



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio al 31 dicembre 2023



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023
(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.
14 giugno 2024



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

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

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2023, 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 2023, 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.



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2023

Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

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

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

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

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

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



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2023

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 2023, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

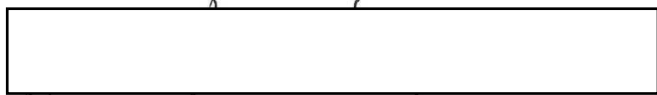
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di 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 2023 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, 14 giugno 2024

KPMG S.p.A.



Antonio Filippo Digiamma
Socio

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Progetto di

Bilancio al 31 dicembre 2023

Relazione sulla Gestione
al 31 dicembre 2023

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 2023, il capitale sociale, interamente versato, è composto da n. 25.822.845 azioni del valore nominale di 1 euro, ed è 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 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

Si evidenzia che, a seguito dell'insediamento del Consiglio camerale nominato con Decreto del Presidente della Giunta della Regione Puglia n.8 del 15 gennaio 2024, si è costituita la Camera di commercio industria artigianato e agricoltura di Brindisi -Taranto quale nuovo soggetto giuridico derivante dall'accorpamento dei due Enti camerali di Brindisi e Taranto, ai sensi del Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 16 febbraio 2018.

Pertanto, al 30 Maggio 2024 la composizione societaria risulta la seguente:

<i>Azionista</i>	%	TOTALE	TOTALE
		SOTTOSCRITTO	VERSATO
Regione Puglia	99,5978	25.718.838,00 €	25.718.838,00 €
Camera di Commercio Brindisi Taranto	0,3065	80.033,00 €	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 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,002	440,00 €	440,00 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

Premessa

Signori Azionisti,

nel corso del 2023 la Vostra Società ha continuato il percorso di crescita del traffico e confermato il trend di recupero della redditività operativa, garantendo elevati livelli di qualità dei servizi aeroportuali agli utenti e sviluppando gli aeroporti pugliesi sulla base degli indirizzi del Piano Strategico al 2035, di sostenibilità e digitalizzazione.

Aeroporti di Puglia S.p.A., infatti, nonostante le incertezze legate principalmente alle contingenti crisi Russia/Ucraina e mediorientale, su indirizzo della Regione Puglia, sta perseguendo 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 2023, con il raggiungimento di 9,7 milioni di passeggeri annui e con una crescita rispetto al 2019 (pre-Covid) del 17,65%, notevolmente superiore alla media nazionale, che solo nel 2023 ha raggiunto i livelli pre-Covid (+2,1%), ed alla media europea che, nel 2023, ha fatto registrare valori ancora inferiori al periodo pre-Covid (-5,4%).

Anche il Piano Nazionale Aeroporti pubblicato dall'ENAC prevede per gli aeroporti pugliesi una forte crescita di volumi, 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.

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, sta favorendo una ripresa più veloce rispetto alla media nazionale ed europea.

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

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

L'Esercizio chiuso al 31.12.2023, pertanto, è molto positivo in quanto evidenzia l'ulteriore miglioramento della Redditività della gestione operativa, in termini di EBITDA (Margine Operativo Lordo), pari a 5,0 milioni di euro, + 11% rispetto al 2022 nonostante il permanere degli effetti straordinari connessi alle crisi Russia/Ucraina e mediorientale, al permanere di costi energetici più alti rispetto al periodo pre-conflitti ed agli effetti dell'inflazione che hanno influito sulla domanda e, in generale, sul potere d'acquisto degli utenti.

Per quanto riguarda l'EBIT, bisogna considerare che per far fronte agli effetti pandemici, a partire dall'Esercizio 2020, è stato registrato un Fondo di Riserva di Rivalutazione ex art. 110 del D.L. 104/2020. Tale rivalutazione delle immobilizzazioni determina un incremento degli ammortamenti annui di Euro 3.611 mila.

Non considerando gli effetti straordinari degli ammortamenti da rivalutazione, l'EBIT del 2023 evidenzia un sostanziale equilibrio, confermando il rapido trend di ritorno a valori positivi nell'arco di piano, in linea con i benchmark di settore.

