore responsabilità ambientale*
- *incoraggiare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie che rispettino l'ambiente*

Aeroporti di Puglia ritiene che l'attenzione all'Ambiente rappresenti 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](http://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 dove sono stati messi a dimora parte dei 3500 ulivi, autentico patrimonio ambientale, espianati 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.

Negli ultimi anni sono stati attuati interventi puntuali 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.

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

#### **LAVORO:**

- *sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva*
- *eliminare tutte le forme di lavoro forzato obbligatorio*
- *sradicare effettivamente il lavoro minorile*
- *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.

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, Aeroporti di Puglia S.p.A. ha adottato la "Procedura di selezione del personale", pubblicata sul sito [www.aeroportidipuglia.it](http://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 2022 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 2022 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.

#### ***LOTTA ALLA CORRUZIONE:***

- ***Contrastare la corruzione in ogni sua forma, incluse l'estorsione e le tangenti***

Nel 2022 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.

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 essenziale.

#### ***DIRITTI UMANI:***

- ***rispettare e promuovere i diritti umani universalmente riconosciuti nell'ambito delle rispettive sfere di influenza***
- ***assicurarsi di non essere, seppure indirettamente, complici negli abusi dei diritti umani***

Il trasporto aereo oggi è diventato 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.

Le Carte dei Servizi di Aeroporti di Puglia, per l'anno 2022, sono state approvate dall'ENAC con provvedimento prot. 8616 del 7.06.2022.

Aeroporti di Puglia, al fine di garantire la qualità dei servizi erogati, ha individuato al proprio interno la figura del Responsabile della qualità dei servizi con i compiti di verifica degli standard dei servizi essenziali, monitoraggio dei processi, indagini di *customer satisfaction* e loro divulgazione, individuazione degli obiettivi di miglioramento, gestione dei reclami e redazione della Carta dei Servizi in conformità alle direttive emanate dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

Il Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali, composto dai Responsabili delle attività legate all'assistenza ai passeggeri e agli aeromobili a terra della società di gestione e dai rappresentanti dei vettori e degli handler operanti sugli scali di Bari e Brindisi, si riunisce bimestralmente.

Nell'ambito di tale organismo vengono analizzati i risultati dell'attività di monitoraggio costante sulla regolarità e qualità dei servizi aeroportuali con l'obiettivo di individuare, in maniera condivisa con tutti gli operatori presenti in aeroporto, le azioni più opportune per il miglioramento continuo dei servizi offerti.

### ***STUDIO PER LO SVILUPPO DEL REPORTING DI SOSTENIBILITA'***

Nel 2022 è stato completato 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, 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:

- a. identificare le informazioni di carattere non finanziario rilevanti per le differenti categorie di stakeholder aziendali;
- b. aggregare, in ottica sistematica, le informazioni raccolte, classificandole per categorie (topics) omogenee;
- c. 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:

1. *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.
2. *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.

3. 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 ATTIVITA’ DI SVILUPPO PER AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. NEL 2022***

Com’è 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:

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

Per quanto riguarda il punto 1, l'impostazione metodologica del lavoro è 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.

Si evidenzia, inoltre, che un nuovo servizio a partire dalla prossima primavera sarà a disposizione dei cicloturisti in partenza e in arrivo nell'aeroporto di Bari. Sono partiti i lavori per realizzare una postazione attrezzata per il montaggio e lo smontaggio delle biciclette a servizio dei passeggeri con bici al seguito e segnaletica dedicata verso la zona partenze e dalla zona arrivi. L'iniziativa, denominata "Set di soluzioni per facilitare l'accessibilità di passeggeri in viaggio con bici al seguito nell'aeroporto di Bari", rappresenta un'azione sperimentale prevista dal progetto sul trasporto multimodale transfrontaliero sostenibile MIMOSA (Maritime and Multimodal Sustainable Passenger transport solutions and services), finanziato dal Programma Interreg Italia Croazia 2014-2020, ideato e gestito dalla Sezione Mobilità Sostenibile della Regione Puglia, che ha voluto dare centralità al tema dell'intermodalità della bici con altri mezzi di trasporto collettivi e, in questo caso, all'accessibilità ciclabile degli aeroporti pugliesi. Previsto un intervento analogo anche nell'aeroporto di Brindisi.

Sulla base degli accordi con Regione Puglia, Aeroporti di Puglia, al fine di agevolare i cicloturisti in partenza e in arrivo, sostenere il trasporto integrato e intermodale e supportare il turismo sostenibile, fornirà attraverso il proprio sito internet, tutte le informazioni utili, in lingua italiana e inglese, per l'intermodalità bici e aereo. I lavori dovranno essere conclusi entro il prossimo mese di marzo. Le postazioni attrezzate a Bari e a Brindisi, saranno munite, ciascuna, di un'area attrezzata per montaggio/smontaggio bici.

Con il progetto si vuole capitalizzare i risultati raggiunti e le esperienze maturate attraverso la partecipazione a diversi Interreg sulla mobilità sostenibile. Il progetto che consentirà ai cicloturisti di arrivare in Puglia o partire da essa in aereo con la propria bicicletta da viaggio al seguito, per poi pedalare su strade secondarie e itinerari ciclabili alla scoperta del patrimonio naturalistico e culturale. In questo modo si promuovono non solo

la mobilità ciclistica ma anche, in territorio pugliese, modalità di viaggio combinate bici, aereo e trasporto pubblico locale ferroviario e su gomma.

Con questa iniziativa gli aeroporti di Bari e Brindisi diventano i primi aeroporti italiani bike friendly, vale a dire accessibili ai passeggeri muniti di bicicletta al seguito, al pari degli aeroporti di Faro in Portogallo, Reykjavik in Islanda, Christchurch in Nuova Zelanda, Portland e Seattle negli Usa, solo per citarne alcuni.

### Prevenzione della Corruzione e Trasparenza

Aeroporti di Puglia S.p.A. nella complessiva politica di prevenzione, conferma il suo impegno nel consolidamento del sistema di riferimento per la prevenzione della corruzione, con la strategia di prevenire e contrastare il fenomeno corruttivo all'interno della Società, tanto rivolto alle ipotesi normativamente definite del fenomeno, quanto alla connotazione di *mala gestio* amministrativa (c.d. maladministration).

In materia di prevenzione della Corruzione si è dotata di un Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (anche "Piano" o "PTPCT"), che, in una logica di coordinamento delle misure e di semplificazione degli adempimenti, integra - senza sovrapporsi - il Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 della Società, 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 231.

Nel corso del 2022 sono state avviate le attività di aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, sulla base delle informazioni e notizie rese dai referenti attraverso l'analisi del contesto; la mappatura dei processi; la valutazione del rischio; le misure di prevenzione, tenuto conto anche delle indicazioni metodologiche previste nel PNA 2022. L'aggiornamento del PTPCT 2023-2025 della Società è stato proposto dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, ed approvato dall'Organo di Indirizzo e pubblicato sul sito istituzionale - Società Trasparente.

Il progetto di aggiornamento del Piano, previa condivisione preliminare con l'Organo di indirizzo, è stato pubblicato in consultazione sul sito web "Società Trasparente" per raccogliere osservazioni, suggerimenti e contributi. È stato inoltre trasmesso all'Organismo di Vigilanza e Collegio Sindacale per eventuali osservazioni e all'Ente controllante Regione Puglia ai sensi dell'art.10, comma 2, della D.G.R. n. 812 del 5 maggio 2014. Ad esito della consultazione è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 31 gennaio 2023.

Il Piano 2022-2024, 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, seppur con alcune riprogrammazioni in relazione ad alcune di esse da parte di specifici Uffici. Per il monitoraggio, ai sensi dell'articolo 1, comma 14, della Legge n. 190/2012, 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 15 gennaio 2023 (giusto Comunicato del Presidente dell'ANAC del 30 novembre 2022), è stata 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 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 agli atti", nel corso del 2022 sono pervenute n. 40 istanze di accesso documentale/accesso civico (di cui n. 34 sono stati interamente accolte, n. 4 sono stati parzialmente accolte, n. 2 negate), come da tabella aggiornata al 31 dicembre 2022, 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 8 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*

Nei primi quattro mesi del 2023 sono transitati complessivamente negli aeroporti pugliesi 2.492.765 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2022 del 18%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei (+16% rispetto al primo quadrimestre 2019 pre-Covid).

	2019 GEN - APR	2022 GEN - APR	2023 GEN - APR	var% 2023-2019	var% 2023-2022
<b>PASSEGGERI NAZIONALI</b>					
Linea	1.449.936	1.521.163	1.625.738	12,1	6,9
Charter	697	1.027	2.350	237,2	128,8
Av. Gen	390	241	343	-12,0	42,3
TAXI	413	720	665	61,0	-7,6
<b>PASSEGGERI INTERNAZIONALI</b>					
Linea	687.513	583.085	850.292	23,7	45,8
Charter	12.015	2.903	7.440	-38,1	156,3
Av. Gen	338	250	187	-44,7	-25,2
TAXI	268	456	456	70,1	0,00
LINEA	2.137.449	2.104.248	2.476.030	15,8	17,7
CHARTER	12.712	3.930	9.790	-23,0	149,1
AV GEN	728	491	530	-27,2	7,9
TAXI	681	1.176	1.121	64,6	-4,7
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.151.570</b>	<b>2.109.845</b>	<b>2.487.471</b>	<b>15,6</b>	<b>17,9</b>
PASSEGGERI IN TRANSITO	3.313	3.160	5.294	59,8	67,5
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>2.154.883</b>	<b>2.113.005</b>	<b>2.492.765</b>	<b>16,0</b>	<b>18,0</b>

Di particolare rilevanza, anche in termini di effetti sui ricavi e sulla redditività aziendale, è l'incremento dei passeggeri di linea internazionali del 46% rispetto al medesimo periodo del 2022 e del 24% rispetto al 2019.

L'incremento del traffico, accompagnato dall'arricchimento dell'offerta commerciale extra-aviation, risultano i driver che supportano la valutazione della sussistenza della continuità aziendale. La dinamica dei volumi di traffico, infatti, determina l'efficientamento dei costi operativi in base a coefficienti di elasticità che favoriscono le economie di scala e l'ottimizzazione della saturazione delle infrastrutture, contribuendo all'abbattimento dei costi fissi. Tali previsioni sono coerenti con il Piano Nazionale degli Aeroporti redatto dall'ENAC e con le più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.).

A marzo 2023 si è proceduto ad una estinzione parziale anticipata dello strumento finanziario derivato sottoscritto per la copertura dal rischio di oscillazione del tasso di interesse, per adeguare il valore nozionale al capitale di riferimento del contratto di mutuo a cui è correlato. Tale operazione ha generato nelle casse della società liquidità per 1.070 mila euro.

### *Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio*

In considerazione della necessità di meglio comprendere e valutare gli effetti derivanti, dalla combinazione dello scoppio delle ostilità in Ucraina, con l'incremento esponenziale dei costi energetici e con il sensibile aumento dell'inflazione e dei tassi di interesse che ha contribuito alla progressiva revisione al ribasso delle stime di crescita del PIL globale, sia per le aree avanzate che per quelle emergenti, la Società ha provveduto ad aggiornare il Piano Strategico ed il connesso Piano economico-finanziario 2023-2027, al fine di assicurare l'equilibrio e la sostenibilità di lungo periodo. Tale piano è stato approvato in data 25 maggio 2023 dal Consiglio di Amministrazione.

Dal punto di vista degli investimenti, con la Regione Puglia è in corso l'istruttoria per la verifica dell'ammissibilità al Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, così come è in corso la verifica di ammissibilità di alcune tipologie di opere aeroportuali al PNRR, al momento escluse.

Ciò ha comportato il differimento del termine di convocazione dell'Assemblea, in deroga a quanto previsto dall'art. 2364, comma 2, del C.C dall'art. 8 dello Statuto Sociale.

### **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 31.12.2022 e ai saldi economici dell'anno 2022 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia e con le controllate.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2022		saldo al 31/12/2021		
	Parti correlate	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
<b>Regione Puglia</b>		<b>6.896.328</b>	<b>3.911.532</b>	<b>4.835.072</b>	<b>3.865.278</b>
<i>C4 Crediti verso Controllanti</i>		6.896.328		4.835.072	
<i>D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)</i>					
<i>D7 (Acconti)</i>			3.911.532		3.865.278
<b>Rapporti con imprese soggette al controllo della Regione Puglia</b>		<b>1.289.210</b>	<b>104.165</b>	<b>694.401</b>	<b>54.046</b>
<i>di cui BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>		92.099	-	90.205	-
<i>di cui C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>		1.197.112	-	604.196	-
<i>di cui D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)</i>		-	104.165		54.046
<b>Acquedotto Pugliese Spa</b>		<b>92.099</b>	<b>104.165</b>	<b>90.205</b>	<b>54.046</b>
<b>ARET Puglia Promozione</b>		<b>801.741</b>	-	<b>430.394</b>	-
<b>ARPA Puglia</b>		<b>5.147</b>	-	<b>514</b>	-
<b>Fondazione Apulia Film Commission</b>		<b>337.922</b>	-	<b>144.919</b>	-
<b>A.S.S.E.T.</b>		<b>15.647</b>	-	<b>12.359</b>	-
<b>ARPAL</b>		-	-	-	-
<b>ARESS</b>		-	-	-	-
<b>PUGLIA SVILUPPO</b>		<b>36.654</b>	-	<b>16.010</b>	-
<b>Amministrazione Comunale di Bari</b>		<b>2.000</b>	<b>46.072</b>	<b>2.000</b>	<b>81.659</b>
<i>C5-quater Crediti vs Altri</i>		2.000	-	2.000	-
<i>D14 (Altri debiti)</i>		-	46.072	-	81.659
<b>Amministrazione Comunale di Brindisi</b>		-	<b>309.514</b>	-	<b>203.675</b>
<i>D14 (Altri debiti)</i>		-	309.514	-	203.675
<b>TOTALE</b>		<b>8.187.539</b>	<b>4.371.283</b>	<b>5.531.472</b>	<b>4.204.659</b>

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2022		saldo al 31/12/2021		
	Parti correlate	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
<b>Regione Puglia</b>		<b>10.777.175</b>	-	<b>10.087.292</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		50.637	-	614.722	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)</i>		3.590.519	-	2.362.229	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)</i>		7.136.018	-	7.110.341	-
<b>Amministrazione Comunale di Brindisi</b>		-	<b>5.398</b>	-	-
<i>B) 8 Godimento beni di terzi</i>		-	5.398	-	-
<b>Amministrazione Comunale di Bari</b>		-	<b>94.475</b>	-	<b>165.477</b>
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	94.475	-	165.477
<b>Amministrazione Comunale di Brindisi</b>		-	<b>21.741</b>	-	<b>20.136</b>
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	21.741	-	20.136
<b>Acquedotto Pugliese Spa</b>		-	<b>464.780</b>	-	<b>403.693</b>
<i>B) 7 Per servizi</i>		-	464.780	-	403.693
<b>ARET Puglia Promozione</b>		<b>868.089</b>	-	<b>378.402</b>	-

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2022		saldo al 31/12/2021	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Parti correlate				
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	868.089	-	378.402	-
<b>ARPA Puglia</b>	<b>157</b>	-	<b>59</b>	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	157	-	59	-
<b>A.S.S.E.T.</b>	<b>2.611</b>	-	<b>597</b>	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.611	-	597	
<b>Fondazione Apulia Film Commission</b>	<b>10.254</b>	-	<b>7.020</b>	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.254	-	7.020	
<b>ARESS</b>	-	-	-	-
<b>Acquedotto Pugliese Spa</b>	<b>5.877</b>	-	-	-
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.877	-	-	-
<b>Puglia Sviluppo</b>	<b>872</b>	-	<b>444</b>	-
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	872	-	444	-
<b>TOTALE</b>	<b>11.665.035</b>	<b>586.394</b>	<b>10.473.814</b>	<b>589.306</b>

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 2022 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.



*Destinazione del risultato di esercizio*

Signori Azionisti,

sulla base di quanto esposto in questa Relazione, Vi invitiamo ad approvare il Bilancio di Esercizio 2022 che evidenzia Perdita di Esercizio di Euro 5.910.424, che si propone di ripianare mediante l'utilizzo della "Riserva di Rivalutazione D.L. 104/2020" che pertanto si riduce a Euro 13.425.644.

Bari, 25 Maggio 2023

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DICORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

***Prospetti di bilancio  
al 31 dicembre 2022***

## Stato patrimoniale - Attivo

**31/12/2022** **31/12/2021**

**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. Immobilizzazioni Immateriali:*

3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	4.216	11.400
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	448.540	47.364
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	361.685	105.686
7) Altre	81.715	158.126
<b>Totale</b>	<b>896.156</b>	<b>322.576</b>

*II. Immobilizzazioni Materiali:*

1) Terreni e fabbricati	69.580	3.754
2) Impianti e macchinario	540.855	602.756
3) Attrezzature industriali e commerciali	474.836	239.304
4) Altri beni	245.223.061	263.263.986
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	13.524.213	8.636.866
<b>Totale</b>	<b>259.832.545</b>	<b>272.746.666</b>

*III. Immobilizzazioni Finanziarie, con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo:*

1) Partecipazioni in:		
d-bis) altre imprese	50.000	-
2) Crediti		
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	92.099	90.205
- esigibili entro l'esercizio successivo	92.099	90.205
d-bis) verso altri	22.890	22.563
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.890	22.563
4) Strumenti finanziari derivati attivi	3.044.012	547.761
<b>Totale</b>	<b>3.209.001</b>	<b>660.529</b>

**Totale immobilizzazioni (B)** **263.937.702** **273.729.771**

**C) Attivo circolante**

*I. Rimanenze*

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	442.483	515.272
<b>Totale</b>	<b>442.483</b>	<b>515.272</b>

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

1) Verso clienti	25.610.050	25.160.794
- esigibili entro l'esercizio successivo	25.610.050	25.160.794
4) Verso controllanti	6.896.328	4.835.072
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.896.328	4.835.072
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.197.112	604.196
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.197.112	604.196
5-bis) Crediti tributari	631.678	347.113
- esigibili entro l'esercizio successivo	581.678	303.779
- esigibili oltre l'esercizio successivo	50.000	43.334

	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
5-ter) Imposte anticipate	8.746.487	9.355.562
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.753.841	3.362.916
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.992.646	5.992.646
5-quater) Verso altri	2.072.810	19.744.068
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.072.810	19.744.068
- esigibili oltre l'esercizio successivo		
	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
	<b>45.154.465</b>	<b>60.046.805</b>
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	20.601.345	31.186.918
3) Denaro e valori in cassa	39.214	37.923
	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
	<b>20.640.559</b>	<b>31.224.841</b>
<b>Totale attivo circolante (C)</b>	<b>66.237.507</b>	<b>91.786.918</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>	<b>711.800</b>	<b>836.785</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>330.887.009</b>	<b>366.353.474</b>

## Stato patrimoniale – Passivo

**31/12/2022**    **31/12/2021**

### A) Patrimonio netto

I. Capitale	25.822.845	25.822.845
III. Riserva di rivalutazione	19.568.762	19.523.931
IV. Riserva legale	1.332.709	1.330.349
VI. Altre riserve, distintamente indicate		
- Riserva straordinaria	10.110.329	10.110.329
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	1	-1
-VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	2.669.012	172.761
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	-5.910.424	47.191
<b>Totale patrimonio netto (A)</b>	<b>53.593.234</b>	<b>57.007.405</b>

### B) Fondi per rischi e oneri

4) Altri	6.518.011	9.420.536
<b>Totale fondi per rischi e oneri (B)</b>	<b>6.518.011</b>	<b>9.420.536</b>
	<b>1.193.339</b>	<b>1.220.542</b>

### C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato

### D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo

1) Debiti verso banche	32.285.521	52.470.030
- esigibili entro l'esercizio successivo	10.172.829	24.236.596
- esigibili oltre l'esercizio successivo	22.112.692	28.233.434
2) Acconti	9.518.795	8.654.193
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.653.517	4.788.915
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.865.278	3.865.278
3) Debiti verso fornitori	27.126.989	22.615.442
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.964.292	22.452.745
- esigibili oltre l'esercizio successivo	162.697	162.697
11-bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	104.165	54.046
- esigibili entro l'esercizio successivo	104.165	54.046
- esigibili oltre l'esercizio successivo		
12) Debiti tributari	1.279.169	1.636.973
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.279.169	1.242.371
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	394.602
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	762.486	698.428
- esigibili entro l'esercizio successivo	762.486	698.428
14) Altri debiti	26.792.181	27.596.960
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.318.800	26.974.437
- esigibili oltre l'esercizio successivo	473.381	622.523
<b>Totale debiti (D)</b>	<b>97.869.306</b>	<b>113.726.072</b>

### E) Ratei e risconti

**171.713.119**    **184.978.919**

**Totale passivo**    **330.887.009**    **366.353.474**

## Conto Economico

	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
<b>1A) Valore della produzione</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	91.088.039	53.386.279
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	286.035	510.065
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio	25.604.310	40.195.392
- vari	8.185.648	7.973.453
- contributi in conto esercizio	3.930.428	18.727.599
- contributi in conto impianti (quote esercizio)	13.488.234	13.494.340
<b>Totale valore della produzione (A)</b>	<b>116.978.384</b>	<b>94.091.736</b>
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	672.274	460.404
7) Per servizi	67.817.272	44.259.834
8) Per godimento di beni di terzi	7.830.611	4.446.204
9) Per il personale	21.558.939	16.461.248
a) Salari e stipendi	16.986.556	12.664.031
b) Oneri sociali	3.414.031	2.773.120
c) Trattamento di fine rapporto	1.146.364	1.014.861
d) Altri costi	11.988	9.236
10) Ammortamenti e svalutazioni	21.782.080	21.642.475
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	250.466	185.674
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	21.412.609	21.440.005
c) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	119.005	16.796
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	72.790	10.080
12) Accantonamento per rischi	202.122	609.590
13) Altri accantonamenti	102.127	118.566
14) Oneri diversi di gestione	1.062.258	1.206.089
<b>Totale costi della produzione (B)</b>	<b>121.100.473</b>	<b>89.214.490</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>(4.122.089)</b>	<b>4.877.246</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
16) Altri proventi finanziari:	19.379	1.367
a) 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 sottoposte al controllo delle controllanti	19.379	1.367
17) Interessi e altri oneri finanziari, con separata indicazione di quelli verso imprese controllate e collegate e verso controllanti:	1.198.143	891.609
- altri	1.198.143	891.609
17-bis) Utili e Perdite su cambi	(496)	(139)
<b>Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 +/- 17-bis)</b>	<b>(1.179.260)</b>	<b>(890.381)</b>

	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
<b>D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie</b>	-	-
<b>Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (18 – 19)</b>	-	-
<b>Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)</b>	<b>(5.301.349)</b>	<b>3.986.865</b>
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
b) Imposte di esercizi precedenti	-	31.385
c) Imposte differite e anticipate	609.075	3.908.289
<b>21) Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>(5.910.424)</b>	<b>47.191</b>

(in Euro)	31.12.2022	31.12.2021
<b>A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)</b>		
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>(5.910.424)</b>	<b>47.191</b>
Imposte sul reddito	609.075	3.939.674
Interessi passivi / (Interessi attivi)	1.179.260	890.380
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
<b>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>(4.122.089)</b>	<b>4.877.246</b>
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi rischi ed oneri	304.249	728.156
Accantonamenti al fondo TFR	1.146.364	1.014.861
Ammortamenti delle immobilizzazioni	21.663.075	21.625.679
Svalutazioni di immobilizzazioni	-	-
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetaria	(2.377.246)	(365.345)
Altre rettifiche per elementi non monetari	(533.073)	(2.364.809)
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	<b>20.203.369</b>	<b>20.638.542</b>
<b>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>	<b>16.081.281</b>	<b>25.515.787</b>
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	72.789	10.080
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(561.710)	(13.092.497)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	4.554.394	3.773.221
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	124.985	42.757
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(13.265.800)	8.928.639
Altre variazioni del capitale circolante netto	14.305.375	(27.677.941)
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	<b>5.230.034</b>	<b>(28.015.741)</b>
<b>3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>	<b>21.311.315</b>	<b>(2.499.953)</b>
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(964)	(712)
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
(Utilizzo dei fondi)	(1.344.331)	(4.130.818)
<i>Totale altre rettifiche</i>	<b>(1.345.294)</b>	<b>(4.131.530)</b>
<b>Flusso finanziario della gestione reddituale ( A )</b>	<b>19.966.020</b>	<b>(6.631.483)</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento</b>		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(8.534.410)	(12.483.308)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	2.823	308.879
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(804.185)	(118.087)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	-	-
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	(50.000)	-
Disinvestimenti	-	-
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento ( B )</b>	<b>(9.385.772)</b>	<b>(12.292.516)</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) dei debiti a breve verso banche	(5.475.784)	6.989.208
Accensione finanziamenti bancari	8.329.623	15.095.678
Rimborso finanziamenti bancari	(23.038.347)	(9.117.461)
Rimborso finanziamenti soci	-	-
Interessi incassati/(pagati)	(980.023)	(811.461)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento ( C )</b>	<b>(21.164.531)</b>	<b>12.155.964</b>
<b>Incremento delle disponibilità liquide (A+B+C)</b>	<b>(10.584.283)</b>	<b>(6.768.035)</b>
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		
di cui:	<b>31.224.841</b>	<b>37.992.876</b>
<i>Depositi bancari e postali</i>	31.186.918	37.942.317
<i>Assegni</i>	-	-
<i>Denaro e valori in cassa</i>	37.923	50.559
Disponibilità liquide alla fine del periodo		
di cui:	<b>20.640.559</b>	<b>31.224.841</b>
<i>Depositi bancari e postali</i>	20.601.345	31.186.918
<i>Assegni</i>	-	-
<i>Denaro e valori in cassa</i>	39.214	37.923

Bari, 25 maggio 2023

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE  
Dott. Antonio Maria VASILE  
Prof.ssa Rosa Maria CONTE  
Dott. Ruggiero DI CORATO  
Arch. Ilaria MORGA  
Avv. Vania ROMANO



*Nota integrativa  
al 31 dicembre 2022*

## 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 2003<sup>1</sup>.

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 2021. 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. 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. Lgs. n. 213/1998 e dall’articolo 2423, comma 5, c.c. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state

---

<sup>1</sup> 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.

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 2022, 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 2022, hanno utilizzato il presupposto della continuità aziendale sulla base delle circostanze, degli eventi e delle azioni poste in essere di seguito riportate.

In particolare, l'incremento del traffico, accompagnato dall'arricchimento dell'offerta commerciale *extra-aviation*, risultano i driver che determinano l'efficientamento dei costi operativi in base a coefficienti di elasticità che favoriscono le economie di scala e l'ottimizzazione della saturazione delle infrastrutture, contribuendo all'abbattimento dei costi fissi. Tali previsioni sono coerenti con il Piano Nazionale degli Aeroporti redatto dall'ENAC e con le più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.). L'anno 2022 ha registrato un volume di traffico aereo superiore all'anno 2019 (pre covid) e nel primo quadrimestre 2023, il traffico aereo è stato superiore al medesimo periodo dell'anno 2022 e dell'anno 2019.

Per l'analisi dai dati consuntivi dell'esercizio 2022 si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. Si precisa che il recupero di redditività si evince anche considerando il confronto con l'esercizio 2019, pre-Covid, che ancora beneficiava del contributo regionale sui progetti di incoming e marketing territoriale. In particolare, l'esercizio 2019 aveva fatto registrare un volume di traffico passeggeri pari a 8,2 milioni con un totale ricavi di circa Euro 105 milioni e un utile di esercizio pari a circa Euro 5,2 milioni. Il risultato di esercizio 2019 è stato positivamente influenzato dal suddetto contributo per circa Euro 13 milioni e inoltre, rispetto all'esercizio 2022, non tiene conto dell'incremento della voce ammortamenti (a seguito della rivalutazione effettuata i cui effetti decorrono dall'esercizio 2020) e dall'incremento dei costi per servizi, conseguenza del conflitto russo-ucraino. Il confronto dell'EBITDA tra 2022 e 2019 determina una variazione del 63%, passando da Euro 2.475 mila nel 2019 a Euro 4.476mila del 2022. Il valore dell'EBITDA 2019 è stato determinato senza considerare i predetti contributi regionali.

Il Consiglio di Amministrazione in data 25 maggio 2023 ha approvato il Piano Economico-Finanziario 2023-2027 (di seguito anche il "Piano"), con l'ausilio anche di consulenti esterni, che evidenzia per Aeroporti di Puglia S.p.A. un percorso virtuoso di crescita dei volumi di traffico e dei conseguenti risultati economici. Le perdite registrate nel 2022, infatti, verranno riassorbite nell'arco temporale del Piano. Il suddetto Piano è strettamente correlato al Piano Strategico di Aeroporti di Puglia le cui azioni (direttrici strategiche) sono state riportate nella Relazione sulla Gestione a cui si rimanda.

In particolare, il Piano prevede per l'anno 2023 un numero di passeggeri pari a 9,8 milioni e per il 2024 un numero di passeggeri di 10,3 milioni. I corrispondenti risultati economici prevedono un sostanziale pareggio per il 2023 e un ritorno all'utile a partire dall'esercizio 2024. Negli esercizi 2025 e 2026 il volume dei passeggeri stimanti è pari rispettivamente a 11,4 milioni e 11,8 milioni per poi arrivare nel 2027 a 12,2 milioni di passeggeri. Anche negli esercizi successivi al 2024 i risultati economici previsti sono in utile.

Si precisa infine che le previsioni di traffico sono state effettuate considerando l'evoluzione del traffico tenendo conto di info provider esterni (*Trendline, Mercato, Econometrics*) e lo sviluppo delle rispettive componenti economiche, a fini conservativi, tengono conto delle attuali tariffe aeroportuali e dell'attuale struttura dei costi.

Per tali ragioni, gli Amministratori hanno la ragionevole aspettativa che la Società potrà 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.

## **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 Master Plan e Studio di Impatto ambientale degli aeroporti pugliesi 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 la quota inerente lo Studio di impatto ambientale del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale di Brindisi al 2035, ancora in attesa di approvazione da parte del MiTE, per il nuovo Piano di sviluppo e Studio di impatto ambientale dell'Aeroporto di Foggia al 2035 e per l'adeguamento del sistema di controllo accessi degli aeroporti pugliesi.

### ***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 inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. Tali costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono 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:

- la relazione di copertura consiste solo di strumenti di copertura ammissibili ed elementi coperti ammissibili;
- 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;
- 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 prevedano 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:

- la relazione di copertura consiste solo di strumenti di copertura ammissibili ed elementi coperti ammissibili;
- 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;
- 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" allorché 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 verificano eventi tali da avere un effetto rilevante sul bilancio.

**Dati essenziali a raffronto esercizi sociali 2022 – 2021 – 2020**

<b>STATO PATRIMONIALE</b>	<b>Bilancio al 31.12.2022</b>	<b>Bilancio al 31.12.2021</b>	<b>Bilancio al 31.12.2020</b>
<b>ATTIVO</b>			
A) Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti			
B) Immobilizzazioni	263.937.702	273.729.771	282.685.848
C) Attivo circolante	66.237.507	91.786.918	70.481.371
D) Ratei e risconti	711.800	836.785	1.203.627
<b>Totale Attivo</b>	<b>330.887.009</b>	<b>366.353.474</b>	<b>354.370.846</b>
<b>PASSIVO:</b>			
A) Patrimonio Netto:			
Capitale sociale	25.822.845	25.822.845	25.822.845
Riserve	33.680.813	31.137.369	49.949.726
Utile (perdite) dell'esercizio	-5.910.424	47.191	-18.985.114
B) Fondi per rischi e oneri	6.518.011	9.420.536	13.546.249
C) Trattamento di fine rapporto di lav. Sub.	1.193.339	1.220.542	1.200.044
D) Debiti	97.869.306	113.726.072	106.786.817
E) Ratei e risconti	171.713.119	184.978.919	176.050.279
<b>Totale passivo</b>	<b>330.887.009</b>	<b>366.353.474</b>	<b>354.370.846</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>Bilancio al 31.12.2022</b>	<b>Bilancio al 31.12.2021</b>	<b>Bilancio al 31.12.2020</b>
A) Valore della produzione	116.978.384	94.091.736	49.296.504
B) Costi della produzione	-121.100.473	-89.214.490	-74.528.404
C) Proventi e oneri finanziari	-1.179.260	-890.381	-689.720
D) Rettifiche di valore di att. Finanziarie	0	0	-77.505
Imposte sul reddito dell'esercizio	-609.075	-3.939.674	7.014.011
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>-5.910.424</b>	<b>47.191</b>	<b>-18.985.114</b>

## Attività

### B) Immobilizzazioni

#### I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
896.156	322.576	573.580

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	2022	2021	Differenza	Var. %
DIRITTI E BREVETTI	4.216	11.400	-7.184	-63,02
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	448.540	47.364	401.176	847,01
IMMOB.IMMAT.IN CORSO E ACCONTI	361.685	105.686	255.999	242,23
ALTRE IMMOB.IMMATERIALI	81.715	158.126	-76.411	-48,32
<b>TOTALE</b>	<b>896.156</b>	<b>322.576</b>	<b>573.580</b>	<b>177,81</b>

Rispetto al decorso esercizio la voce registra complessivamente un incremento di 574 mila Euro, come di seguito illustrato:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Costo Storico al 31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Riclassifica	Giroconti	Costo Storico al 31.12.2022	Fondo Ammortamento al 31.12.21	Amm.to	Altre Variazioni	Fondo Ammortamento al 31.12.22	Valore netto contabile 31.12.2021	Valore netto contabile 31.12.2022
COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	759.901					759.901	759.901	0		759.901	0	0
DIRITTI E BREVETTI	657.990					657.990	646.590	7.184		653.774	11.400	4.216
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	4.034.914	460.049			99.787	4.594.750	3.987.250	145.421	13.239	4.146.210	47.364	448.540
IMMOB.IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	105.686	322.686		33.100	-99.787	361.685	0			0	105.686	361.685
ALTRE IMMOB.IMMATERIALI	12.213.513	21.450				12.234.963	12.055.387	97.861		12.153.248	158.126	81.715
<b>Totale</b>	<b>17.772.004</b>	<b>804.185</b>	<b>0</b>	<b>33.100</b>	<b>0</b>	<b>18.609.289</b>	<b>17.449.428</b>	<b>250.466</b>	<b>13.239</b>	<b>17.713.133</b>	<b>322.576</b>	<b>896.156</b>

L'incremento di 401 mila Euro della voce "Concessione, licenze e marchi" si riferisce ai costi sostenuti per l'acquisto di software per l'adeguamento dell'infrastruttura ICT in ottica *Business Continuity e Disaster Recovery* al fine di adeguarla alle normative GDPR, CYBERSECURITY e di settore, e per l'adeguamento dell'infrastruttura CUTE e controllo flussi passeggeri.

Inoltre, nel corso dell'esercizio 2022 la Società ha effettuato investimenti ammessi all'agevolazione fiscale prevista dall'art. 1, comma 1058, della legge n. 178 del 2020. Tali investimenti si riferiscono al Software per cybersecurity che possiede caratteristiche tecniche tali da poter essere incluso negli elenchi della Legge 11

dicembre 2016 n.232 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 297 del 21 dicembre 2016 - Suppl. Ordinario n. 57, così come modificata dall'articolo 7-novies del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. - Proroga, con modificazioni, della disciplina del c.d. "super ammortamento" e introduzione del c.d. "iper ammortamento" - Articolo 1, commi da 8 a 13 – Industria 4.0.

Il valore dell'investimento riferito al singolo bene, al fine della determinazione dell'agevolazione, è pari a Euro 150.000,00. Il costo che beneficia del credito d'imposta 4.0 è di seguito riportato:

<b>Beni immateriali agevolabili</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Credito di Imposta 4.0 (50% dell'imponibile)</b>
Software per cybersecurity	150.000,00	75.000,00

Le "Immobilizzazioni in corso e acconti" si incrementano di 256 mila Euro per effetto degli oneri sostenuti per la redazione (i) dello Studio di impatto Ambientale inerente il nuovo piano di sviluppo aeroportuale di Brindisi al 2035, approvato da Enac a dicembre 2022, (ii) per il Piano di Sviluppo Aeroportuale di Foggia al 2035 e (iii) per l'adeguamento del sistema di controllo accessi degli aeroporti pugliesi.

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

## **II. Immobilizzazioni materiali**

<b>Saldo al 31/12/2022</b>	<b>Saldo al 31/12/2021</b>	<b>Variazioni</b>
259.832.545	272.746.666	(12.914.121)

Alla data del 31.12.2022, le immobilizzazioni materiali ammontano complessivamente ad Euro 260 milioni di Euro, con un decremento di 12,9 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2021.

Tale importo scaturisce dalla somma algebrica tra nuove acquisizioni di cespiti per 8,5 milioni di Euro, decrementi per 83 mila Euro di cui 31 mila per alienazione di cespiti e contabilizzazione delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari a 21,4 milioni di Euro.

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:

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

Nel bilancio 2022 non sono state effettuate riclassificazioni delle immobilizzazioni materiali rispetto al bilancio 2021 (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 2022 e 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 2022, 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 2022:

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
TERRENI E FABBRICATI	69.580	3.754	65.826	1.753,33
IMPIANTI E MACCHINARI	540.855	602.756	-61.901	-10,27
ATTREZZATURE	474.836	239.304	235.532	98,42
ALTRE BENI	245.223.061	263.263.986	-18.040.925	-6,85
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	13.524.213	8.636.866	4.887.347	56,59
<b>TOTALE</b>	<b>259.832.545</b>	<b>272.746.666</b>	<b>-12.914.121</b>	<b>-4,73</b>

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Costo Storico al 31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Giroconti	Riclassifica	Costo Storico al 31.12.2022	Fondo Ammortamento al 31.12.21	Ammto	Decrementi	Fondo Ammortamento al 31.12.22	Valore netto contabile 31.12.2021	Valore netto contabile 31.12.2022
TERRENI E FABBRICATI	538.121	72.252			0	610.374	534.367	6.427		540.794	3.754	69.580
IMPIANTI E MACCHINARI	1.598.016	85.320			0	1.683.336	995.260	147.221		1.142.481	602.757	540.855
ATTREZZATURE	6.121.586	340.663	-		0	6.462.249	5.882.282	105.131	0	5.987.413	239.304	474.836
ALTRI BENI	547.282.667	2.049.641	-80.258	1.063.263		550.315.314	284.018.680	21.153.831	-80.258	305.092.253	263.263.986	245.223.061
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	8.636.866	5.986.534	- 2.823	- 1.063.263	- 33.100	13.524.213	0			0	8.636.866	13.524.213
<b>Totale</b>	<b>564.177.256</b>	<b>8.534.410</b>	<b>-83.081</b>	<b>0</b>	<b>-33.100</b>	<b>572.595.486</b>	<b>291.430.589</b>	<b>21.412.609</b>	<b>-80.258</b>	<b>312.762.941</b>	<b>272.746.667</b>	<b>259.832.545</b>

Le acquisizioni riguardano principalmente:

- gli investimenti realizzati per l'adeguamento dell'infrastruttura ICT in ottica *Business Continuity e Disaster Recovery* al fine di adeguarla alle normative GDPR, CYBERSECURITY e di settore, e per l'ammmodernamento dell'infrastruttura CUTE e controllo flussi passeggeri, dei centralini telefonici per un totale di 1.266 mila Euro;
- attrezzature e mezzi di rampa per 168 mila Euro;
- apparecchiature radiogene per 200 mila Euro circa.