La perdita dell'esercizio 2023, pari a Euro 3.786 mila in ulteriore riduzione rispetto al 2022 (- Euro 5.910 mila), in assenza dei fattori straordinari prima accennati, sarebbe stata azzerata.

Il Piano Economico-Finanziario 2023-2027, quindi, evidenzia per Aeroporti di Puglia S.p.A. un percorso virtuoso di crescita dei volumi di traffico e dei conseguenti risultati economici che garantiranno il riassorbimento delle perdite pregresse, in completa autonomia economico-finanziaria e, come avvenuto fino ad oggi, senza interventi esterni sul Capitale.

Il Piano conferma anche l'autonoma capacità di Aeroporti di Puglia S.p.A. di generare le risorse finanziarie a supporto degli investimenti. A tal fine, Aeroporti di Puglia S.p.A. con il supporto di UniCredit come Arranger, a Gennaio 2024 ha emesso un prestito obbligazionario, completamente sottoscritto da Pricoa Private Capital, del Gruppo Prudential, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione, di importo fino a 65 milioni di euro a 15 anni, nella forma tecnica del «private placement», consentirà di rafforzare 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 fiducia ricevuta conferma la credibilità e l'affidabilità, nonché il valore reputazionale di Aeroporti di Puglia che è considerata meritevole dell'attenzione dei mercati finanziari.

Il Piano Strategico di Aeroporti di Puglia rappresenta il programma di sviluppo incentrato sull'incremento del numero di passeggeri e sull'allargamento del network, in diretta connessione con lo sviluppo delle infrastrutture in termini di digitalizzazione e sostenibilità. Il Piano, in linea con la pianificazione regionale e nazionale, delinea la trasformazione del modello di business, guidata dall'innovazione della domanda e dell'offerta, dalle nuove tecnologie, dagli obiettivi di decarbonizzazione e dai cambiamenti nella regolamentazione.

In particolare, lo sviluppo tecnologico dei voli suborbitali, aviolanci di satelliti ed operazioni aerospaziali vede lo Spazioporto di Grottaglie, il cui progetto è stato presentato a Marzo 2024 in occasione dell'evento internazionale "Mediterranean Aerospace Matching", come infrastruttura strategica per l'accesso autonomo allo Spazio da parte del Paese Italia. Aeroporti di Puglia, con l'ENAC e l'ENAV, sulla base degli indirizzi governativi determineranno la concreta realizzazione dell'infrastruttura tra le più importanti nel settore aerospaziale mondiale, con i connessi benefici effetti, economico-scientifici e culturali, indotti a favore dell'intero territorio nazionale e regionale.

La domanda continuerà a crescere a ritmi sostenuti e Aeroporti di Puglia è pronta ad affrontare un nuovo mercato che emergerà con l'aviazione dell'ultimo miglio, in termini di sviluppo e trasformazione della Rete regionale eliportuale in Rete di secondo livello dei Vertiporti che vedrà a Foggia l'Hub di coordinamento in connessione con lo sviluppo della base logistica della Protezione Civile e delle emergenze.

Aeroporti di Puglia S.p.A., inoltre, 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.

In tale linea, Aeroporti di Puglia ha elaborato il modello da sottoporre alla certificazione aeroportuale europea Airport Carbon Accreditation, su indirizzo di ACI (Airport Council International) – Europe e, al fine di rendere una migliore e più efficace comunicazione finanziaria, anche se non obbligata ai sensi 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), la Società ha inserito all'interno della presente Relazione sulla Gestione anche alcune informazioni di carattere non finanziario.

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 di tutti gli stakeholders del Sistema regionale,

Sulla base di quanto rappresentato, come ampiamente indicato in nota integrativa, l'Organo amministrativo ha redatto il Bilancio d'esercizio 2023 nel presupposto della continuità aziendale.

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 presenza 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*", alla base della concessione aeroportuale, 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, per la sperimentazione e test degli aeromobili senza pilota, dopo una complessa istruttoria tecnica, designato da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale 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 i territori di riferimento.