La Voce "Altri beni" accoglie oltre al valore delle macchine e attrezzature d'ufficio, dei mobili e arredi, degli apparati hardware, degli automezzi, dei telefoni cellulari, dei mezzi di rampa, il 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 31/12/2021	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2022
<b>Aeroporto di Bari</b>					
Adeguamento Sismico Terminal	279.371	808.621	0	0	1.087.993
Adeguamento Sismico Caserma VVF	3.171	50.206	0	0	53.377
Riconversione aree militari	158.642	31.672	0	0	190.314
Adeguamento ed ammodernamento del sistema hardware /software aeroportuale	91.307		33.100	29.360	28.846
Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche parcheggio P6	49.197	631.529	0	680.726	0
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS	49.942	808.285	0	0	858.227
Nuova Cabina Elettrica AVL	21.948	569.629	0	0	591.577
Riconversione ex Aerostazione Passeggeri - nuovi uffici rampa	79.618	537.704	0	0	617.322
Altre	102.279	135.459	0	0	237.738
<b>Totale BARI</b>	<b>835.475</b>	<b>3.573.106</b>	<b>33.100</b>	<b>710.086</b>	<b>3.665.395</b>

Descrizione	al 31/12/2021	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2022
<b>Aeroporto di Brindisi</b>					
Riqualifica pista RWY 13/31 ed impianti AVL	6.852.152	1.514.847	0	0	8.366.999
Riqualifica pista RWY 05/23 ed ampliamento piazzale A.G.	75.950	22.166	0	0	98.116
Adeguamento Sismico Terminal	53.385	6.002	0	0	59.387
Adeguamento apparati di sicurezza casina Elettrica	22.076	178.540	0	0	200.616
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS	46.897	220.960	0	0	267.857
Altre	141.992	21.219	0	0	163.211
<b>Totale BRINDISI</b>	<b>7.192.453</b>	<b>1.963.734</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.156.186</b>

Descrizione	al 31/12/2021	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2022
<b>Aeroporto di Foggia</b>					
Adeguamento Sismico Terminal	81.851	0	0	0	81.851
Lavori di riqualifica funzionale terminal, piazzali ed altri	4.453	7.227	2.823	0	8.858
<b>Totale FOGGIA</b>	<b>86.304</b>	<b>7.227</b>	<b>2.823</b>	<b>0</b>	<b>90.709</b>

Descrizione	al 31/12/2021	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2022
<b>Aeroporto di Grottaglie (TA)</b>					
Riassetto funzionale Aerostazione Passeggeri	297.284	63.400	0	0	360.684
Opere di sicurezza Idraulica	23.738	5.258	0	0	28.996
Ampliamento edificio ex caserma Vigili del Fuoco	54.573	42.421	0	0	96.994
Altri	6.799	26.685	0	0	33.485
<b>Totale GROTTAGLIE (TA)</b>	<b>382.394</b>	<b>137.765</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>520.159</b>
Descrizione	al 31/12/2021	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2022
Altre	140.240	304.701	0	353.177	91.764
<b>Totale generale</b>	<b>8.636.866</b>	<b>5.986.534</b>	<b>35.923</b>	<b>1.063.263</b>	<b>13.524.213</b>

Nel corso dell'esercizio, come si evince dalla tabella su riportata, la voce ha subito una variazione di circa 4,9 milioni di euro. Nell'aeroporto di Brindisi sono proseguiti i lavori di "Riquilifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL" per circa 1,5 milioni di euro, la cui conclusione è prevista entro la fine del 2023. Nell'aeroporto di Bari oltre alla prosecuzione dei lavori di adeguamento sismico Terminal, per circa 808 mila euro, si è proceduto ad avviare i lavori di "adeguamento dell'impianto di smistamento bagagli", "Riconversione della Ex Aerostazione passeggeri", "Nuova cabina elettrica AVL" e "Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche del parcheggio P6" quest'ultimo concluso nello stesso esercizio, per un totale di circa 3,5 milioni di euro.

#### **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 31/12/2022	Rivalutazioni Nette
-------------	------------------------	-------------------------------	---------------------



Terreni e fabbricati	45.439	45.439	0
Altri Beni	9.518.399	6.763.565	2.754.834
<b>TOTALE</b>	<b>9.563.838</b>	<b>6.809.004</b>	<b>2.754.834</b>

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 31/12/2022	Rivalutazioni Nette
Altri Beni	39.460.155	7.223.132	32.237.023
<b>TOTALE</b>	<b>39.460.155</b>	<b>7.223.132</b>	<b>32.237.023</b>

### III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
3.209.001	660.529	2.548.472

### Partecipazioni

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
QUOTA ISCRIZIONE CRIPTALIE SPACEPORT	50.000	0	50.000	100,00
<b>TOTALE</b>	<b>50.000</b>	<b>0</b>	<b>50.000</b>	<b>100,00</b>

In data 1° agosto 2022 AEROPORTI DI PUGLIA SPA ha partecipato in qualità di associato promotore alla costituzione dell'associazione "CRIPTALIAE SPACEPORT". L'Associazione si è costituita con atto, Repertorio n. 2552 / Raccolta n. 1999, a ministero Dottor Marco Mirabelli, Notaio in Roma con sede in GROTTAGLIE (TA) Strada Provinciale N. 83.

La partecipazione alla costituzione mediante la sottoscrizione della quota di iscrizione è stata ritenuta strategica per AdP in quanto l'Associazione si pone lo scopo di dotare il Paese Italia di una risorsa di eccellenza idonea a sostenere lo sviluppo dell'industria aeronautica/aerospaziale nazionale, con particolare riferimento all'aeroporto di Grottaglie, qualificato dalla Disposizione del Direttore Generale dell'ENAC n.20 del 14 luglio 2014 quale "piattaforma logistica integrata per l'attività di ricerca, sperimentazione e test di prodotti aeronautici" nonché dall'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n.250 del 6 maggio 2018 quale "Spaziporto nazionale per lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali".

Alla data del 31/12/2022 il Fondo di dotazione dell'Associazione è costituito dalle quote di iscrizione degli associati promotori come sotto dettagliato:

ASSOCIATO	QUOTA
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE – ENAC	50.000
AEROPORTI DI PUGLIA SPA	50.000
ENAV SPA	50.000
<b>Totale</b>	<b>150.000</b>

### Crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI AQP	92.099	90.205	1.894	2,10
<b>TOTALE</b>	<b>92.099</b>	<b>90.205</b>	<b>1.894</b>	<b>2,10</b>

### 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	2022	2021	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI DIVERSI	4.530	4.203	327	7,77
DEPOSITI CAUZIONALI TELECOM	4.933	4.933	0	0,00
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
<b>TOTALE</b>	<b>22.890</b>	<b>22.563</b>	<b>327</b>	<b>1,45</b>

### Strumenti finanziari derivati attivi

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI ATTIVI	3.044.012	547.761	2.496.251	455,72
<b>TOTALE</b>	<b>3.044.012</b>	<b>547.761</b>	<b>2.496.251</b>	<b>455,72</b>

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 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
442.483	515.272	(72.789)

Le rimanenze, valutate al costo d'acquisto come negli esercizi precedenti, ammontano a complessivi 442 mila Euro circa e si riferiscono principalmente a materiale di consumo, materiale sanitario e prestampati utilizzati nelle biglietterie. Rispetto al saldo al 31.12.2021, si rileva un decremento pari a 73 mila Euro.

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
SCORTE FINALI MATER.CONSUMO	193.654	268.617	-74.963	-27,91
SCORTE FINALI BADGES	4.590	1.568	3.022	192,73
SCORTE FINALI MAT.SANITARIO	99.456	134.884	-35.428	-26,27
SCORTE FINALI CARBURANTI	9.295	9.880	-585	-5,92
SCORTE FINALI CANCELLERIA	135.488	100.324	35.164	35,05
<b>TOTALE</b>	<b>442.483</b>	<b>515.272</b>	<b>-72.789</b>	<b>-14,13</b>

## II. Crediti

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
45.154.465	60.046.805	(14.892.340)

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	25.610.050	-	-	25.610.050
Verso imprese controllate	-	-	-	-
Verso imprese collegate	-	-	-	-
Verso controllanti	6.896.328	-	-	6.896.328
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.197.112	-	-	1.197.112
Per crediti tributari	581.678	50.000	-	631.678
Per imposte anticipate	2.753.841	5.992.646	-	8.746.487
Verso altri	2.072.810	-	-	2.072.810
<b>Totale</b>	<b>39.111.819</b>	<b>6.042.646</b>	<b>-</b>	<b>45.154.465</b>

### Crediti verso clienti

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI	26.411.849	27.125.175	-713.326	-2,63

CREDITI V/CLI. FATT. DA EMETTERE	3.126.285	1.789.459	1.336.826	74,71
ALTRI CREDITI V/CLIENTI	2.000	2.000	-	0,00
F.DO SVALUTAZIONE CREDITI V/CLIENTI	-3.784.343	-3.671.889	-112.454	3,06
NOTE DI CREDITO DA EMETTERE	-145.741	-83.951	-61.790	73,60
<b>TOTALE</b>	<b>25.610.050</b>	<b>25.160.794</b>	<b>449.256</b>	<b>1,79</b>

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 25,6 milioni di Euro, al netto del Fondo svalutazione di 3,8 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 31.12.2021 la voce si incrementa nel suo complesso di 449 mila Euro. Grazie al costante monitoraggio dei crediti scaduti con conseguente efficientamento nella gestione degli incassi, il valore dei crediti verso clienti si è incrementato del 1,79% a fronte di un aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni del 71% legato alla ripresa del traffico aereo che ha fatto registrare a livello di sistema un + 80,36% di passeggeri rispetto al 2021.

Anche il valore delle fatture da emettere si incrementa di Euro 1.337 mila. Queste ultime si riferiscono essenzialmente alle royalties su fatturati extra aviation di competenza dell’esercizio 2022 che, come previsto dalle rimodulazioni contrattuali accordate ai clienti a causa della crisi legata alla pandemia da COVID 19 e giunte a scadenza alla fine del 2022, 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 31.12.2022, ha subito le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile
<b>Saldo al 31/12/2021</b>	<b>3.671.889</b>
Utilizzo nell’esercizio	0
Rilasci nell’esercizio	-6.551
Accantonamento esercizio	119.005
<b>Saldo al 31/12/2022</b>	<b>3.784.343</b>

Il fondo svalutazione crediti registra nel suo complesso un incremento 112 mila Euro derivante dalla somma algebrica tra i rilasci pari ad Euro 7 mila dovuti essenzialmente alla conclusione di piani di rientro puntualmente onorati dai clienti alle scadenze previste, e una integrazione di Euro 119 mila per probabili perdite, effettuata ad esito della puntuale analisi delle posizioni creditorie, con particolare riguardo alle procedure concorsuali e alle

azioni intraprese per il recupero dei crediti.

Alla data del 31/12/2022 risultano iscritti a bilancio, crediti verso clienti in sofferenza per addizionale comunale sui diritti d'imbarco per complessivi 4,1 milioni di Euro per la quasi totalità (3,7 milioni di Euro circa) nei confronti di Alitalia, Alitalia SAI, Alitalia linee aeree e Alitalia Società Aerea Italiana. In riferimento a tali crediti in sofferenza, AdP ha messo in atto ogni azione possibile al fine di procedere al recupero anche coattivo dei crediti. Si precisa che di recente sono state reiterate le attività di messa in mora anche nei confronti di clienti esteri, anche se tali azioni appaiono difficoltose e con scarsa probabilità di risultato.

In ambito Assaeroporti è in corso di approfondimento la possibile qualificazione del Gestore aeroportuale come Agente contabile con l'eventuale obbligo di invio dei conti giudiziali, in materia di addizionali ai diritti di imbarco passeggeri in partenza, agli organi competenti.

### **Crediti verso controllanti**

I "Crediti verso controllanti" sono composti come segue:

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLANTE	34.427	805.154	-770.727	-95,72
CRED. V/REG.PUGLIA	6.861.901	4.029.918	2.831.983	70,27
<b>CREDITI V/ CONTROLLANTI</b>	<b>6.896.328</b>	<b>4.835.072</b>	<b>2.061.256</b>	<b>42,63</b>

I crediti verso la Regione Puglia si incrementano, rispetto all'esercizio precedente, di Euro 2.061 mila.

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

- Incremento del credito fino a 4.648 mila Euro al 31 dicembre 2022 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;
- Decremento per 519 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, Adeguamento Infrastrutture di volo di Grottaglie e Smaltimento acque meteoriche parcheggio P3 di Bari;
- Decremento per 118 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 per 32 mila Euro dei crediti relativi al Progetto "SOLAR - Sustainable reduction Of carbon footprint Level in programme AiRports" - Programma di Cooperazione Europea INTERREG IPA CBC Italia-Albania-Montenegro 2014/2020" nel quale la Regione Puglia ricopre il ruolo di Lead Partner;

- Incremento dei crediti di circa 132 mila Euro, dovuto al riconoscimento delle spese sostenute per il servizio di collegamento tra Bari Aeroporto e le località del Gargano nell'ambito del progetto Gargano Easy to Reach 2022.

Nei crediti verso la controllante sono anche iscritti crediti per acquisto di biglietti aerei per conto del personale dipendente della Regione Puglia per complessivi Euro 15,4 mila e crediti per Euro 19 mila riferiti ai servizi di accoglienza per i lavori del Comitato di Sorveglianza 2019 del PO FESR – FSE 2014 – 2020.

### Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	1.197.112	604.196	592.916	98,13
<b>TOTALE</b>	<b>1.197.112</b>	<b>604.196</b>	<b>592.916</b>	<b>98,13</b>

Il credito verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti, che rispetto all'esercizio precedente si incrementa di Euro 593 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 e per il servizio info point sugli aeroporti di Bari e Brindisi.

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	2022	2021	Differenza	Var. %
CREDITO RITENUTE LAV. AUTONOMI	10.784	10.784	0	0,00
CREDITO IRES DL. 201/2011	100.844	100.844	0	0,00
CREDITO IRAP	195.982	200.982	-5.000	-2,49
ALTRI CREDITI TRIBUTARI	387.426	131.095	256.331	195,53
FONDO RISCHI SU CREDITI TRIBUTARI	-98.784	-98.784	0	0,00
CREDITO IRES	35.426	2.192	33.234	1.516,15
<b>TOTALE</b>	<b>631.678</b>	<b>347.113</b>	<b>284.565</b>	<b>81,98</b>

I crediti tributari si incrementano di Euro 285 mila rispetto al periodo precedente.

Il credito IRES riveniente dal modello USC/2022 redditi 2021 si è incrementato per effetto delle ritenute d'acconto subite nel corso dell'esercizio 2022.

Il credito IRAP riveniente dal modello IRAP/2022 redditi 2021 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. È 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" è costituita, tra l'altro, dal 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 43 mila per il 2020, al netto di quanto compensato in F24 nell'esercizio 2022. Nella voce è ricompreso anche il credito d'imposta previsto dall'art. 1, comma 1058, della legge n. 178 del 2020 c.d. Industria 4.0. Il valore dell'investimento, al fine della determinazione dell'agevolazione, è pari a Euro 150 mila, pertanto il credito d'imposta 4.0 è pari ad Euro 75 mila. Infine, nella voce è ricompreso il credito d'imposta relativo alle spese sostenute per l'acquisto di prodotti energetici per il periodo Ottobre-Dicembre 2022 pari a complessivi Euro 269 mila.

Il saldo Erario c/iva al 31 dicembre 2022 presenta un saldo a debito ed è riclassificato tra i debiti tributari.

### **Crediti per imposte anticipate**

I crediti per "imposte anticipate" sono così composti:

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	8.303.005	8.912.080	-609.075	-6,83
CREDITI PER IMP.ANT. SU RIV.NE	443.482	443.482	0	
<b>TOTALE</b>	<b>8.746.487</b>	<b>9.355.562</b>	<b>-609.075</b>	<b>-6,83</b>

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 2022, pari a 7.261 mila euro, non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. Infatti, le imposte anticipate accantonate a tutto il 31/12/2021, risultano congrue e saranno interamente utilizzate per coprire l'utile fiscale evidenziato dal Piano Economico - Finanziario 2023/2027, elaborato da AdP, A tal proposito, si evidenzia che l'aumento della redditività aziendale consente di prevedere un ritorno alla situazione pre-covid 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	2022	2021	Differenza	Var. %
ALTRI CREDITI A BREVE	1.069.472	1.392.795	-323.323	-23,21
CREDITI V/INAIL	0	8.187	-8.187	-100,00
CREDITI V/INPS	181.644	186.682	-5.038	-2,70
CREDITI V/DIPENDENTI	37.774	102.131	-64.357	-63,01
CREDITI V/GSE CONT. FOTOVOLTAICO	20.212	12.277	7.935	64,63
CREDITI V/ENAC CONTR. PAC	944.637	2.192.888	-1.248.251	-56,92
F.DO RISCHI SU CREDITI V/ALTRI	-180.929	-180.929	0	0,00
CREDITI V/ENAC X RISTORO EMERGENZA COVID	0	16.030.037	-16.030.037	-100,00
<b>TOTALE</b>	<b>2.072.810</b>	<b>19.744.068</b>	<b>-17.671.258</b>	<b>-89,50</b>

Rispetto all'esercizio precedente, la voce si decrementa di circa Euro 17,7 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. Enac ha provveduto a liquidare il predetto importo in 2 tranches, rispettivamente l'8 marzo 2022 ed il 23 maggio 2022.

Anche i crediti vantati nei confronti di ENAC, sorti a seguito della conclusione degli interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Bari e realizzati con finanziamenti a valere sui Fondi PAC, si decrementano a seguito dell'incasso di una quota parte pari a circa 1,2 milioni di Euro.

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 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
20.640.559	31.224.841	(10.584.282)

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 2022 la voce registra un decremento di Euro 10.584 mila rispetto all'esercizio precedente, come esposto nella tabella che segue:

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
DEPOSITI BANCARI	20.601.345	31.186.918	-10.585.573	-33,94
CASSA	39.214	37.923	1.291	3,40
<b>TOTALE</b>	<b>20.640.559</b>	<b>31.224.841</b>	<b>-10.584.282</b>	<b>-33,90</b>

Tale decremento è dovuto all'impiego di risorse finanziarie per l'attuazione del piano degli investimenti infrastrutturali ed alla riduzione dell'esposizione bancaria a breve e lungo termine dovuta all'estinzione di finanziamenti ed all'avvio del piano di ammortamento del mutuo in pool che ha comportato il pagamento di 9,8 milioni di euro a tutto il 31 dicembre 2022.

#### D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
711.800	836.785	(124.985)

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 2022, la cui competenza è riferita agli esercizi successivi. Alla data del 31.12.2022 non sussistono ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
RISCONTI ATTIVI	711.800	836.785	-124.985	-14,94
<b>TOTALE</b>	<b>711.800</b>	<b>836.785</b>	<b>-124.985</b>	<b>-14,94</b>

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

Descrizione	2022	2021	Differenza
Assicurazioni	328.235	303.425	24.810
Assistenze software e manutenzione impianti	52.046	81.901	-29.855
Vestiario e D.P.I	179.890	69.604	110.286
Verifiche periodiche impianti	35.991	-	35.991
Licenze Software	-	2685	-2.685
Abbonamenti a riviste e giornali	9.911	4.495	5.417
Diritti e licenze	15.509	54.953	-39.443
Fidejussioni contrattuali	10.804	4.912	5.892
Promozioni commerciali	-	-	-
Erogazioni liberali	-	-	-
Compensi professionali diversi	34.638	252.510	-217.871
Noleggi e fitti diversi	20.838	59.588	-38.750
Altri di ammontare non apprezzabile	23.937	2.714	21.224
<b>Totale</b>	<b>711.800</b>	<b>836.785</b>	<b>-124.985</b>

La Voce si decrementa rispetto all'esercizio precedente di Euro 125 mila.

## Passività

### A) Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
53.593.234	57.007.405	(3.414.171)

Alla data del 31 dicembre 2022, 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 arrotondamenti	Riserva per opere di copertura dei flussi fin. Attesi	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
<b>Saldo al 1° gennaio 2021</b>	<b>25.822.845</b>	<b>38.509.045</b>	<b>1.330.349</b>	<b>10.110.329</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>-18.985.114</b>	<b>56.787.457</b>
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		-18.985.114					18.985.114	-
Risultato dell'esercizio							47.191	47.191
Riserva per copertura flussi finanziari						172.761		172.761
Altre variazioni					-4			-4
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>25.822.845</b>	<b>19.523.931</b>	<b>1.330.349</b>	<b>10.110.329</b>	<b>-1</b>	<b>172.761</b>	<b>47.191</b>	<b>57.007.405</b>
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		44.831	2.360				-47.191	- 47.191
Risultato dell'esercizio							-5.910.424	- 5.863.233
Riserva per copertura flussi finanziari						2.496.251		2.496.251
Altre variazioni					2			2
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>25.822.845</b>	<b>19.568.762</b>	<b>1.332.709</b>	<b>10.110.329</b>	<b>1</b>	<b>2.669.012</b>	<b>-5.910.424</b>	<b>53.593.234</b>

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

Descrizione	Riserva rivalutazione	Riserva rivalutazione	Riserva rivalutazione
	D.L. 185/2008	D.L. 104/2020	al 31/12/2022
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	
Destinazione Utile Esercizio chiuso il 31/12/2021		44.831	
<b>TOTALE</b>	<b>232.695</b>	<b>19.336.067</b>	<b>19.568.762</b>

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
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>172.761</b>
Variazioni nell'esercizio	
Decremento per variazioni di fair value	
Incremento per variazioni di fair value	2.496.251
Rilascio a conto economico	
Rilascio a rettifica di attività/passività	
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>2.669.012</b>

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	19.336.067	A, B	19.336.067
<i>Riserva di utili</i>			
Riserva legale	1.332.709	B	
Altre riserve	10.110.330	A, B, C	10.110.330
Utili (perdite) dell'esercizio	-5.910.424	A, B, C	-5.910.424
<i>Riserva di copertura dei flussi finanziari</i>			
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	2.669.012		
<b>Totale</b>	<b>53.593.234</b>		<b>23.768.668</b>
Quota non distribuibile			13.658.338
<b>Residua quota distribuibile</b>			<b>10.110.330</b>

(\*) 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 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
6.518.011	9.420.536	(2.902.525)

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
F.DO RISCHI LEGALI	4.719.469	6.881.492	-2.162.023	-31,42
F.DO REVIS.CONTR.PROGRAMMA	1.798.542	2.539.044	-740.502	-29,16
<b>TOTALE</b>	<b>6.518.011</b>	<b>9.420.536</b>	<b>-2.902.525</b>	<b>-30,81</b>

### Altri

In detta voce sono iscritti i seguenti accantonamenti.

DESCRIZIONE	31.12.2021	Accanton.	Utilizzi	Rilasci	31.12.2022
F.DO REVIS.CONTR.PROGRAMMA	2.539.044	0	0	740.502	1.798.542
F.DO RISCHI LEGALI	6.881.492	304.249	170.763	2.295.509	4.719.469
<b>TOTALE</b>	<b>9.420.536</b>	<b>304.249</b>	<b>170.763</b>	<b>3.036.011</b>	<b>6.518.011</b>

Si evidenzia che il fondo rischi legali, pari a Euro 6.881 mila alla data del 31.12.2021, nel corso del 2022 è stato:

- utilizzato per Euro 171 mila di cui Euro 5 mila per definizioni cause legali, ed Euro 166 mila per liquidazione competenze legali ;
- rilasciato per Euro 2.295 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 o per definizioni di cause legali intervenute nel corso dell'esercizio;
- incrementato di 304 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 e 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) che 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, riferito al periodo precedente al contratto di programma, registra una variazione in diminuzione di Euro 740 mila derivante dall'adeguamento del fondo agli esiti del contenzioso in essere. Sulla questione "Fondo servizio antincendio statale" la Società, insieme agli altri gestori aeroportuali italiani, ha infatti 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 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
1.193.339	1.220.542	(27.203)

Il fondo TFR ha subito, nel corso del 2022, 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 31.12.2022, avendo a base di determinazione tutte le componenti non occasionali della retribuzione.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2022 sono qui di seguito indicate.

Variazioni	Importo
<b>Fondo al 01.01.2022</b>	<b>1.220.542</b>
incremento per accantonamento dell'esercizio	1.146.364
Incremento per riclassifiche	3
decremento per trasferimento fondi ex lege 296-2006 (privati)	-741.520
decremento per utilizzo per risoluzione di rapporti, per anticipazioni	-433.676
contributi a carico dipendenti	-53.141
imposta sostitutiva	-60.809
Incremento x recupero anticipi quote TFR da Fondo TFR Tesoreria	115.576
<b>Fondo al 31.12.2022</b>	<b>1.193.339</b>

### D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
97.869.306	113.726.072	(15.856.766)

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</u>	<u>Oltre</u>	<u>Oltre</u>	<u>Totale</u>
	<u>12 mesi</u>	<u>12 mesi</u>	<u>5 anni</u>	
Debiti verso banche	10.172.829	13.460.446	8.652.246	32.285.521
Acconti	5.653.517	3.865.278		9.518.795
Debiti verso fornitori	26.964.292	81.697	81.000	27.126.989
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	104.165			104.165
Debiti tributari	1.279.169	0		1.279.169
Debiti verso istituti di previdenza	762.486	0		762.486
Altri debiti	26.318.800	473.381		26.792.181
<b>Totale</b>	<b>71.255.258</b>	<b>17.880.802</b>	<b>8.733.246</b>	<b>97.869.306</b>

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:

<b>DESCRIZIONE</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Differenza</b>	<b>Var. %</b>
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - APERTURE DI CREDITO	271.894	5.123.518	-4.851.624	-94,7%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - ANTICIPO FATTURE	-	624.160	-624.160	-100,0%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - FINANZIAMENTO	6.488.889	6.500.000	-11.111	-0,2%
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - FINANZIAMENTO	-	3.000.000	-3.000.000	100,0%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - MUTUI	3.412.047	11.988.918	-8.576.872	-71,5%
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - MUTUI	22.112.692	25.233.434	-3.120.742	-12,4%
<b>TOTALE</b>	<b>32.285.521</b>	<b>52.470.030</b>	<b>-20.184.509</b>	<b>-38,5%</b>

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 non registra variazioni sostanziali in quanto si è proceduto al rinnovo dei finanziamenti a breve termine in scadenza.

La voce debiti per mutui entro 12 mesi si decrementa altresì di 8.576 mila Euro per l'avvio del piano di ammortamento del mutuo Intesa in pool, la cui maxi rata iniziale, scaduta il 30 dicembre 2022, è stata pari a



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, ha previsto 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 ha erogato il finanziamento, a seguito delle richieste di utilizzo da parte di Aeroporti di Puglia, per complessivi 25.353 mila euro e sul cui ammontare sono stati pagati gli interessi di preammortamento. Il finanziamento ha previsto n. 33 rate trimestrali a partire dal 30 settembre 2022 (di cui una maxi rata di 9.163 mila euro in data 30 dicembre 2022) fino al 31 dicembre 2030. Al 31 dicembre 2022, il debito relativo al finanziamento ammonta a 15.574 mila euro.

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

- DSCR<sup>2</sup> storico e prospettico => 1,2
- PFN/RAB<sup>3</sup> storico e prospettico <= 75%

La Società ha calcolato i Parametri Finanziari previsti dal Contratto di finanziamento (DSCR storico e prospettico; rapporto PFN/RAB) e al 31 dicembre 2022 risultano in linea con i livelli definiti da contratto. Per il DSCR “Storico” al 31.12.2022, in particolare, non si è tenuto conto del pagamento della “maxi-rata” iniziale di Euro 9.162.546,47 avvenuto il 30.12.2022, in quanto, è il contratto stesso a prevedere un presidio che ha garantito la disponibilità di somme tali da assicurare il rimborso della maxi-rata. Tale modalità di calcolo è stata condivisa con la banca capofila.

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).

---

<sup>2</sup> **DSCR**: Debt services coverage ratio

<sup>3</sup> **PFN**: Posizione Finanziaria Netta; **RAB**: Regulatory Assets Based

Il decremento di questa voce è da ricondursi all'avvio del piano di ammortamento del Mutuo in Pool che per l'esercizio 2023 prevede il pagamento di rate trimestrali per un totale di 1.278 mila euro.

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 31.12.2022	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 semestrali	variabile Euribor + spread	2.272.570	413.195	1.859.375	206.597
Intesa San Paolo	09/07/2009	20.000.000					6.646.349	1.208.427	5.437.922	604.213
Banca BPER	06/12/2017	3.000.000	06/12/2018	06/12/2024	24 trimestrali	fisso	1.032.101	511.930	520.170	
POOL Banche - INTESA	27/05/2019	25.569.897	31/12/2022	31/12/2030	33 trimestrali	variabile Euribor + spread	15.573.719	1.278.495	14.295.224	7.841.435

Nel corso dell'esercizio 2022 si è proceduto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 15,2 milioni di Euro.

### Acconti

La voce "Acconti" è composta come di seguito:

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ALTRI ACCONTI	838.292	364.543	473.749	129,96
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE OLTRE 12 MESI	3.865.278	3.865.278	0	0,00
DEBITI PER FIN. PROGETTI COOPERAZ. EUROPEA	46.254	0	46.254	100,00
DEB. X FINANZIAM. PROG. RIQUALIF. PISTA BR	4.768.972	4.424.372	344.600	7,79
<b>TOTALE</b>	<b>9.518.796</b>	<b>8.654.193</b>	<b>864.603</b>	<b>9,99</b>

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 2022 la voce ha registrato complessivamente un incremento di 865 mila Euro dovuto all'incasso degli anticipi per complessivi 477 mila euro per la realizzazione del progetto "SORREASY" inserito del programma di promozione del welfare aziendale "CONCILIAMO" della Presidenza del consiglio dei Ministri e del Progetto MIMOSA nell'ambito del Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg V-A 2014-2020 Italia-Croazia.

Da evidenziare anche l'incasso del contributo pubblico di 345 mila euro, di cui alla Delibera CIPE 62/11 per la realizzazione delle opere di "Riqualifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL di Brindisi".

### Debiti verso fornitori

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
FORNIT.C/NOTE CRED.DA RICEV.	-413.838	-1.440.740	1.026.902	-71,28
DEBITI V/FORNITORI	11.831.144	9.714.909	2.116.235	21,78
FORNITORI C/FT DA RICEVERE	11.267.008	12.133.568	-866.560	-7,14
CANONI DEMANIALI	4.442.676	2.207.704	2.234.972	101,24
<b>TOTALE</b>	<b>27.126.989</b>	<b>22.615.442</b>	<b>4.511.547</b>	<b>19,95</b>

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 2021 e versata entro il 31 gennaio 2023, e per la quota a conguaglio conteggiata sul traffico consuntivato nel 2022, da pagare entro il 31.07.2023.

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 81 mila esigibili oltre i 5 anni.

### Debiti vs. controllanti

Al 31 dicembre 2022 non risultano in essere debiti nei confronti della controllante.

### Debiti vs. imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
DEBITI V/FORNITORI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	104.165	54.046	50.119	92,73
<b>TOTALE</b>	<b>104.165</b>	<b>54.046</b>	<b>50.119</b>	<b>92,73</b>

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	2022	2021	Differenza	Var. %
DEBITO IVA	141.144	151.265	-10.121	-6,70
ERARIO C/IMP. SOST. TFR	35.929	17.992	17.937	99,70
ERARIO C/RITENUTE ENTRO 12 MESI	516.256	487.892	28.364	5,81
DEBITO IMPOSTA SOSTITUTIVA ENTRO 12 MESI	394.601	394.601	0	0,00
DEBITO IMPOSTA SOSTITUTIVA OLTRE 12 MESI	0	394.602	-394.602	-100,00
ALTRI DEBITI V/ERARIO	191.239	190.621	618	0,32
<b>TOTALE</b>	<b>1.279.169</b>	<b>1.636.973</b>	<b>-357.804</b>	<b>-21,86</b>

Nei debiti tributari sono compresi i debiti per ritenute IRPEF sulle retribuzioni e sui compensi erogati ai professionisti relativi al mese di dicembre 2022, rispettivamente pari ad Euro 505 mila e 12 mila, l'imposta di Bollo sulle fatture elettroniche quarto trimestre 2022 per Euro 2 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 395 mila al netto delle rate pagate nel 2021 e nel 2022, 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 terza rata dovrà essere versata entro il termine previsto per il versamento a saldo delle imposte sui redditi relative al periodo di imposta 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	2022	2021	Differenza	Var. %
DEBITI V/INPS	688.501	655.448	33.053	5,04
DEBITI V/INAIL	34.235	0	34.235	100,00
DEBITI V/PREVINDAI	36.911	35.466	1.445	4,07
DEBITI V/INPGI	1.031	5.607	-4.576	-81,62
DEBITI V/CASAGIT	725	741	-16	-2,15
DEBITI V/FPCGI	1.085	1.167	-82	-7,05
<b>TOTALE</b>	<b>762.486</b>	<b>698.428</b>	<b>64.058</b>	<b>9,17</b>

I debiti verso gli Enti previdenziali sono relativi ai contributi maturati sulle retribuzioni di dicembre 2022, mentre il debito v/Inail si riferisce al saldo 2022 derivante dall'autoliquidazione presentata nel febbraio 2023.

### Altri debiti

Gli "Altri debiti" sono composti come di seguito:

*Esigibili entro l'esercizio successivo*

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
DEBITI V/DIPENDENTI	2.515.058	2.330.071	184.987	7,94
DEBITI V/DIPENDENTI WELFARE AZIENDALE	123.038	113.211	9.827	8,68
ALTRI DEBITI A BREVE	15.261.117	14.929.755	331.362	2,22
DEBITI X ADDIZ.DIRITTI IMBARCO	8.067.376	9.381.879	-1.314.503	-14,01
DEBITI V/COMP.AEREE PER BIGLIET.	335.800	216.271	119.529	55,27
DEBITI V/IATA PER BIGLIET.	16.412	3.250	13.162	404,99
<b>TOTALE</b>	<b>26.318.800</b>	<b>26.974.437</b>	<b>-655.637</b>	<b>-2,43</b>

*Esigibili oltre l'esercizio successivo:*

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI SUBCONC.	473.381	622.523	-149.142	-23,96
<b>TOTALE</b>	<b>473.381</b>	<b>622.523</b>	<b>-149.142</b>	<b>-23,96</b>

Nel complesso la voce registra, rispetto all'esercizio precedente, un decremento pari ad Euro 805 mila.