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 di sviluppo del traffico

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

Il nuovo Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A., 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, gli obiettivi prioritari prevedono la diversificazione dell'offerta di trasporto aereo, allargando la platea di vettori aerei, soprattutto internazionali, così il miglioramento dell'accessibilità degli aeroporti e del territorio regionale mediante il potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma.

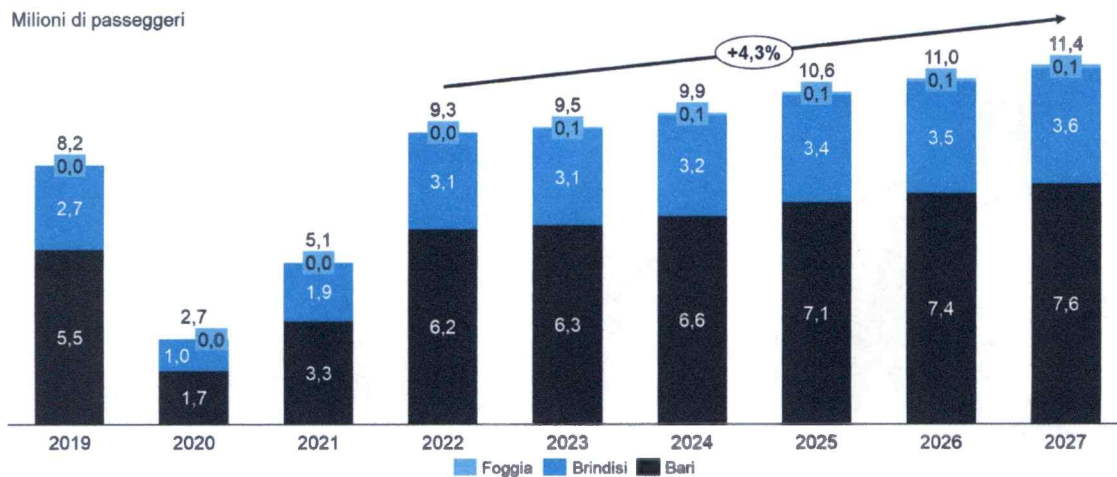
In linea con gli studi di settore, le stime molto attendibili sull'impatto economico connesso all'indotto aeroportuale stimolato dalle politiche di promozione del territorio, con il sistema degli attrattori turistico-culturali e naturali regionali, attuate mediante la connettività aerea, hanno consentito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

È fondamentale ricordare che l'evoluzione del traffico aereo dipende da molti fattori, a volte non controllabili o prevedibili, e che quindi le previsioni devono essere considerate come linee guida di riferimento, mantenendo specifiche caratteristiche di flessibilità ed elasticità.

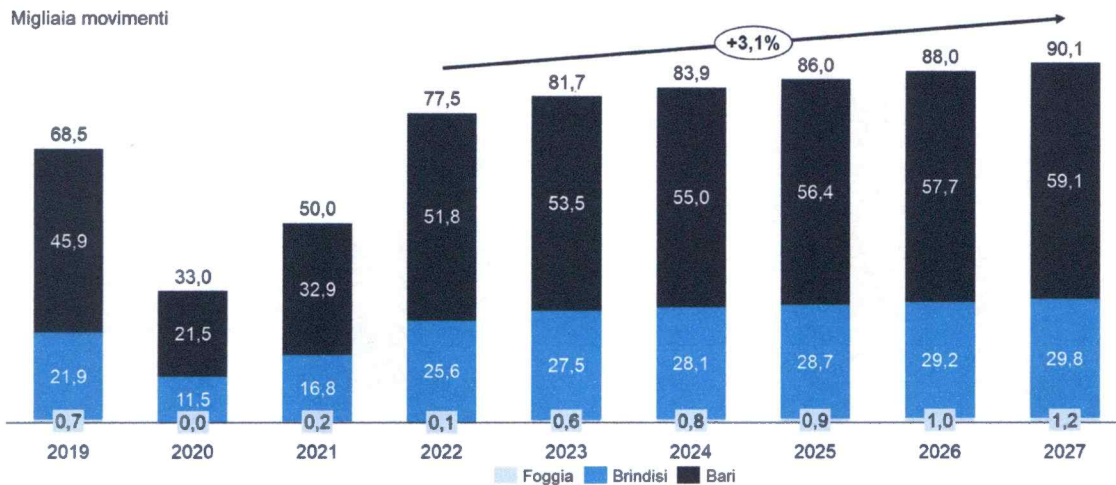
Le stime dell'evoluzione del traffico mostrano che gli scali della rete pugliese raggiungeranno il range 11,4-12,3 milioni di passeggeri all'anno 2027, per poi arrivare a circa 14,3 milioni di passeggeri al 2035 con una crescita media annua del 3,4% (il CAGR 2023-2027 rientrerà nell'intervallo 4,7-6,1%). Gli scali di Bari, Brindisi e Foggia raggiungeranno 90,1 mila movimenti al 2027, per poi arrivare a 103,6 mila movimenti al 2035, in linea con le stime del Piano Nazionale degli Aeroporti.