In particolare, la riduzione ha riguardato i debiti relativi alle addizionali sui diritti di imbarco passeggeri che al 31.12.2022 ammontano complessivamente ad Euro 8.067 mila e il debito verso Enac relativo al servizio Antincendio dei Vigili del Fuoco che è stato adeguato sulla base degli esiti del contenzioso in essere. Inoltre, come ogni anno, la Società ha contabilizzato sulla base delle disposizioni ENAC la quota maturata nell'esercizio per il servizio Antincendio pari ad Euro 1.590 mila. Pertanto il debito complessivo al 31.12.2022 ammonta ad Euro 13.018 mila ed 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 31/12/2022

Saldo al 31/12/2021

Variazioni

171.713.119

184.978.919

(13.265.800)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale. Al 31.12.2022 i ratei e risconti passivi ammontano a circa Euro 171.713 mila e registrano un decremento di Euro 13.266 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 104.072 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	2022	2021	Differenza	Var. %
Contributi su competenze variabili dipendenti	45.797	54.713	-8.916	-16,30
Altri	12.399	9.834	2.565	26,08
<b>TOTALE</b>	<b>58.196</b>	<b>64.547</b>	<b>-6.351</b>	<b>-9,84</b>

Descrizione risconti	31/12/2022	31/12/2021	Differenza	Var. %
Canoni di sub concessione	177.890	9.091	168.799	1856,77
Proventi security e patenti aeroportuali	101.196	99.331	1.865	1,88
Proventi di pubblicità	108.869	299.102	-190.233	-63,60
Contributo c/impianti	171.235.444	184.471.774	-13.236.330	-7,18
Altri	31.524	35.074	-3.550	-10,12
<b>Totale risconti</b>	<b>171.654.923</b>	<b>184.914.372</b>	<b>-13.259.449</b>	<b>-7,17</b>

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

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo o concesso	Risconti passivi al 31.12.21	Incrementi	Decrementi	conto economico 2022	Risconti passivi al 31.12.22
		<b>Beni gratuitamente devolvibili</b>	<b>64.954</b>	<b>21.643</b>			<b>2.565</b>	<b>19.079</b>
ENAC	FO	Riattamento aviorimesse e palazzine soccorso	364	73	0	0	15	58
ENAC	BR	Nuovo impianto di termo-condizionamento	1.579	316	0	0	63	253
ENAC	BR	Riqualifica del piazzale di sosta aeromobili	2.261	543	0	0	90	452
ENAC	FO	Riqualificazione infrastrutture di volo	886	213	0	0	35	177
ENAC	FO	Ripristino Aerostazione passeggeri	2.595	727	0	0	104	623
ENAC	BA	Nuova aerostazione passeggeri	45.540	16.078	0	0	1.785	14.293
ENAC	BA	Opere di pertinenza: passerelle telescopiche	1.924	681	0	0	76	606
ENAC	BA	Opere di pertinenza: opera d'arte	460	23	0	0	23	0
ENAC	BA	Ampliamento dei piazzali di sosta e vie di rullaggio	9.345	2.990	0	0	374	2.617
ENAC	BA	Ripristino degli ammaloramenti dei piazzali di sosta aa.mm.	1.349	648	0	0	54	594

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.21	Incrementi	Decrementi	conto economico 2022	Risconti passivi al 31.12.22
ENAC	BA	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione alla nuova normativa security	2.227	1.069	0	0	89	980
ENAC	BA	Smaltimento acque meteoriche	1.432	687	0	0	57	630
ENAC	BA	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.432	630	0	0	57	572
ENAC	BA	Ristrutturazione Caserma VVF	1.441	692	0	0	58	634
ENAC	BA	Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	1.156	508	0	0	46	462
ENAC	BA	Lavori di riqualificazione di un tratto di Via D'Annunzio ed inserimento di rotonda al crocevia con Via E.Ferrari	189	81	0	0	7	74
ENAC	BR	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	165	73	0	0	7	66
ENAC	BR	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	9.944	4.368	0	0	397	3.971
ENAC	BR	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	9.993	0	0	832	9.161
ENAC	BR	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche)	3.769	1.809	0	0	151	1.658
ENAC	BR	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1.453	639	0	0	58	581
ENAC	BR	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	845	337	0	0	34	304
Regione Puglia	BA	Progetto Interreg Italia-Albania - Ampliamento ed adeguamento vecchia aerostazione	1.300	274	0	0	42	233
ENAC	BA	Impianto di depurazione e smaltimento bottini di bordo -Contributi PON	500	180	0	0	20	160
Regione Puglia	BA	Sistemazione nuova sede Protezione Civile	1.350	768	0	0	54	714
ENAC	BA	Adeguamento e completamento strada perimetrale	306	134	0	0	12	122
ENAC	BA	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2.010	794	0	0	79	715
Regione Puglia	BA	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	7.718	4.308	0	0	308	4.001
Regione Puglia	BA	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	8.969	4.977	0	0	355	4.622
Regione Puglia	TA	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	46.950	0	0	3.910	43.041
Regione Puglia	TA	Opere elettromeccaniche deposito carburanti	2.413	1.158	0	0	96	1.062
ENAC	BA e BR	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.452	49	0	0	8	41
Regione Puglia	BA	Realizzazione stazione Ferrotranviaria	167	80	0	0	7	73
ENAC	BA	Sistema di smistamento bagagli	2.668	1.243	0	0	129	1.114
Regione Puglia	BA	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	451	285	0	0	21	264
Regione Puglia	BR	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	732	388	0	0	28	360
Regione Puglia	FO	Opere elettriche	116	67	0	0	6	61
Regione Puglia	FO	Impianti speciali	100	58	0	0	5	53
Regione Puglia	FO	Opere civili	154	89	0	0	8	81
Regione Puglia	BA	Potenziamento impianto elettrico	159	108	0	0	6	102
Regione Puglia	BA	Centro polifunzionale prima infanzia	710	426	0	0	28	397
Regione Puglia	FO	Adeguamento Infrastrutture di volo	11.142	7.324	0	0	431	6.893

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.21	Incrementi	Decrementi	conto economico 2022	Risconti passivi al 31.12.22
ENAC	BA	Ampliamento aerostazione lato est - contributi PON Trasporti	12.448	8.962	0	0	498	8.464
Regione Puglia	BA	Ampliamento aerostazione lato est - contributi CIPE 142/99	7.994	5.813	0	0	320	5.493
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Aerostazione contributi POI 2007-2013	4.157	2.993	0	0	166	2.827
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Impianto di cogenerazione contributi POI 2007-2013	4.120	3.131	0	0	165	2.966
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Impianto AVL contributi POI 2007-2013	1.527	1.161	0	0	61	1.100
Regione Puglia	BR	Ristrutturazione caserma VVF	1.271	966	0	0	51	915
Regione Puglia	BR	Rifacimento piazzali di sosta aeromobili	5.269	4.426	0	0	211	4.215
Regione Puglia	BR	Ampliamento sale imbarco	6.218	5.223	0	0	249	4.975
ENAC	BA	Raccordi C e D e Riquifica Piazzali	4.289	3.603	0	0	171	3.431
Regione Puglia	TA	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Lotto Hangar Two	4.118	3.624	0	0	165	3.459
Regione Puglia	TA	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Piattaforma Logistica Integrata	8.731	8.437	0	55	349	8.033
ENAC	BA	Adeguamento Infrastrutture di Volo e prolungamento Pista - Adeguamento RESA	8.000	7.360	0	0	320	7.040
ENAC	BA	Impianti AVL	3.336	3.069	0	0	133	2.935
Regione Puglia	FO	Prolungamento Pista di Volo RWY 15/33	12.006	11.568	0	42	480	11.047
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto FreshWays - Programma di Cooperazione Interreg V.A. Italy - Greece 2014-2020	1.187	1.017	111	0	101	1.027
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto Adegreen - Programma di Cooperazione Interreg CBC Italia - Croazia 2014-2020	34	31	0	0	7	24
Regione Puglia	BA	Progetto OnCloudNine - Programma di Cooperazione Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014/2020	248	223	0	0	50	174
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto Interpass - Adriatic-Ionian Programme INTERREG V-B Transnational 2014-2020	33	30	0	0	7	23
Regione Puglia	BA	Smaltimento acque meteoriche Parcheggio P3	169	0	163	0	7	156
Agenzia delle Entrate	BA	Beni agevolabili ai sensi dell'art. 1, commi 1051-1063 della legge 178/2020 - INDUSTRIA 4.0	75	0	75	0	15	60
		<b>TOTALE</b>	<b>337.350</b>	<b>184.472</b>	<b>349</b>	<b>97</b>	<b>13.488</b>	<b>171.235</b>

Come sopra evidenziato, i risconti passivi si sono decrementati di Euro 13.259 mila, a fronte di contributi in c/impianti di competenza 2022 di Euro 13.488 mila. La differenza è da attribuirsi all'ottenimento di nuovi contributi pubblici relativi ad economie su interventi finanziati dalla Delibera CIPE 62/11, per la realizzazione di ulteriori investimenti infrastrutturali ed all'acquisto di beni agevolabili ai sensi dell'art. 1, commi 1051-1063 della legge 178/2020, c.d. "INDUSTRIA 4.0".

### **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 fidejussioni, 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	2022	2021	variazioni
<i>Iscritti nei ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	<b>91.088.039</b>	<b>53.386.279</b>	<b>37.701.760</b>
Diritti	53.726.018	32.072.098	<b>21.653.920</b>
Handling	14.295.345	9.386.452	<b>4.908.893</b>
beni ad uso comune e beni di uso esclusivo	1.584.652	1.074.901	<b>509.751</b>
Residuali	21.482.023	10.852.828	<b>10.629.195</b>
<i>Iscritti negli altri ricavi e proventi</i>	<b>8.185.648</b>	<b>7.973.453</b>	<b>212.195</b>
Residuali	8.185.648	7.973.453	<b>212.195</b>
<b>Totale</b>	<b>99.273.687</b>	<b>61.359.732</b>	<b>37.913.955</b>

### 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 gli introiti delle attività non direttamente connesse al business aeronautico. In particolare, nella voce sono allocati i ricavi rivenienti dalle attività commerciali extra aviation (canoni di subconcessione, proventi retail, parcheggi, food, rent a car, etc.)

## A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
116.978.384	94.091.736	22.886.648

Il valore della produzione, pari a circa 117 milioni Euro, registra un incremento di 22,9 milioni di Euro.

Grazie all'eccezionale ripresa dei volumi di traffico 2022 della Rete Aeroportuale Pugliese (+80,36%), sia i ricavi derivanti dalle attività aviation che dalle attività non aviation hanno registrato un forte aumento rispetto all'esercizio 2021, attestandosi a livelli superiori al periodo pre Covid.

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

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	91.088.039	53.386.279	37.701.760
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	286.035	510.065	-224.030
Altri ricavi e proventi	25.604.310	40.195.392	-14.591.082
Totale	116.978.384	94.091.736	22.886.648

## Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI DI GESTIONE	636.163	287.870	348.293	120,99
PROVENTI DI HANDLING	14.295.345	9.386.452	4.908.893	52,30
PROV.MAGAZZINO TEMP. CUSTODIA	0	538	-538	-100,00
PROVENTI DI BIGLIETTERIA	465.973	324.670	141.303	43,52
CANONI SUBCONCESSIONE	19.023.226	9.809.962	9.213.264	93,92
CANONI USO SALA VIP	253.651	1.476	252.175	17085,02
CANONI SUB. SPAZI PUBBLICITARI	1.213.228	600.156	613.072	102,15
CANONI SUB SERV.RIF.CARBURANTE	909.254	550.925	358.329	65,04
PROVEN.DA PARCHEGGIO	170.861	106.395	64.466	60,59
DIRITTI AEROPORTUALI	53.726.018	32.072.098	21.653.920	67,52
PROV.SERV.CENTRALIZZATI	394.320	245.736	148.584	60,47
<b>TOTALE</b>	<b>91.088.039</b>	<b>53.386.279</b>	<b>37.701.760</b>	<b>70,62</b>

Rispetto al 2021, i ricavi delle prestazioni registrano nel complesso un incremento del 70,6%.

In particolare:

- i ricavi dell'attività di handling registrano un +52,30%, mentre i ricavi per diritti e tasse aeroportuali si incrementano del 67,52%;
- i canoni di sub concessione pur mantenendo in essere le condizioni dovute alle rimodulazioni del 2020 dei contratti di subconcessione a causa della straordinaria situazione di emergenza sanitaria, si incrementano del 93,92%.

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 45.360 per servizi aeroportuali di assistenza logistica voli cargo per emergenza Covid 19 ed Euro 5.277 per fees su attività di biglietteria;
- ARET Puglia Promozione: Euro 868 mila per attività pubblicitarie, servizi Info-Point sugli Aeroporti di Bari e Brindisi e fees su attività di biglietteria;
- Arpa Puglia: Euro 157 per fees su attività di biglietteria ;
- Asset: Euro 2.611 per fees su attività di biglietteria ;
- Apulia Film Commission: Euro 10.254 per fees su attività di biglietteria;
- Puglia Sviluppo: Euro 872 per fees su attività di biglietteria;
- Acquedotto Pugliese: Euro 5.877 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 2022 registrano un incremento pari al 67,52% rispetto all'esercizio 2021, dovuto essenzialmente all'incremento del traffico passeggeri transitati sugli scali pugliesi a livello di sistema (80,36%).

CATEGORIA	2022	2021	DIFFERENZA
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	14.096.018	8.128.402	5.967.616
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	840	1.071	-231
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	9.042.351	5.662.502	3.379.849
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	6.014.968	3.241.509	2.773.459
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	3.813.614	2.062.779	1.750.835
DIRITTI PRM	2.912.226	1.537.247	1.374.979
<b>TOTALE BARI</b>	<b>35.880.017</b>	<b>20.633.510</b>	<b>15.246.507</b>
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	6.820.076	4.537.673	2.282.403
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	608	196	412
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	4.430.691	2.842.094	1.588.597
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	2.987.697	1.835.187	1.152.510
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	1.894.262	1.167.846	726.416
DIRITTI PRM	1.446.122	869.927	576.195
<b>TOTALE BRINDISI</b>	<b>17.579.456</b>	<b>11.252.923</b>	<b>6.326.533</b>
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	15.588	151	15.437
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	78.977	4.932	74.045
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	4.225	45	4.180
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	6.664	71	6.593
DIRITTI PRM	3.023	-	3.023
<b>TOTALE FOGGIA</b>	<b>108.477</b>	<b>5.199</b>	<b>103.278</b>
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	2.607	2.757	- 150
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	9.095	15.044	- 5.949
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	144.577	160.790	- 16.213
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	1.075	1.057	18
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	681	673	8
DIRITTI PRM	33	145	- 112
<b>TOTALE GROTTAGLIE</b>	<b>158.067</b>	<b>180.466</b>	<b>-22.399</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>53.726.018</b>	<b>32.072.098</b>	<b>21.653.920</b>

### Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
INCREM.IMMOBILIZZ. IMMATERIALI	35.245	10.150	25.095	247,24
INCREM.IMMOBILIZZ. MATERIALI	250.790	499.915	-249.125	-49,83
<b>TOTALE</b>	<b>286.035</b>	<b>510.065</b>	<b>-224.030</b>	<b>-43,92</b>

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. Il decremento rispetto all'esercizio precedente deriva dal maggior impiego del personale tecnico nel 2021 per la conclusione e l'entrata in esercizio degli interventi infrastrutturali di Foggia e Grottaglie.

### Altri ricavi e proventi

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
VARI	8.185.648	7.973.453	212.195	2,66%
CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	3.930.428	18.727.599	-14.797.171	-79,01%
CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI (QUOTA ESERCIZIO)	13.488.234	13.494.340	-6.106	-0,05%
<b>TOTALE</b>	<b>25.604.310</b>	<b>40.195.392</b>	<b>-14.591.082</b>	<b>-36,30%</b>

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI E PROV.DIVERSI	608.669	314.223	294.446	93,71
RECUPERO SPESE DIVERSE	535.772	323.414	212.358	65,66
RECUPERO UTENZE COMUNI	630.097	483.912	146.185	30,21
RILASCIO FONDI SVAL.CREDITI COMM. E DIVERSI	6.551	899.988	-893.437	-99,27
UTILIZZO FONDO RISCHI	3.036.011	1.965.870	1.070.141	54,44
SOPRAVVENIENZE ATTIVE DIVERSE	3.363.740	3.708.289	-344.549	-9,29
PLUSVALENZE PATRIMONIALI	4.808	277.756	-272.948	-98,27
<b>TOTALE</b>	<b>8.185.648</b>	<b>7.973.453</b>	<b>212.195</b>	<b>2,66</b>

La voce "Altri ricavi e proventi", in linea con l'esercizio scorso, registra rispetto all'esercizio precedente un incremento di 212 mila Euro. In particolare, l'aumento ha riguardato:

- l'utilizzo del Fondo rischi legali, registrando gli esiti positivi legati alla conclusione di contenziosi con ditte appaltatrici di lavori;
- la maturazione di un credito d'imposta relativo alle spese sostenute per l'acquisto di prodotti energetici per il periodo Ottobre-Dicembre pari a complessivi Euro 269.091,00, poiché, pur non rientrando nella categoria delle imprese non energivore, ha subito nel terzo trimestre 2022 un incremento del costo per kwh superiore al 30 per cento del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

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

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
CONTRIB. PROGETTI REG.PUGLIA	131.911	587.066	-455.155	-77,53
CONTRIB. GSE FOTOVOLTAICO	95.668	56.821	38.847	68,37
ALTRI CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	321.783	497.981	-176.198	-35,38
CONTR. REG. PUGLIA SIEG FOGGIA	3.381.066	1.555.693	1.825.373	117,34
CONTRIBUTO GOVERNATIVO RISTORO COVID	0	16.030.037	-16.030.037	-100,00
<b>TOTALE</b>	<b>3.930.428</b>	<b>18.727.599</b>	<b>-14.797.171</b>	<b>-79,01</b>

I contributi in conto esercizio registrano un decremento di circa 14,8 milioni di Euro dovuto principalmente all'accoglimento nell'esercizio 2021 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 rilevati per competenza nell'esercizio scorso.

Di contro, si registra l'incremento di circa 1.825 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. Tale incremento è dovuto ai maggiori oneri derivanti dall'attivazione ad ottobre 2022 di voli commerciali che ha comportato il potenziamento di una serie di servizi necessari (antincendio, sanitario, sicurezza ed ENAV, etc...);

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
CONTR. PON INFRASTRUTTURE	3.088.162	3.153.643	-65.481	-2,08
CONTR. BENI GRAT.DEVOLVIBILI	2.694.174	2.694.174	0	0,00
CONTR. FERROTRAMVIARIA	6.662	6.662	0	0,00
CONTR. INTERREG	205.947	132.247	73.700	55,73
CONTRIB. REG.PUGLIA CIPE	7.086.388	7.085.526	862	0,01
CONTR. SIST.MONITOR. RUMORE	0	30.188	-30.188	-100,00
CONTRIB.INDUSTRIA 4.0	15.000	0	15.000	100,00
CONTRIB.MIN.AMBIENTE POI ENERGIA	391.900	391.900	0	0,00

<b>TOTALE</b>	<b>13.488.234</b>	<b>13.494.340</b>	<b>-6.106</b>	<b>-0,05</b>
---------------	-------------------	-------------------	---------------	--------------

I contributi in conto impianti, in linea con l'esercizio scorso, registrano un decremento di circa 6 mila Euro.

L'esaurimento dei contributi statali legati ai finanziamenti "PON Infrastrutture e Trasporti" è stato parzialmente compensato dall'erogazione di finanziamenti di cui alla Delibera CIPE 62/11 per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, dall'acquisto di beni agevolabili ai sensi dell'art. 1, commi 1051-1063 della legge 178/2020, c.d. "INDUSTRIA 4.0" e dall'acquisto di attrezzature operative per il completamento di progetti inseriti nei programmi europei di cooperazione transfrontaliera.

Nei contributi c/impianti sono ricompresi 7.136 mila euro pari alla quota annua dei 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 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
121.100.473	89.214.490	31.885.983

Si rileva un incremento di circa Euro 31.886 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 2022 e 2021 emergono le variazioni di seguito riportate:

Descrizione	2022	2021	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	672.274	460.404	211.870
Servizi	67.817.272	44.259.834	23.557.438
Godimento di beni di terzi	7.830.611	4.446.204	3.384.407
Salari e stipendi	16.986.556	12.664.031	4.322.525
Oneri sociali	3.414.031	2.773.120	640.911
Trattamento di fine rapporto	1.146.364	1.014.861	131.503
Altri costi del personale	11.988	9.236	2.752
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	250.466	185.674	64.792
Ammortamento immobilizzazioni materiali	21.412.609	21.440.005	-27.396
Svalutazioni crediti attivo circolante	119.005	16.796	102.209
Variazione rimanenze materie prime	72.790	10.080	62.710
Accantonamento per rischi	202.122	609.590	-407.468



Altri accantonamenti	102.127	118.566	-16.439
Oneri diversi di gestione	1.062.258	1.206.089	-143.831
<b>TOTALE</b>	<b>121.100.473</b>	<b>89.214.490</b>	<b>31.885.983</b>

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 212 mila rispetto al 31 dicembre 2021 riferito in particolare all'acquisto di carburanti per mezzi di rampa e auto di servizio e di cancelleria utilizzata nel settore handling.