PREVISIONE DI TRAFFICO PASSEGGERI BARI, BRINDISI E FOGGIA DAL 2022 AL 2027



Per quanto riguarda i movimenti, si stima che al 2027 presso gli scali pugliesi si raggiungeranno 90,1 mila movimenti.

PREVISIONI DI TRAFFICO MOVIMENTI DAL 2022 AL 2027



Al fine di scongiurare il rischio di raggiungere uno stato di saturazione delle attuali configurazioni aeroportuali per l'aumento significativo del volume di passeggeri e movimenti, Aeroporti di Puglia ha predisposto un piano di adeguamento ed espansione delle infrastrutture, di cui la prima fase è già interessata nel periodo 2024-2027.

Lo sviluppo infrastrutturale della Rete aeroportuale pugliese

Nell'ambito della pianificazione strategica nazionale (in particolare dal Piano Nazionale Aeroporti), l'attuazione dell'efficientamento e sviluppo degli aeroporti è assicurata dai Piani di Sviluppo Aeroportuale e dai Piani degli Interventi, strumenti di pianificazione capaci di declinare nel dettaglio lo scenario di sviluppo di ciascuno scalo individuandone i relativi interventi.

L'approvazione dei progetti di infrastrutture aeroportuali, ai sensi dell'art. 702 Codice della Navigazione, nonché dell'art. 2 del D.Lgs. 250/1997 è di spettanza dell'ENAC.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale rappresenta a livello nazionale l'unico strumento di previsione e pianificazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, riconosciuto dalla normativa vigente in materia, propedeutico alla realizzazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale di proprietà dello Stato, in concessione ai Gestori aeroportuali.

La pianificazione aeroportuale deve recepire gli indirizzi relativi alla pianificazione sostenibile, anche per il buon esito delle fasi di verifica di compatibilità ambientale e conformità urbanistica da attivare a seguito dell'approvazione tecnica da parte dell'ENAC, che assume il ruolo di soggetto proponente delle procedure da attivare presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda la Rete aeroportuale pugliese:

- Aeroporto di Bari: il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2022 è stato approvato dall'ENAC e dotato di decreto di conformità urbanistica e di Decreto VIA di compatibilità ambientale, prorogato al 2027;
- Aeroporto di Brindisi: il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 è stato approvato dall'ENAC con provvedimento prot. 39159 del 20.03.2024;
- Aeroporto di Foggia: il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 è stato approvato dall'ENAC con provvedimento prot. 8559 del 19.01.2024
- Aeroporto di Grottaglie: il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 è stato approvato dall'ENAC con provvedimento prot. 4759 del 16.03.2016 e n. 114128 del 10.11.2017, con relativo Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) n. 123 del 6.05.2019 e Decreto di conformità urbanistica rilasciato dal MIT con n. 13134 del 28 luglio 2020. In accordo con l'ENAC è in corso l'attività di aggiornamento di tale Piano in considerazione della realizzazione dello Spazioporto.

In base alle stime di traffico tutti i sottosistemi funzionali degli aeroporti pugliesi dovranno essere adeguati alla nuova domanda di passeggeri. Questo avverrà attraverso la messa in esercizio delle opere previste nel Piano degli Investimenti 2024-2027 che contribuiranno progressivamente ad aumentare la capacità dell'infrastruttura ed implementare soluzioni tecnologicamente avanzate che permetteranno di incrementare le prestazioni delle aerostazioni a parità di perimetro, migliorando i tempi di attraversamento sulla base dei valori attesi di TPHP (Typical Peak Hour Passenger) per ciascun sottosistema, da gestire con un livello di servizio ottimale.

In tal senso, gli interventi di ampliamento e riqualifica funzionale previsti per gli aeroporti pugliesi, in coerenza con le previsioni del Contratto di Programma 2024-2027, hanno lo scopo di migliorare la *"passenger experience"* in termini di aumento del livello di servizio di quei sottosistemi funzionali che, dall'analisi dello stato di fatto, potrebbero andare in sofferenza.

Gli interventi di ampliamento e riqualifica funzionale delle infrastrutture aeroportuali, previsti nel Piano degli Investimenti per il quadriennio 2024-2027, potranno consentire il raggiungimento e il mantenimento dei livelli

di servizio (LOS IATA) al valore “Ottimale” (Optimum), ritenendolo adeguato e soddisfacente in rapporto alla tipologia, categoria ed entità dei livelli di traffico considerati.

Relativamente agli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 orientati alla Digitalizzazione, essi risultano necessari per modernizzare i sistemi operativi ed i sistemi di sicurezza presenti negli aeroporti pugliesi. Al fine di garantire un funzionamento efficiente del sistema aeroportuale, è cruciale dotarsi di apparecchiature e sistemi digitali all'avanguardia, tecnologicamente più avanzati.

Relativamente agli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 con finalità Ambientali, come anche espresso nel Piano della Tutela Ambientale 2024-2027, essi sottolineano l'importanza per AdP di adottare, nello svolgimento delle proprie attività, i principi dello sviluppo sostenibile, impegnandosi alla protezione dell'ambiente attraverso la soddisfazione degli obblighi di conformità alle leggi ed alla regolamentazione ambientale applicabili all'organizzazione, agli impianti e alle infrastrutture e sistemi aziendali. Inoltre, l'impegno di AdP è orientato al miglioramento continuo del proprio sistema di gestione ambientale e all'ottimizzazione delle relative performance mediante una serie di interventi individuati sulla base delle proprie caratteristiche operative e gestionali dei propri piani di sviluppo.

Relativamente agli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 finalizzati al miglioramento della Qualità, come delineato anche nel Piano della Qualità 2024-2027, è cruciale sottolineare l'importanza attribuita da AdP alla qualità dei servizi aeroportuali. Quest'ultima è infatti considerata un elemento fondamentale della strategia aziendale e se ne promuove lo sviluppo e il rispetto a tutti i livelli dell'organizzazione. Al fine di perseguire un miglioramento continuo della qualità dell'offerta aeroportuale, comprendente aspetti legati alle infrastrutture, agli impianti e sistemi e ai servizi erogati, AdP ha definito specifici obiettivi di qualità per il quadriennio 2024-2027 che assumono un ruolo prioritario e di indirizzo per la gestione complessiva della Qualità aeroportuale. Tra gli interventi orientati alla Qualità inseriti nel Piano degli interventi si trovano anche quelli orientati al miglioramento dei sistemi di accesso e viabilità.

Il Piano degli Investimenti 2024-2027, che sarà parte integrante del Contratto di Programma da sottoscrivere con ENAC è rappresentato in sintesi come di seguito:

BARI – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

Area di intervento	2023 (anno ponte)	2024	2025	2026	2027	Totale 2024-2027
Adeguamento strutturale	4.891.839	2.899.937	9.553.711	7.898.210	10.250.000	30.601.858
Manutenzione	69.454	1.995.302	3.209.667	275.000	550.000	6.029.970
Riqualifica	2.089.747	5.512.914	9.682.391	2.487.239	800.000	18.482.544
Digitalizzazione	409.330	2.051.777	738.720	238.720	0	3.029.217
Ambientale	87.736	482.666	1.130.397	712.101	2.848.406	5.173.570
Qualità	27.448	221.678	1.000.000	0	0	1.221.678
Totale	7.575.554	13.164.276	25.314.885	11.611.271	14.448.406	64.538.838