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ACQUISTO MATER.MANUTENZIONE	0	6.500	-6.500	-100,00
ACQ.MAT.OFFICINA.MEZZI RAMPA	700	2.349	-1.649	-70,20
ACQ.MATER.HANDLING	46.162	35.808	10.354	28,92
ACQUISTI SECURITY	3.463	3.600	-137	-3,82
ACQUISTO MAT.LE AGIBILITA'	1.218	58.800	-57.582	-97,93
ACQUISTO MATERIALE SANITARIO	7.829	6.492	1.337	20,59
CARBURANTE PER RISCALDAMENTO	37.026	17.381	19.645	113,03
CARBURANTI E LUBRIFICANTI	364.862	217.903	146.959	67,44
CANCELLERIA E STAMPATI	46.101	8.002	38.099	476,14
CANCELLERIA E STAMP.HANDLING	35.080	17.424	17.656	101,34
VESTIARIO DIPENDENTI	65.665	62.031	3.634	5,86
ALTRI ACQUISTI	52.949	17.986	34.963	194,38
ACQ.TESSERE SIST.CONTR.ACCES	8.575	4.900	3.675	75,00
ACQUISTO MATER. PULIZIA	2.644	1.229	1.415	115,07
<b>TOTALE</b>	<b>672.274</b>	<b>460.404</b>	<b>211.870</b>	<b>46,02</b>

### Costi per servizi

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
PRESTAZIONI DI TERZI	306.661	70.209	236.452	336,78
PRESTAZIONI SERVIZIO PULIZIA	2.582.016	2.134.361	447.655	20,97
PRESTAZIONI FACCHINAGGIO	1.870.047	982.623	887.424	90,31
SERVIZIO FALCONERIA	222.508	195.631	26.877	13,74
PRESTAZIONI SERVIZIO ANTINCENDIO	294.303	63.065	231.238	366,66
GESTIONE PRONTO SOCCORSO	374.501	575.381	-200.880	-34,91
SERVIZIO PASS.RID.MOBILITA'	2.109.050	1.367.842	741.208	54,19

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
GESTIONE SALA VIP	279.867	1.037	278.830	26880,33
ONERI PER SERVIZIO ANTINCENDIO	1.589.971	1.707.636	-117.665	-6,89
PRESTAZIONI SERVIZI SICUREZZA	7.752.519	6.279.367	1.473.152	23,46
INTERMEDIAZIONE AGENZIA LAVORO INTERINALE	8.257	2.379	5.878	247,10
SPESE RIPROTEZIONE PAX	101.893	28.994	72.899	251,42
SPESE POSTALI	27	7	20	299,85
CANONI ASSISTENZA FULL RENT	47.488	34.830	12.658	36,34
SERVIZIO INFO POINT	265.601	117.792	147.809	125,48
PRESTAZIONI DI MANUTENZIONE	3.820.307	3.779.343	40.964	1,08
PRESTAZIONI MANUTENZIONE VERDE	330.195	239.234	90.961	38,02
MANUTENZIONI E RIPARAZIONI	1.450.501	1.357.360	93.141	6,86
UTENZA ENERGIA ELETTRICA	5.053.120	2.414.444	2.638.676	109,29
UTENZA GAS	516.104	263.952	252.152	95,53
UTENZA IDRICA	464.780	403.693	61.087	15,13
UTENZA TELEFONICA	143.366	145.458	-2.092	-1,44
ASSISTENZA SOFTWARE E SITO WEB	463.621	475.024	-11.403	-2,40
BONUS CARBURANTE A DIPENDENTI	68.200	0	68.200	100,00
TICKET RESTAURANT	495.479	405.344	90.135	22,24
ADDESTRAMENTO PROF.LE DIPEND	150.277	66.704	83.573	125,29
VISITE MEDICHE FISCALI	9.871	25.958	-16.087	-61,97
WELFARE AZIENDALE - COMMISSIONI	5.025	4.751	274	5,76
COMPENSI A CONSULENTI ESTERNI	496.768	372.591	124.177	33,33
PRESTAZIONI PROFESSIONALI DIVERSE	151.577	118.194	33.383	28,00
ONERI CONTRATTO DI PUBBLICITA'	463.030	265.525	197.505	74,00
COMPENSI AMMINISTRATORE	79.077	85.333	-6.256	-7,33
COMPENSI COLLEGIO SINDACALE	52.000	52.627	-627	-1,19
CONTRIBUTI AMMINISTRATORI E SINDACI	15.811	13.588	2.223	16,36
VIAGGI E TRASF.CONSULENTI	628	0	628	100,00
VIAGGI E TRASF.AMM.RI E SIND	9.815	2.395	7.420	309,79
VIAGGI E TRASF.DIPENDENTI	46.566	21.288	25.278	118,74
ASSICURAZIONI	568.405	517.894	50.511	9,75
STAMPA ED INSERZIONI	62.531	13.122	49.409	376,53
PUBBLICITA' DIVERSE	141.300	545.639	-404.339	-74,10
SPESE DI RAPPRESENTANZA	31.432	14.613	16.819	115,10
ALTRI COSTI ORGANI SOCIALI	313	410	-97	-23,58
PROMOZIONI COMMERCIALI	34.610.845	18.511.609	16.099.236	86,97
PROGETTI NAZIONALI E COMUNITARI	191.644	452.208	-260.564	-57,62
ONERI E COMMISSIONI BANCARIE	119.975	130.381	-10.406	-7,98

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
<b>TOTALE</b>	<b>67.817.272</b>	<b>44.259.834</b>	<b>23.557.438</b>	<b>53,23</b>

Rispetto al precedente esercizio i costi per servizi si incrementano di circa Euro 23.557 mila.

Tale incremento riguarda principalmente i costi di promozione del traffico incoming (+16.099 mila Euro rispetto all'esercizio scorso pari a circa l'87% in più), le utenze energetiche (+2.639 mila Euro rispetto all'esercizio scorso pari a circa il 109% in più) e più in generale tutti i costi strettamente legati alla ripresa dei servizi operativi del business aeroportuale (facchinaggio, pulizie, prestazioni di sicurezza, prm, gestione sala vip, servizio info point ecc.).

Nella voce "Costi per servizi" sono ricompresi 465 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	2022	2021	Differenza	Var. %
NOLEGGI E FITTI DIVERSI	101.067	75.108	25.959	34,56
CANONI NOLEGGI FULL RENT	59.287	33.147	26.140	78,86
NOLEGGIO MEZZI AEROPORTUALI	1.080.411	942.461	137.950	14,64
CANONI DEMANIALI V/DGAC	6.273.959	3.115.314	3.158.645	101,39
CANONI DEMANIALI V/ALTRI	5.754	2.500	3.254	130,17
LOCAZIONI E LICENZE D'USO	105.937	124.967	-19.030	-15,23
SERVIZI CUTE	89.056	81.538	7.518	9,22
SERVIZI WORLDTRACER	23.576	15.122	8.454	55,91
SERVIZI DCS	91.563	56.047	35.516	63,37
<b>TOTALE</b>	<b>7.830.611</b>	<b>4.446.204</b>	<b>3.384.407</b>	<b>76,12</b>

I costi per godimento di beni di terzi registrano un incremento di circa 3.384 mila Euro, 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 2022 calcolato secondo le indicazioni fornite dallo stesso Ente.

Nella voce sono ricompresi 5 mila Euro a titolo di canoni per condotte acque meteoriche corrisposti al Comune di Brindisi, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

### 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 2.622 mila.

La voce in esame è così dettagliata:

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
SALARI E STIPENDI	14.364.793	11.748.381	2.616.412	22,27
ONERI SOCIALI	3.414.031	2.773.120	640.911	23,11
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.146.364	1.014.861	131.503	12,96
ALTRI ONERI DEL PERSONALE	11.988	9.236	2.752	29,79
COSTO DEL PERSONALE SOMMINISTRATO	2.621.763	915.650	1.706.113	186,33
<b>TOTALE</b>	<b>21.558.939</b>	<b>16.461.248</b>	<b>5.097.691</b>	<b>30,97</b>

Il costo del personale risulta incrementato del 30,97% rispetto al 2021 in quanto nel corso del 2022 non si è fatto ricorso ad alcun ammortizzatore sociale stante la ripresa a pieno regime dell'attività volativa.

Peraltro, si evidenzia che, in applicazione del disposto di cui all'art. G20 del CCNL del Trasporto Aereo – sez. Gestori attualmente vigente, dal 1.7.2022 sono aumentati i minimi retributivi per la quasi totalità dei dipendenti AdP a cui si applica il suddetto contratto, con conseguente riflesso su tutti gli istituti contrattuali diretti e indiretti.

A ciò si aggiunga che nel corso del 2022, diversamente dal 2021, è stato sostenuto il costo per l'erogazione del premio di risultato pari ad Euro 329 mila.

Anche il costo del personale con contratto di somministrazione a tempo determinato è aumentato rispetto al 2021 di 1.706 mila Euro, a causa dell'impiego di un maggior numero di risorse nel corso della stagione estiva in considerazione dell'elevato numero di passeggeri in transito e dell'incremento del numero di movimenti, stante le necessità di assicurare il mantenimento di livelli adeguati di safety, security e sicurezza sanitaria negli ambienti aeroportuali, sia per gli utenti e sia per gli operatori, tenuto conto degli standard richiesti dalla certificazione EASA ai sensi del Reg. UE 139/2014 degli Aeroporti pugliesi e della certificazione di prestatore di servizi di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. 18/1999 e del Regolamento ENAC.

### **Ammortamenti e svalutazioni**

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano ad Euro 21.663 mila di cui Euro 250 mila relativi alle immobilizzazioni immateriali ed Euro 21.413 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	2022	2021	Differenza	Var. %
AMMORT.CONCESS.BREVET.MARCHI	7.184	42.854	-35.670	-83,24

AMMORT.SFW INFRASTR. DATI WAN	9.839	9.839	0	0,00
AMMORT.ALTRE IMMOBILIZZ. IMMAT.LI	220.106	132.981	87.125	65,52
AMMORT.SFW SIST.GEST.AUTOMATICA BA	13.337	0	13.337	100,00
<b>TOTALE AMMORTAMENTI IMMATERIALI</b>	<b>250.466</b>	<b>185.674</b>	<b>64.792</b>	<b>34,90</b>
AMMORT. TERRENI E FABBRICATI	6.427	5.594	833	14,90
AMMORT. IMPIANTI E MACCHINARI	147.221	108.607	38.614	35,55
AMMORT. ATTREZZATURE	105.131	78.266	26.865	34,32
AMMORT. ALTRI IMMOBILIZ. MATERIALI	21.153.830	21.247.538	-93.708	-0,44
<b>TOTALE AMMORTAMENTI MATERIALI</b>	<b>21.412.609</b>	<b>21.440.005</b>	<b>-27.396</b>	<b>-0,13</b>

Si precisa che la voce ammortamenti ingloba Interessi Revolving capitalizzati in esercizi precedenti per quota 2022 pari ad Euro 231 mila.

Le quote di ammortamento 2022 coperte da contributi ammontano ad Euro 13.488.234.

In ossequio ai principi della prudenza e della competenza nell'esercizio 2022, al fine di fronteggiare l'eventuale rischio di perdite, si è proceduto alla svalutazione dei crediti iscritti nell'attivo circolante come per Euro 119 mila i crediti commerciali in considerazione di vari fattori di rischio del settore.

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ACCANT.PERDITE SU CREDITI	119.005	16.796	102.209	608,53
<b>TOTALE</b>	<b>119.005</b>	<b>16.796</b>	<b>102.209</b>	<b>608,53</b>

### Accantonamento per rischi

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	202.122	609.590	-407.468	-67,00
<b>TOTALE</b>	<b>202.122</b>	<b>609.590</b>	<b>-407.468</b>	<b>-66,84</b>

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 decrementa di Euro 407 mila in quanto non sono stati individuate nuove esigenze di accantonamento.

### Altri accantonamenti

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	102.127	118.566	-16.439	-13,86
<b>TOTALE</b>	<b>102.127</b>	<b>118.566</b>	<b>-16.439</b>	<b>-13,86</b>

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

IMPOSTA DI BOLLO	22.747	16.703	6.044	36,18
IMPOSTA DI REGISTRO	33.050	13.835	19.215	138,89
TASSA VIDIMAZIONE REGISTRI	516	516	0	0,00
TASSA PROPRIETA AUTOVEICOLI	4.928	4.615	313	6,76
IMPOSTE COMUNALI	142.974	213.172	-70.198	-32,93
ALTRE IMPOSTE E TASSE DIVERSE	54.108	53.200	908	1,71
DIRITTI CAMERALI	2.319	2.031	288	14,19
PERDITE SU CREDITI	19.835	0	19.835	100,00
GIORNALI / LIBRI / RIVISTE	17.816	12.516	5.300	42,34
QUOTE ASSOCIATIVE	144.440	139.270	5.170	3,71
COSTI VARI D'ESERCIZIO	101.464	68.860	32.604	47,35
SOPRAVVENIENZE PASSIVE DIVERSE	518.062	681.371	-163.309	-23,97
<b>TOTALE</b>	<b>1.062.258</b>	<b>1.206.089</b>	<b>-143.831</b>	<b>-11,93</b>

La voce in esame registra un decremento rispetto al 2021 di 144 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.

In particolare, la tassa rifiuti relativa all'aeroporto di Bari si decrementa rispetto all'esercizio 2021 di Euro 70 mila, a seguito dell'accoglimento da parte dell'Amministrazione Comunale delle istanze di riduzione del tributo presentate per gli anni dal 2018 al 2021.

Nella voce sono ricompresi 92 mila Euro quali oneri per la tassa rifiuti e 2 mila Euro per l'imposta di pubblicità dovuti all'Amministrazione Comunale di Bari, Euro 21 mila per tassa rifiuti ed Euro 404 per imposte comunali dovute all'Amministrazione Comunale di Brindisi, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

### C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2022

Saldo al 31/12/2021

Variazioni

(1.179.260)

(890.381)

(288.879)

Gli oneri finanziari netti si incrementano rispetto all'esercizio 2021 di circa Euro 289 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	2022	2021	Differenza	Var. %
INTERESSI ATTIVI ALTRI TITOLI	595	2	593	27573,95
INTERESSI ATTIVI C/C BANCARI	18.375	518	17.857	3444,95
INTERESSI ATTIVI DIVERSI	409	847	-438	-51,67
<b>TOTALE</b>	<b>19.379</b>	<b>1.367</b>	<b>18.012</b>	<b>1317,19</b>

Tale voce registra un incremento di 18 mila Euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente agli interessi attivi su c/c bancari.

### Oneri finanziari

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
INTERESSI PASSIVI BANCARI	1.197.775	890.899	306.876	34,45
INTERESSI PASSIVI DI MORA	320	77	243	313,28
INTERESSI PASSIVI V/REGIONE PUGLIA	49	632	-583	-92,27
<b>TOTALE</b>	<b>1.198.143</b>	<b>891.609</b>	<b>306.534</b>	<b>34,38</b>

La voce "Oneri finanziari" si incrementa del 34,38% rispetto al 2021.

In particolare, gli interessi passivi bancari registrano un incremento di circa 307 mila Euro dovuto principalmente al pagamento degli interessi di preammortamento e di ammortamento 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	2022	2021	Differenza	Var. %
UTILI SU CAMBI	113	8	105	1283,23
<b>TOTALE</b>	<b>113</b>	<b>8</b>	<b>105</b>	<b>1283,23</b>

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
-------------	------	------	------------	--------

PERDITE SU CAMBI	609	147	462	313,51
<b>TOTALE</b>	<b>609</b>	<b>147</b>	<b>462</b>	<b>313,51</b>

### Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

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

### Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
609.075	3.939.674	(3.330.599)

DESCRIZIONE	2022	2021	Differenza	Var. %
IRES C/ESERCIZIO	0	0	0	
IRAP C/ESERCIZIO	0	0	0	
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI	0	31.385	-31.385	-100,00%
IMPOSTE ANTICIPATE	609.075	3.908.289	-3.299.214	-84,41%
IMPOSTE DIFFERITE	0	0	0	
<b>TOTALE</b>	<b>609.075</b>	<b>3.939.674</b>	<b>-3.330.599</b>	<b>-84,53%</b>

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.

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

Descrizione	31/12/2022		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
EBT/IRES teorica	-5.301.348	-1.272.324	24,00%
<b>Differenze che non si riverseranno in es. successivi</b>			
Costi indeducibili	388.462	93.231	
<b>Differenze temporanee deducibili in es. succ</b>			
Acc.to fondo svalutazione crediti	119.005	28.561	24,00%
Acc.to fondo rischi legali	304.249	73.020	24,00%
TARI	67.408	16.178	24,00%



Quote associative	213	51	<b>24,00%</b>
Retribuzioni welfare non pagate	0	0	<b>0,00%</b>
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	91.377	<b>24,00%</b>
Interessi di mora Ministero dei Trasporti - Adeg. L.160/2019	0	0	<b>0,00%</b>
Interessi di mora Ministero dei Trasporti	0	0	<b>0,00%</b>
Perdita Fiscale IRES	0	0	<b>0,00%</b>
<b>Differenze temporanee deducibili da esercizi precedenti</b>			
Utilizzo fondo rischi legali	-2.466.273	-591.906	<b>24,00%</b>
Utilizzo fondo rischi su crediti	-6.550	-1.572	<b>24,00%</b>
TARI	-81.659	-19.598	<b>24,00%</b>
Quote associative	0	0	<b>0,00%</b>
Retribuzioni welfare esercizi precedenti	0	0	<b>0,00%</b>
Credito d'imposta industria 4.0	-15.000	-3.600	<b>24,00%</b>
Bonus per l'acquisto prodotti energetici	-269.091	-64.582	<b>24,00%</b>
Amm.ti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-91.377	<b>24,00%</b>
<b>Totale/ IRES Effettiva</b>	<b>-7.260.584</b>	<b>-1.742.540</b>	<b>32,87%</b>

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

Descrizione	31/12/2022		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
Risultato operativo	-4.122.088		
Costi non rilevanti ai fini IRAP	21.677.944		
<b>Imponibile IRAP</b>	<b>17.555.856</b>	<b>898.860</b>	<b>5,12%</b>
<b>Differenze che non si riverseranno in es. successivi</b>			
Costi indeducibili	695.190	35.594	<b>5,12%</b>
Deduzione cuneo fiscale	-18.895.308	-967.440	<b>5,12%</b>
Differenze su cambi	0	0	<b>0,00%</b>
<b>Differenze temporanee deducibili in es. succ</b>			
Compenso amministratore non pagato	0	0	<b>0,00%</b>
Accantonamento fondo rischi legali	304.249	15.578	<b>5,12%</b>
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	19.494	<b>5,12%</b>
<b>Differenze temporanee tassabili in es. succ</b>			
Ricavi non imponibili IRAP	-284.980	-14.591	<b>5,12%</b>
Utilizzo fondo rischi su crediti	-6.550	-335	<b>5,12%</b>
Utilizzo fondo rischi legali	-485.918	-24.879	<b>5,12%</b>
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-19.492	<b>5,12%</b>
Effetti transizione IAS/IFRS	0	0	<b>0,00%</b>
<b>Totale/ IRAP Effettiva</b>	<b>-1.117.461</b>	<b>-57.212</b>	<b>0,00%</b>

Di seguito sono espone 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	31/12/2022			31/12/2021			Effetto a Conto Economico
	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	
<b>Imposte differite attive</b>							
Tari 2013 non pagata	92.739	24,00%	22.258	92.739	24,00%	22.258	0
Tari 2014 non pagata	23.995	29,12%	6.987	23.995	29,12%	6.987	0
Tari 2018 non pagata	22.834	24,00%	5.480	22.834	24,00%	5.480	0
Tari 2019 non pagata	21.336	24,00%	5.120	21.336	24,00%	5.120	0
Tari 2020 non pagata	21.336	24,00%	5.120	21.336	24,00%	5.120	0
Tari 2021 non pagata	21.336	24,00%	5.121	102.995	24,00%	24.719	19.598
Tari 2022 non pagata	67.408	24,00%	16.178	0	24,00%	0	-16.178
Quote associative non pagate	213	24,00%	51	0	24,00%	0	-51
Retribuzioni Welfare non pagate	55.933	24,00%	13.424	55.933	24,00%	13.424	0
Acc.to fondo rischi per contenziosi	3.899.364	29,12%	1.135.495	6.072.076	29,12%	1.768.190	632.695
Acc.to fondo rischi per contenziosi	597.750	24,00%	143.461	597.750	24,00%	143.461	0
Perdite su crediti	3.965.273	24,00%	951.664	3.852.819	24,00%	924.675	-26.989
Perdita Fiscale IRES	24.969.354	24,00%	5.992.646	24.969.354	24,00%	5.992.646	0
Ammortamenti rivalut. L. 185/2008	1.522.948	29,12%	443.482	1.522.948	29,12%	443.482	0
<b>Totale imposte differite attive</b>	<b>35.281.819</b>		<b>8.746.487</b>	<b>37.356.115</b>		<b>9.355.562</b>	<b>609.075</b>
<b>Imposte differite passive</b>							
Interessi di mora vertenza Ministero dei Trasporti	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
			0			0	0
<b>Totale imposte differite passive</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Costo / (Ricavo) per imposte differite</b>							<b>609.075</b>
<b>Attività/Passività nette per imposte differite</b>			<b>8.746.487</b>			<b>9.355.562</b>	

### Informativa sulle perdite fiscali

	Ammontare esercizio corrente	Aliquota fiscale esercizio corrente	Imposte anticipate rilevate	Ammontare esercizio precedente	Aliquota fiscale esercizio corrente	Imposte anticipate rilevate
<b>Perdite fiscali</b>						
dell'esercizio	7.260.584	0,00%	-			
dell'esercizio	0	24,00%	-			
di esercizi precedenti - 2021				16.969.141	-	-
di esercizi precedenti - 2020				24.969.354	24,00%	5.992.646
<b>Totale perdite fiscali</b>	<b>7.260.584</b>		<b>0</b>	<b>41.938.495</b>		<b>5.992.646</b>
<b>Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza</b>	<b>7.260.584</b>			<b>41.938.495</b>		

Non si registrano imposte correnti.

Le imposte anticipate registrano un decremento di Euro 609 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 2022 non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. Infatti, le imposte anticipate accantonate a tutto il 31/12/2021 risultano essere recuperabili sulla base dell'imponibile fiscale derivante dall'utile previsto nel Piano Economico – Finanziario 2023 – 2027.

## ALTRE INFORMAZIONI

### 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 2022, ripartito per categoria, con le variazioni rispetto al precedente esercizio.

Descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
dirigenti	7	6							7	6
quadri	21	22	5	4	1	1	1	1	28	28
impiegati	154	151	50	53	3	4	1	1	208	209
operai	70	68	25	22	3	4	4	4	102	98
<b>Totale</b>	<b>252</b>	<b>247</b>	<b>80</b>	<b>79</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>345</b>	<b>341</b>

Rispetto alla forza lavoro dipendente AdP si precisa che a n. 334 dipendenti si applica il CCNL del Trasporto Aereo – sez. Gestori, ai n. 6 Dirigenti viene applicato il CCNL dei Dirigenti di Aziende Industriali e a n. 1 Dipendente è applicato il CCNL dei Giornalisti.

### 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 30 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	n. contratto	Divisa	nozionale	data di Accensione	data di Scadenza	Tasso fisso/strike	Tasso variabile/so ttostante	Mark to Market (€) 31.12.2022	Presunto introito minimo/Esborso o massimo in caso di smobilizzo (€)
Interest rate swap	177221	Euro	25.900.000	16/09/2019	31/12/2030	0,50%	EURIBOR 3M	3.044.012	2.886.714

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".

A marzo 2023 si è proceduto ad una estinzione parziale anticipata per adeguare il valore nozionale dello strumento finanziario al capitale di riferimento del contratto di mutuo a cui è correlato. Tale operazione ha generato nelle casse della società liquidità per 1.070 mila euro.

#### **Numero e Valore Nominale delle azioni della Società al 31 dicembre 2022**

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 2022 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 2022 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 31/12/2022		saldo al 31/12/2021		
	Parti correlate	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
<b>Regione Puglia</b>		<b>6.896.328</b>	<b>3.911.532</b>	<b>4.835.072</b>	<b>3.865.278</b>
<i>C4 Crediti verso Controllanti</i>		6.896.328		4.835.072	
<i>D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)</i>					
<i>D7 (Acconti)</i>			3.911.532		3.865.278
<b>Rapporti con imprese soggette al controllo della Regione Puglia</b>		<b>1.289.210</b>	<b>104.165</b>	<b>694.401</b>	<b>54.046</b>
<i>di cui BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>		92.099	-	90.205	-
<i>di cui C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>		1.197.112	-	604.196	-
<i>di cui D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)</i>		-	104.165		54.046
<b>Acquedotto Pugliese Spa</b>		<b>92.099</b>	<b>104.165</b>	<b>90.205</b>	<b>54.046</b>
<b>ARET Puglia Promozione</b>		<b>801.741</b>	-	<b>430.394</b>	-
<b>ARPA Puglia</b>		<b>5.147</b>	-	<b>514</b>	-
<b>Fondazione Apulia Film Commission</b>		<b>337.922</b>	-	<b>144.919</b>	-
<b>A.S.S.E.T.</b>		<b>15.647</b>	-	<b>12.359</b>	-
<b>ARPAL</b>		-	-	-	-
<b>ARESS</b>		-	-	-	-
<b>PUGLIA SVILUPPO</b>		<b>36.654</b>	-	<b>16.010</b>	-
<b>Amministrazione Comunale di Bari</b>		<b>2.000</b>	<b>46.072</b>	<b>2.000</b>	<b>81.659</b>
<i>C5-quater Crediti vs Altri</i>		2.000	-	2.000	-
<i>D14 (Altri debiti)</i>		-	46.072	-	81.659
<b>Amministrazione Comunale di Brindisi</b>		-	<b>309.514</b>	-	<b>203.675</b>
<i>D14 (Altri debiti)</i>		-	309.514	-	203.675
<b>TOTALE</b>		<b>8.187.539</b>	<b>4.371.283</b>	<b>5.531.472</b>	<b>4.204.659</b>

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2022		saldo al 31/12/2021		
	Parti correlate	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
<b>Regione Puglia</b>		<b>10.777.175</b>	-	<b>10.087.292</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		50.637	-	614.722	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)</i>		3.590.519	-	2.362.229	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)</i>		7.136.018	-	7.110.341	-
<b>Amministrazione Comunale di Brindisi</b>		-	<b>5.398</b>	-	-
<i>B) 8 Godimento beni di terzi</i>		-	5.398	-	-
<b>Amministrazione Comunale di Bari</b>		-	<b>94.475</b>	-	<b>165.477</b>
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	94.475	-	165.477
<b>Amministrazione Comunale di Brindisi</b>		-	<b>21.741</b>	-	<b>20.136</b>

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2022		saldo al 31/12/2021	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>	-	21.741	-	20.136
<b>Acquedotto Pugliese Spa</b>	-	<b>464.780</b>	-	<b>403.693</b>
<i>B) 7 Per servizi</i>	-	464.780	-	403.693
<b>ARET Puglia Promozione</b>	<b>868.089</b>	-	<b>378.402</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	868.089	-	378.402	-
<b>ARPA Puglia</b>	<b>157</b>	-	<b>59</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	157	-	59	-
<b>A.S.S.E.T.</b>	<b>2.611</b>	-	<b>597</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	2.611	-	597	-
<b>Fondazione Apulia Film Commission</b>	<b>10.254</b>	-	<b>7.020</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	10.254	-	7.020	-
<b>ARESS</b>	-	-	-	-
<b>Acquedotto Pugliese Spa</b>	<b>5.877</b>	-	-	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	5.877	-	-	-
<b>Puglia Sviluppo</b>	<b>872</b>	-	<b>444</b>	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	872	-	444	-
<b>TOTALE</b>	<b>11.665.035</b>	<b>586.394</b>	<b>10.473.814</b>	<b>589.306</b>

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 2022. 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 31/12/2022, 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 79.077. 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 52.000 (articolo 2427, comma 1, n. 16, c.c.) e l'organo di revisione legale Euro 25.200 per la certificazione del bilancio e per la

Contabilità regolatoria ex Direttiva CIE n. 38/07 nonché Euro 2.800 per il controllo contabile e le verifiche trimestrali.

Descrizione	31/12/2022
Compenso Amministratore	79.077
Compenso Sindaci	52.000
Revisione bilancio più altri servizi previsti nel bando di gara	28.000
<b>Totale</b>	<b>159.077</b>

**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.)

Non risultano fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

### Traffico registrato nel primo quadrimestre 2023

Nei primi quattro mesi del 2023 sono transitati negli aeroporti pugliesi 2.492.765 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2022 del 18%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei (+16% rispetto al primo quadrimestre 2019 pre-Covid).

Di particolare rilevanza, anche in termini di effetti sui ricavi e sulla redditività aziendale, è l'incremento dei passeggeri di linea internazionali del 46% rispetto al medesimo periodo del 2022 e del 24% rispetto al 2019.

L'incremento del traffico, accompagnato dall'arricchimento dell'offerta commerciale extra-aviation, risultano i driver che supportano la valutazione della sussistenza della continuità aziendale.

PASSEGGERI	2019	2022	2023	var% 2023-2019	var% 2023-2022
<b>NAZIONALI</b>					
Linea	1.449.936	1.521.163	1.625.738	12,12	6,87
Charter	697	1.027	2.350	237,16	128,82
Av. Gen	390	241	343	-12,05	42,32
TAXI	413	720	665	61,02	-7,64
<b>INTERNAZIONALI</b>					
Linea	687.513	583.085	850.292	23,68	45,83
Charter	12.015	2.903	7.440	-38,08	156,29
Av. Gen	338	250	187	-44,67	-25,20
TAXI	268	456	456	70,15	0,00
LINEA	2.137.449	2.104.248	2.476.030	15,84	17,67



CHARTER	12.712	3.930	9.790	-22,99	149,11
AV GEN	728	491	530	-27,20	7,94
TAXI	681	1.176	1.121	64,61	-4,68
<b>TOTALE</b>	<b>2.151.570</b>	<b>2.109.845</b>	<b>2.487.471</b>	<b>15,61</b>	<b>17,90</b>
<b>PASSEGGERI IN TRANSITO</b>	<b>3.313</b>	<b>3.160</b>	<b>5.294</b>	<b>59,79</b>	<b>67,53</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.154.883</b>	<b>2.113.005</b>	<b>2.492.765</b>	<b>15,68</b>	<b>17,97</b>

La suddetta dinamica fortemente migliorativa rispetto al 2021 e, addirittura, del 2019 consente di riprendere la crescita nell'ambito di uno scenario ottimistico, alla base della pianificazione economico-finanziaria pluriennale, 2023-2027 redatta dalla Società, connessa all'aggiornamento del Piano Strategico.

Le ipotesi di crescita del traffico sono coerenti con le previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti predisposto dall'ENAC e delle più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.) che stimano per la Rete aeroportuale pugliese il raggiungimento di circa 15 milioni di passeggeri annui, determinando la dinamica dei ricavi, sia aviation e sia extra-aviation, con effetti diretti sull'evoluzione dei costi operativi, in base ad adeguati coefficienti di elasticità e di efficientamento gestionale

Pur permanendo gli effetti del conflitto tra Ucraina e Federazione Russa, i cui esiti incidono 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 combinazione dello scoppio delle ostilità in Ucraina, con l'incremento esponenziale dei costi energetici e con il sensibile aumento dell'inflazione e dei tassi di interesse che ha contribuito alla progressiva revisione al ribasso delle stime di crescita del PIL globale, sia per le aree avanzate che per quelle emergenti, la Società ha provveduto ad aggiornare il Piano Strategico ed il connesso Piano economico-finanziario 2023-2027, al fine di assicurare l'equilibrio e la sostenibilità di lungo periodo. Tale piano è stato approvato in data 25 maggio 2023 dal Consiglio di Amministrazione.

Dal punto di vista degli investimenti, con la Regione Puglia è in corso l'istruttoria per la verifica dell'ammissibilità al Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, così come è in corso la verifica di ammissibilità di alcune tipologie di opere aeroportuali al PNRR, al momento escluse.

Ciò ha comportato il differimento del termine di convocazione dell'Assemblea, in deroga a quanto previsto dall'art. 2364, comma 2, del C.C 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	rif. Documento	importo	data incasso
Agenzia delle entrate	Credito di Imposta per Art-Bonus "Erogazione 2019-2020 Fondazione Petruzzelli"	Legge 29 luglio 2014, n. 106 e s.m.i	86.666,00 €	17/01/2022
Regione Veneto	Liquidazione contributo progetto "ADEGREEN" inserito nel Programma Interreg Italy - Croatia 2014-2020	Partnership Agreement del 27.07.2019	6.643,52 €	17/02/2022
Aeroporto di Pula	Liquidazione contributo progetto "ADEGREEN" inserito nel Programma Interreg Italy - Croatia 2014-2020	Partnership Agreement del 27.07.2019	37.646,60 €	22/02/2022
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Liquidazione acconto Ristoro danni subiti per l'emergenza epidemiologica da COVID 2019	Decreto Ministeriale n. 474 del 29.11.2021	8.021.899,79 €	08/03/2022
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "ONCLOUDNINE" - Programma Interreg Greece-Italy 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 26/09/2018	120.288,74 €	14/04/2022
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" - Programma Interreg Greece-Italy 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	37.392,70 €	18/02/2022
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	211.891,97 €	21/04/2022
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Liquidazione saldo Ristoro danni subiti per l'emergenza epidemiologica da COVID 2019	Decreto Ministeriale n. 474 del 29.11.2021	8.008.137,17 €	23/05/2022
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "SOLAR" inserito nel Programma Interreg Italia-Albania-Montenegro 2014-2020	Partnership Agreement del 26.11.2021	26.163,00 €	10/08/2022
Regione Veneto	Liquidazione contributo progetto "ADEGREEN" inserito nel Programma Interreg Italy - Croatia 2014-2020	Partnership Agreement del 27.07.2019	15.243,66 €	05/10/2022
Aeroporto di Pula	Liquidazione contributo progetto "ADEGREEN" inserito nel Programma Interreg Italy - Croatia 2014-2020	Partnership Agreement del 27.07.2019	86.380,71 €	06/10/2022
Presidenza del Consiglio dei Ministri	Liquidazione I Acconto progetto "SORREASY" inserito nella Misura del Dipartimento per le Politiche della Famiglia "Conciliamo"	Convenzione Aeroporti di Puglia - Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 111	430.423,67 €	07/10/2022
Regione Puglia	Liquidazione costi connessi all'attività di informativa al pubblico a fini turistici integrata ad informativa su servizi aeroportuali 2022	Convenzione ARET Puglia - ADP del 04/02/2019	168.004,72 €	02/11/2022
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	344.599,46 €	10/11/2022
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	1.248.250,26 €	10/11/2022

Ente Erogante	descrizione	rif. Documento	importo	data incasso
Regione Puglia	liquidazione saldo del contributo per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale "Adeguamento Infrastrutture di Volo Aeroporto di Grottaglie"	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D.D. n. 128 del 07/11/2022	588.175,31 €	11/11/2022
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "MIMOSA" inserito nel Programma Interreg Italia - Croazia V-A 2014 - 2020	Contratto Regione Puglia - Aeroporti di Puglia del 12.12.2022	46.254,10 €	20/12/2022

### **Destinazione del risultato d'esercizio**

Ai sensi dell'art. 2427-bis c. 1, n. 22 septies del Codice Civile, si evidenzia che la proposta di ripianare la perdita conseguita nell'esercizio 2022, pari a Euro 5.910.424 prevede l'utilizzo della "Riserva di Rivalutazione D.L. 104/2020" il cui importo, quindi, risulta essere pari a Euro 13.425.644.

### **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 31.12.2022, 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 2023

### **IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DI CORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

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 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI IN OCCASIONE DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022 REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, c.c.

Agli azionisti della società

AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

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

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

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. (di seguito anche solo la "Società") chiuso al 31.12.2022, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia una perdita d'esercizio di euro 5.910.424 ed un patrimonio netto di euro 53.593.234.

La Società si è avvalsa del maggior termine di cento ottanta giorni, concesso dall'articolo 2364 c.c. e dall'art. 8 dello Statuto Sociale, per convocare l'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2022, come da delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 marzo 2023.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge, a seguito dell'avvenuta approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 25 maggio 2023.

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

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha consegnato la propria relazione datata 12 giugno 2023, con espressione di un giudizio senza modifica. Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio di AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. chiuso al 31.12.2022 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

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

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

Abbiamo partecipato alle Assemblee degli azionisti e alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare. Si evidenzia, unicamente, che in data 27 febbraio 2023 l'Assemblea degli azionisti ha nominato l'attuale Consiglio di Amministrazione.

Abbiamo acquisito dall'organo di amministrazione 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.

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

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

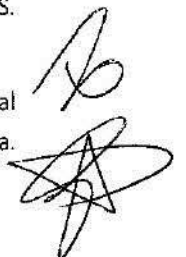
Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza ed abbiamo preso visione della relazione annuale predisposta dallo stesso in data 1° giugno 2023, nella quale si dà atto dell'avvenuta approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società, in data 3 novembre 2022, del nuovo Modello Organizzativo 231 redatto con il supporto di un advisor esterno. Il Collegio Sindacale e l'Organismo di Vigilanza hanno convenuto sulla necessità di sottoporre all'attenzione del Consiglio di Amministrazione l'attuazione di alcune attività finalizzate a: i) formare il personale dipendente rispetto alle novità introdotte nel nuovo Modello Organizzativo 231; ii) aggiornare alcune procedure aziendali, ed in particolare quelle finalizzate all'attività di *compliance* societaria; iii) rivedere l'organizzazione complessiva aziendale ed il bilanciamento del sistema di deleghe e poteri. Il Presidente del Consiglio di Amministrazione ha già espresso l'intenzione di procedere in tal senso.

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

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

La Società ha redatto la relazione sul governo societaria prevista ai sensi dell'art. 6, comma 2 del D. LGS. 175/2016 non rilevando rischi o anomalie.

La Società ha redatto la relazione riepilogativa prevista dall'art. 8 della DGR 570/2021 e relativa al monitoraggio del contenimento delle spese di funzionamento delle società controllate dalla Regione Puglia.

Handwritten signature and a circular stamp or seal.