BRINDISI – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

Area di intervento	2023 (anno ponte)	2024	2025	2026	2027	Totale 2024-2027
Adeguamento strutturale	1.014.343	2.905.727	16.750.740	4.009.774	4.009.774	27.676.014
Manutenzione	704.378	1.427.422	1.495.000	295.000	295.000	3.512.422
Riqualifica	4.253.443	5.219.506	3.909.776	2.409.776	0	11.539.058
Digitalizzazione	0	150.000	300.000	4.550.000	0	5.000.000
Ambientale	0	0	1.630.000	795.040	3.180.160	5.605.200
Totale	5.972.164	9.702.655	24.085.516	12.059.589	7.484.934	53.332.695

FOGGIA – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

Area di intervento	2023 (anno ponte)	2024	2025	2026	2027	Totale 2024-2027
Adeguamento strutturale	24.333	175.667	0	0	0	175.667
Manutenzione	0	275.000	325.000	275.000	325.000	1.200.000
Riqualifica	15.635	1.171.151	400.000	3.850.000	5.453.182	10.874.333
Digitalizzazione	0	0	0	500.000	500.000	1.000.000
Ambientale	4.092	0	0	0	20.539.045	20.539.045
Recupero real estate	16.012	2.783.988	1.200.000	4.000.000	5.700.000	13.683.988
Totale	60.073	4.405.806	1.925.000	8.625.000	32.517.227	47.473.033

TARANTO-GROTTAGLIE – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

Area di intervento	2023 (anno ponte)	2024	2025	2026	2027	Totale 2024-2027
Manutenzione	0	350.000	325.000	75.000	75.000	825.000
Riqualifica	0	802.917	0	620.000	440.000	1.862.917
Digitalizzazione	0	0	0	500.000	500.000	1.000.000
Ambientale	0	0	1.600.000	1.600.000	1.600.000	4.800.000
Recupero real estate	286.619	2.723.969	3.000.000	3.751.258	0	9.475.228
Spaziporto	1.542.504	3.669.237	3.450.000	14.705.993	10.138.000	31.963.230
Totale	1.829.123	7.546.123	8.375.000	21.252.251	12.753.000	49.926.374

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, è stata allocata la Centrale Operativa del numero unico di emergenza 112 con la localizzazione di tutte le funzioni previste dalla Regione Puglia, ed è prevista anche la localizzazione del servizio di Elisoccorso HEMS della ASL di Foggia come Hub della più ampia rete regionale.

L'obiettivo è quello più ambizioso di definire un più ampio e distribuito scenario operativo del servizio di emergenza 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.

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 dell’Aeroporto di Foggia e della Rete regionale può determinare il contesto favorevole per la realizzazione delle applicazioni target selezionate dall’Autorità aeronautica ENAC, quali:

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

In tal senso, la Rete Eliportuale potrà essere implementata capillarmente per la concreta realizzazione del servizio di “ultimo miglio” nell’ottica dei cosiddetti “Vertiporti” 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 dauno contraddistinto da forti criticità logistiche e trasportistiche.

I voli sono stati attivati nell’ambito della normativa europea e nazionali sullo start-up di nuove rotte con l’unico limite dei 200.000 passeggeri annui.

L’approccio pragmatico alla risoluzione delle problematiche commerciali ed operative ha consentito di migliorare i risultati in modalità progressiva, fino all’ottenimento degli slot sull’Aeroporto di Linate, dando ulteriore impulso allo sviluppo della connettività del territorio dauno.

In aggiunta, al fine di dare continuità e potenziare la capacità operativa dello scalo foggiano:

- è stata avviata la richiesta di certificare lo scalo di Foggia non più secondo la normativa nazionale, ma sulla base della regolamentazione europea (Reg. U.E. 139/2014), alla stregua degli altri aeroporti pugliesi di Bari, Brindisi e Grottaglie;
- è stata richiesta la definizione delle esigenze di protezione antincendio per un livello pari alla VII Categoria ICAO e di modifica della Tabella A allegata alla Legge 930/1980, con la previsione di uno specifico Distaccamento con presidio fisso dei Vigili del Fuoco, con l’allocazione di uomini e mezzi necessari; la realizzazione dell’immobile destinato al Distaccamento antincendio aeroportuale, compresa l’acquisizione dei mezzi speciali, è stata prevista nel Piano di Sviluppo Aeroportuale di Foggia all’anno 2035, approvato dall’ENAC (prot. 8559 del 19.01.2024) e nel Piano degli Investimenti del Contratto di Programma AdP-Enac 2024-2027.

La Regione Puglia, infine, tenuto conto che l'Aeroporto di Foggia è ammesso alla continuità territoriale in base alla Legge 350/2003 (art. 4, commi 206-207), ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di avviare le procedure per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sullo scalo dauno, in conformità al Reg. UE 1008/2008 e s.m.i. (cosiddetta "continuità territoriale").

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, Aeroporti di Puglia, con ENAC, ENAC e CIRA (Centro Internazionale Ricerche Aerospaziali) nel 2022 hanno costituito un nuovo soggetto giuridico nella forma di Associazione denominato *Criptaliae Spaceport*, dall'antica denominazione di Grottaglie.

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. *Criptaliae Spaceport* rappresenta una nuova sfida ed opportunità per l'intero Paese.

Per le nuove infrastrutture dello Spaziporto, Aeroporti di Puglia ha elaborato la relativa progettazione che è stata presentata a Marzo 2024 in occasione dell'evento internazionale aerospaziale "Mediterranean Aerospace Matching".

Con lo studio richiesto, tenendo anche conto delle esigenze nel frattempo maturate, in accordo con l'ENAC è in corso una rielaborazione del Master Plan nell'ottica di individuazione di destinazioni funzionali più aggiornate e adeguate alla realizzazione dello Spaziporto.

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.

La designazione dell'Aeroporto di Grottaglie, come Spaziporto nazionale da parte del Governo, infatti, deriva dalla pluriennale attività della Regione Puglia e dell'ENAC, di condivisione con le Autorità USA, come la Federal Aviation Administration (FAA) e con i maggiori operatori statunitensi interessati ad operare in Italia, al fine di creare le condizioni per consentire l'effettuazione in Italia dei voli commerciali suborbitali, dell'aviolancio di satelliti e delle operazioni di rientro dall'orbita.

A tal fine del 2014, l'ENAC ha firmato il primo accordo di cooperazione (Memorandum of Cooperation – MoC) con la FAA (Federal Aviation Administration) statunitense per lo sviluppo del trasporto commerciale spaziale, poi rinnovato nel 2016 con la partecipazione dell'ASI (Agenzia Spaziale Italiana), e tutt'ora in vigore.

Nel 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Atto di indirizzo Reg. Decreti n. 354 del 10 luglio 2017 ha incaricato l'ENAC di identificare i criteri per selezionare i potenziali siti nazionali in grado di ospitare uno spaziporto e di sviluppare un quadro normativo flessibile per il trasporto commerciale suborbitale a sostegno dello sviluppo sostenibile del settore. A seguito di tale mandato, l'ENAC ha dato avvio all'attività di regolazione di settore, che ha portato nel 2018 all'identificazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti dell'aeroporto di Grottaglie come Spaziporto nazionale e infrastruttura strategica (Atto di indirizzo MIT, Reg. Decreti n. 250 del 9 maggio 2018).

In tale contesto l'ENAC, in coordinamento con l'Ambasciata d'Italia a Washington, sta svolgendo l'attività preparatoria per la firma dell'accordo intergovernativo sulla salvaguarda delle tecnologie duali (Technology Safeguards Agreement – TSA) necessario per consentire agli operatori USA di operare in Italia, lavorando anche alla stesura degli accordi di confidenzialità con gli stessi operatori USA per consentire il necessario scambio di informazioni. È stata inoltre avviata con la FAA l'attività per la stipula dell'accordo bilaterale inter-agenzia ENAC-FAA per consentire il mutuo riconoscimento delle licenze in Italia e negli USA, sulla base del modello degli accordi bilaterali adottati da tempo in ambito trasporto aereo (Bilateral Aviation Safety Agreement – BASA).