In detta relazione la direzione aziendale evidenzia, innanzitutto, il superamento del limite previsto dall'art.2 della suddetta DGR in riferimento al complesso delle spese di funzionamento consuntivate nell'esercizio di riferimento e all'incidenza delle spese di funzionamento sul valore della produzione, rispetto all'esercizio precedente. Il mancato rispetto del suddetto parametro attiene al "potenziamento e ampliamento dell'attività svolta dalla Società", ovvero all'incremento del traffico aereo registrato nel 2022 rispetto al 2021, anno quest'ultimo in cui è stata anche rilevata la compensazione straordinaria Covid concessa da ENAC. La relazione evidenzia, inoltre, il superamento del limite stabilito dall'art. 3 comma 3 della suddetta DGR e relativo alla spesa per contratti di lavoro flessibile sostenuta per l'esercizio 2022, che non dovrebbe superare il 50% della spesa sostenuta nell'esercizio 2009 per le medesime finalità, escludendo, ove applicabile, i contratti di lavoro operati mediante risorse comunitarie. Tale situazione è stata più volte rappresentata dalla Società all'azionista Regione Puglia nel corso dell'esercizio, comprovando il fabbisogno di personale atto ad assicurare adeguati livelli di safety, security e di sicurezza sanitaria imposti dalle Autorità aeronautiche e sanitarie negli ambienti aeroportuali, sia per gli utenti che per gli operatori, in ossequio agli standard richiesti dalla certificazione EASA ai sensi del Reg. UE 139/2014 degli Aeroporti pugliesi e della certificazione di prestatore di servizi di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. 18/1999 e del Regolamento ENAC vigente. Questo Collegio ha più volte auspicato un'attività di concertazione tra la Regione Puglia e la Società sottolineando l'aspetto organizzativo, regolatorio e normativo.

Non sono pervenute denunce dagli azionisti ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo presentato denuncia al tribunale ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14. Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-*novies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-*sexies* d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successive modificazioni.

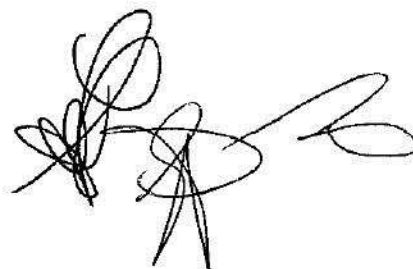
Il Collegio Sindacale ha espresso il proprio assenso alla cooptazione da parte del precedente Consiglio di Amministrazione dell'Arch. Marco Catamerò, deliberata in data 8 marzo 2022.

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

## 2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio e consolidato

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 31.12.2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*.

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



I risultati della revisione legale svolta dalla società di revisione KPMG S.p.A. sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 della AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. sono contenuti nella relativa relazione emessa in data odierna.

### 3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta ed il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte degli azionisti, del bilancio d'esercizio della AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. chiuso al 31.12.2022, così come redatto dagli amministratori.

Il Collegio Sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa del bilancio d'esercizio.

Bari, 12 giugno 2023

Il Collegio Sindacale



## 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.

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, applicando la contabilità regolatoria di cui alla Delibera CIPE n. 38/07-51/08, alle Linee Guida ENAC ed ai Modelli tariffari ART. In particolare, per 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, vengono applicate le 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.

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, adotta strumenti informativi adeguati di analisi e reporting, con specifici indicatori economici e di performance.

## **RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022**

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 31/12/2022, 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, quindi con scadenza 11.2.2043, prorogata fino all'11.02.2045 con D.L. n. 34/2020 convertito nella Legge 77/2020. 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 31/12/2022 è il seguente:

<i>Azionista</i>	%	<b>TOTALE SOTTOSCRITTO</b>
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 €
<b>Totale</b>	<b>100,00</b>	<b>25.822.845,00 €</b>

## 3. Organo Amministrativo

A seguito delle dimissioni volontarie in data 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 per deliberare 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.

Pertanto, gli Amministratori pro-tempore in carica della scrivente Società 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, fino alla successiva Assemblea Ordinaria degli Azionisti.

In data 8.03.2022, quindi, Il Consiglio di Amministrazione, ha deliberato di procedere:

1. alla cooptazione dell'Arch. Marco Catamerò ai sensi dell'art. 2386, c.1 del C.C. e dell'art. 16 dello Statuto Sociale;
2. all'attribuzione al Dott. Antonio Maria Vasile della carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, al quale spetta – ai sensi dell'art. 21 dello Stato Sociale – *“la rappresentanza della Società di fronte a qualunque Autorità Giurisdizionale o Amministrativa e di fronte ai terzi, nonché la firma sociale”*;

3. all'attribuzione alla Prof.ssa Rosa Maria Conte, della carica di Vice-Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, che – ai sensi dell'art. 14 dello Statuto Sociale – svolge funzioni vicarie, cioè *“sostituirà il Presidente solo in caso di assenza o di impedimento e senza riconoscimento di compensi aggiuntivi”*.

Pertanto, l'assetto dell'Organo amministrativo deliberato in data 8.03.2022 è stato il seguente:

- Dott. Antonio Maria Vasile – Presidente;
- Prof.ssa Rosa Maria Conte – Vice Presidente;
- Arch. Marco Catamerò - Consigliere cooptato.

Tenuto conto di quanto già deliberato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti dell'11.10.2019 e di quanto previsto dall'art. 2386 del C.C. l'Organo amministrativo sarebbe rimasto in carica, ai sensi dell'art. 14 dello Statuto Sociale, fino all'Assemblea dei Soci di approvazione del Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2021.

L'assetto del sistema di deleghe e procure autorizzate dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti dell'11.10.2019 non sono state modificate nel corso del 2022.

Com'è noto, l'Assemblea dei soci di Aeroporti di Puglia S.p.A., nella seduta del 15.07.2022, ha:

- rinviato ulteriormente la nomina dell'Organo amministrativo, lasciando l'esercizio dell'attività amministrativa ai componenti in carica del Consiglio di Amministrazione;
- nominato quale Amministratore della società l'Arch. Marco Catamerò, già cooptato, con scadenza al momento della nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione;
- confermato i compensi annuali percepiti dall'Organo amministrativo.

In data 27.02.2023 l'Assemblea dei Soci ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione e determinato i compensi, autorizzando l'attribuzione delle deleghe al Presidente come previsto dall'art. 20 dello Statuto Sociale, come di seguito:

- Dott. Antonio Maria VASILE; -;
- Dott.ssa Rosa Maria CONTE;;
- Dott. Ruggiero DICORATO;
- Arch. Ilaria MORGA;

- Avv. Vania ROMANO.;

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”*, nella seduta del 28/3/2023 ha definito il seguente assetto dell'Organo amministrativo (Delibera n. 1 e 2/2023):

- Dott. Antonio Maria Vasile – Presidente;
- Dott.ssa Rosa Maria CONTE - Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione;
- Avv. Vania ROMANO - Consigliere di Amministrazione;
- Dott. Ruggiero DICORATO - Consigliere di Amministrazione;
- Arch. Ilaria MORGA - Consigliere di Amministrazione.

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 del 27/2/2023, 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 del 28/3/2023, inoltre, in linea con la volontà assembleare, ha deliberato (Delibera n. 3/2023) 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.

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 negoziazione 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 prelievi 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 compartimenti di cassaforti, 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 del 27/2/2023 e dalle delibere n. 3 del 28/3/2023 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 dall'Assemblea dei Soci in data 13.07.2021, come di seguito per il triennio 2021/2023:

- 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 (sospeso dal 7.07.2022 in base al provvedimento del GIP di Lecce in pari data).

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 dei Soci in data 5.11.2021.

#### 5. La situazione del personale occupato alla data del 31 dicembre 2022 è la seguente:

Descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
dirigenti	7	6							7	6
quadri	21	22	5	4	1	1	1	1	28	28
impiegati	154	151	50	53	3	4	1	1	208	209
operai	70	68	25	22	3	4	4	4	102	98
<b>Totale</b>	<b>252</b>	<b>247</b>	<b>80</b>	<b>79</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>345</b>	<b>341</b>

#### 6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022.

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, , sta procedendo all'implementazione dei sistemi informativi aziendali con la definizione e la successiva implementazione di specifici indicatori economici e di performance.

## 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		2022	2021	2020	2019	2018
Margine primario di struttura	Mezzi propri - Attivo fisso	-29.062.554	-23.089.253	-27.014.576	-14.816.427	-23.611.842
Indice primario di struttura	Mezzi propri / Attivo fisso	0,89	0,92	0,90	0,94	0,91
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso	1.234.869	16.407.783	15.083.531	26.655.747	7.599.204
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso	1,00	1,06	1,05	1,11	1,03

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2022	2021	2020	2019	2018
Indicedi indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti) / Mezzi Propri	0,41	0,46	0,39	0,50	0,53
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento / Mezzi Propri	0,14	0,21	0,15	1,50	1,53

INDICI DI REDDITIVITA'		2022	2021	2020	2019	2018
ROE netto	Risultato netto/Patrimonio netto	- 0,11	0,02	- 0,31	0,14	0,14
ROE lordo	Risultato lordo/Patrimonio netto	- 0,10	0,07	- 0,43	0,20	0,24
ROI	Risultato operativo/(CIO - Passività operative)	- 0,05	0,05	- 0,23	0,11	0,10
ROS	Risultato operativo/ Ricavi di vendite	- 0,05	0,10	- 0,61	0,11	0,13

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2022	2021	2020	2019	2018
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti	523.069	15.570.997	13.879.902	25.777.674	6.839.841
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti	1,01	1,20	1,25	1,35	1,08
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti	80.587	15.055.725	13.354.549	25.254.462	6.339.686
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti	1,00	1,20	1,24	1,34	1,07

Indicatore di sostenibilità del Debito: DSCR (Debt Service Cover Ratio):

L'indicatore DSCR storico, calcolato a partire dall'esercizio 2022 risulta pari ad 1,2, rispettando il valore richiesto per la solidità finanziaria/patrimoniale. Per ciò che concerne il DSCR prospettico, il piano economico-finanziario 2023-2027 prevede un indice di sostenibilità dell'indebitamento 10,45 nel 2023

e 13,12 nel 2024, ritornando, 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 2022 il margine, pari a 29,1 Mln registra un incremento pari al 25,9% rispetto al 2021, dovuto al risultato negativo 2022. L'importo risulta ampiamente “coperto” dalle passività consolidate (TFR, altri fondi e debiti a M/L termine) che ammontano a 34,2 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 2022 il margine risulta pari a 1,2 mln di euro e l'indice (pari al rapporto tra fonti consolidate ed Attivo Immobilizzato netto) di 1,0 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 2022 l'indice è risultato essere pari a 0,41 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 2022 tale indice è inferiore ad 1. Ciò delinea una situazione di positività evidenziando un buon rapporto tra capitale proprio e capitale di terzi, 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 2022 risulta pari a -0,11.

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 2022 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 2022 è risultato pari a -0,05.

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 2022 risulta essere pari a circa 522 mila 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 2022 risulta essere pari a 1,01 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 2022 risulta essere positivo per circa 79 mila euro.

Il correlato **indice di disponibilità** (dato dal rapporto tra l'attivo circolante e le passività correnti) al 31 dicembre 2022 è pari 1,00.

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 37,4 milioni di euro non eccede per l'esercizio 2022, la somma della misura del capitale investito regolatorio netto pari a 438,6 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, l'esercizio 2022 registra un indice pari ad 1,2 rispettando il requisito minimo di solidità finanziaria/patrimoniale richiesto.

Per ciò che concerne il DSCR prospettico, il piano economico-finanziario 2023-2027 prevede un indice di sostenibilità dell'indebitamento 10,45 nel 2023 e 13,12 nel 2024, 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**

L'Organo amministrativo, tenendo conto degli effetti dell'epidemia di Covid-19, analogamente al 2020 ed al 2021, ha redatto il Bilancio d'esercizio 2022 nel presupposto della continuità aziendale.

Infatti, l'esercizio 2022 è stato un anno molto positivo per la Società.

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti organizzativi sul settore aeroportuale anche nei primi mesi del 2022, Tuttavia, grazie al calo dei contagi e al buon andamento delle campagne di vaccinazione, nonché alla incisiva azione commerciale da parte di AdP, si è assistito ad un progressivo incremento del traffico aereo a partire dal secondo trimestre e, in modo più significativo, nei mesi estivi, nonostante le incertezze legate principalmente alla contingente crisi Russia/Ucraina.

Aeroporti di Puglia S.p.SA., infatti, su indirizzo della Regione Puglia, ha realizzato un programma di sviluppo incentrato sull'incremento del numero di passeggeri e sull'allargamento del network di origini – destinazioni direttamente collegate per via aerea con la Puglia.

L'efficacia del suddetto programma di sviluppo è confermata dai dati di traffico del 2022, con il superamento della soglia di 9 milioni di passeggeri annui (9.278.576) e con una crescita rispetto al 2019 (pre-Covid) dell'11,9% a Bari e del 13,6% a Brindisi, notevolmente superiore alla media nazionale ed europea.

In dettaglio:

- per l'Aeroporto di Bari: i passeggeri in arrivo e partenza sono stati n. 6.204.869, il +11,91% rispetto al totale 2019. Di questi n. 2.630.320 (+16,57%) si riferiscono ai voli di linea internazionali;
- per l'Aeroporto di Brindisi: i passeggeri in arrivo e partenza sono stati 3.065.543, il +13,56% rispetto al 2019. Di questi n. 2.290.634, cioè il 17,81%, in più rispetto al 2019, si riferiscono ai voli di linea nazionale;
- per l'Aeroporto di Foggia: si evidenzia l'avvio dei voli per Milano Malpensa e Torino e la programmazione dei voli per Verona e Catania.

Gli Aeroporti pugliesi, infatti, si collocano al primo posto nazionale per fascia dimensionale, evidenziando una intensa dinamica di crescita, come di seguito:

Al momento risulta complesso stimare l'impatto del conflitto Russia-Ucraina sul trend di ripresa del traffico aereo. Secondo IATA risulta improbabile che questo conflitto abbia un impatto sulla crescita a lungo termine del trasporto aereo, che si è sempre dimostrato resiliente agli shock.

Anche il Piano Nazionale Aeroporti pubblicato dall'ENAC prevede per gli aeroporti pugliesi una forte crescita di volumi pari al 3,8% CAGR (Compounded Average Growth Rate – Tasso di Crescita Media

Ponderata), con l'obiettivo di 15 milioni di passeggeri nel 2035, rendendo necessario lo sviluppo delle infrastrutture al fine di contrastare il fenomeno del "capacity crunch", ossia della eccessiva saturazione della capacità delle infrastrutture e della tendenziale criticità nel soddisfare l'incremento della domanda di trasporto aereo.

Quanto sopra rappresentato, è anche il risultato della strategia commerciale applicata da AdP nell'individuare le misure reattive più idonee a supportare i programmi ripresa dei flussi di turisti incoming, anche al fine di salvaguardare gli investimenti effettuati fino ad oggi dalla Regione Puglia, Pugliapromozione ed Aeroporti di Puglia per garantire la connettività con i Paesi più importanti dal punto di vista economico e turistico.

L'Esercizio chiuso al 31.12.2022 è molto positivo, in quanto evidenzia il ritorno della Redditività della gestione operativa, in termini di EBITDA (Margine Operativo Lordo), pari a 4,47 milioni di euro, + 297% rispetto al 2021 (- 2.276 mila euro) nonostante l'effetto straordinario dell'incremento dei costi energetici, connesso con la crisi Russia/Ucraina.

Tale risultato reddituale è ancora più apprezzabile tenuto conto che il risultato del 2021 è stato influenzato dalla registrazione per competenza della compensazione ricevuta dall'ENAC di cui all'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73., di riconoscimento dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

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.

Come evidenziato nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027, evidenzia per Aeroporti di Puglia S.p.A. un percorso virtuoso di crescita dei volumi e delle variabili economiche che consente di riavviare la programmazione di sviluppo delle infrastrutture e dell'organizzazione, per far fronte alla crescita della domanda di trasporto aereo, trainata dalla crescita economica e dall'attrattività del territorio pugliese sia per scopi turistici e sia per scopi industriali e commerciali.

La suddetta pianificazione economico-finanziaria è strettamente correlata all'aggiornamento del Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A. improntato sulla base delle seguenti direttrici:

1. sviluppo della capacità delle infrastrutture, sulla base dell'analisi della domanda potenziale e dell'obiettivo di miglioramento dell'accessibilità ed intermodalità degli aeroporti pugliesi;
2. l' "aeroporto del futuro", con l'obiettivo di utilizzare la digitalizzazione dei processi per ottimizzare lo sfruttamento e modernizzare l'infrastruttura esistente e di Continuare ad investire su nuove tecnologie per ridurre l'impatto ambientale della struttura aeroportuale e favorire la transizione ecologica;
3. valorizzazione e specializzazione dell'Aeroporto di Foggia quale polo logistico per le emergenze utilizzato da Protezione Civile, VVFF, ASL/Elisoccorso ed utilizzare la piattaforma di Foggia come concept per costruire una Rete regionale di Vertiporti dedicata all'Advanced Air Mobility;
4. sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie come polo logistico industriale aeronautico, test bed per ricerca e sperimentazione dei velivoli unmanned e come unico Spaziporto nazionale, dedicato alle attività aerospaziali.

In tal senso, per meglio definire la programmazione delle attività del 2022, si evidenzia che, 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. Tale provvedimento è stato confermato per il 2023, ampliando il periodo di applicazione anche per la stagione invernale.

Sulla base di quanto rappresentato, come ampiamente indicato in nota integrativa, l'Organo amministrativo ha redatto il Bilancio d'esercizio 2022 nel presupposto della continuità aziendale.

## **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 insediatosi in data 25/5/2022. L'Organismo di Vigilanza predispone 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 3/11/2022.

#### **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.

Al fine di rendere una migliore e più efficace comunicazione finanziaria, anche se non obbligata, la Società ha inserito all'interno della presente Relazione sulla Gestione anche alcune informazioni di carattere non finanziario. Tali informazioni, comunque, 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).

Nella seguente tabella si riportano gli strumenti integrativi di governo societario:

<b>Riferimenti normativi</b>	<b>Oggetto</b>	<b>Strumenti adottati</b>	<b>Motivi della mancata integrazione</b>
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"> <li>• Regolamento per l'affidamento degli appalti;</li> <li>• Misura per l'assegnazione incarichi interni (RUP DL CSE CSP DEC);</li> <li>• Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per gli affidamenti di beni e servizi;</li> <li>• Regolamento per l'Elenco dei Consulenti;</li> <li>• Regolamento per l'Elenco degli Avvocati;</li> <li>• Regolamento per l'affidamento dei Servizi di Ingegneria e Architettura;</li> <li>• Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi;</li> <li>• Procedura per la selezione del personale;</li> <li>• Procedura operativa extra Aviation.</li> </ul> <p>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).</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>	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.
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"> <li>• Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001;</li> <li>• Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012;</li> <li>• Privacy/DPO;</li> </ul>	L'integrazione di eventuali ulteriori misure integrative, rispetto agli strumenti adottati, sarà valutata in linea con le esigenze operative-organizzative.

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> </ul>	
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 3/11/2022.</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>	<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 3/11/2022.</p> <p>In considerazione delle successive evoluzioni normative intervenute si procederà con l’aggiornamento del Modello.</p>
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 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</p>	<p>Al momento, non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi in materia di Programmi di responsabilità sociale.</p>

<b>Riferimenti normativi</b>	<b>Oggetto</b>	<b>Strumenti adottati</b>	<b>Motivi della mancata integrazione</b>
		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.	

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Avv. Vania ROMANO

Dott. Ruggiero DICORATO

Arch. Ilaria MORGA