Lo sviluppo della regolamentazione per la certificazione dello spaziporto (in termini di infrastruttura e organizzazione) e per il rilascio delle licenze agli operatori dei veicoli aerospaziali sarà basato in larga misura su quello USA al fine di garantire la massima interoperabilità dei sistemi.

E' di tutta evidenza che la situazione di Grottaglie deriva da una cooperazione istituzionale, tra Governo e Regione Puglia, che ha determinato un vantaggio competitivo, che necessita di un ulteriore sviluppo, al fine di velocizzare e rafforzare la capacità italiana di accesso allo Spazio e di attrazione degli investimenti pubblici e privati.

L'importanza che potrà rivestire lo Spaziporto di Grottaglie a livello Europeo è stata riconosciuta anche da EUROCONTROL, che lo ha inserito negli scenari di sviluppo della domanda delle operazioni ad alta quota, come infrastruttura di riferimento per l'area Europa Sud-Mediterraneo, nell'ambito del progetto ECHO (progetto che ha sviluppato il concetto di utilizzo dello spazio aereo per questo tipo di operazioni, rientranti tra quelle così dette "ad alta quota" o Higher Airspace Operations - HAO).

Tale posizionamento competitivo di Grottaglie va capitalizzato e ulteriormente rafforzato, come infrastruttura strategica per l'accesso autonomo dell'Italia allo Spazio.

Il Piano Tariffario vigente e la nuova proposta tariffaria

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 Piano tariffario vigente 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 e fino all'approvazione della nuova proposta tariffaria 2024-2027.

Nel contempo, Aeroporti di Puglia ha avviato con l'ENAC il procedimento istruttorio in merito al Piano degli Investimenti 2024-2027 con i correlati Piani del Traffico, di Qualità e di Tutela Ambientale, per la sottoscrizione del Contratto di Programma 2024-2027 e la successiva elaborazione della nuova proposta tariffaria per il quadriennio in questione e l'attivazione della procedura di consultazione secondo quanto disposto dalla nuova Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.38/2023 che ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali.

Nelle more del perfezionamento di queste attività, Aeroporti di Puglia ha condiviso con gli Utenti, nel corso della Consultazione tariffaria svolta a Ottobre 2023, la proposta tariffaria per l'esercizio 2024 che ha previsto l'invarianza delle tariffe applicate nel 2023 nelle more dell'applicazione delle nuove tariffe aeroportuali del periodo 2024-2027, prevedendo nel periodo tariffario successivo il conguaglio delle eventuali differenze riscontrate.

Si evidenzia che il protrarsi dei tempi è dovuto anche alla revisione, tuttora in corso e che si stima possa definirsi nel 2024, della programmazione finanziaria del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027 da parte del Ministero per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, al fine della determinazione della quota pubblica di finanziamento delle opere aeroportuali e, quindi, dell'impatto sulla dinamica regolatoria tariffaria.

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

Com'è 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".

La Corte di Cassazione nel ricorso proposto dalle Amministrazioni avverso la sentenza della CTR del Lazio n. 7164/2019 che aveva annullato le annualità dal 2007 al 2010 del Fondo Antincendi Aeroportuale si è da ultimo pronunciata, con la sentenza n. 990/2024 del 10 gennaio 2024, sovvertendo il precedente orientamento giurisprudenziale delle stesse Sezioni Unite affermato nella sentenza n. 3162/2019

La Cassazione ha, dunque, da ultimo statuito che: a) le società di gestione aeroportuale sono i soggetti passivi del Fondo Antincendi Aeroportuale in funzione della loro specifica situazione giuridica soggettiva e cioè per il fatto di essere società titolari delle concessioni per la gestione dei servizi aeroportuali negli scali in cui i servizi antincendi sono di competenza dei Vigili del Fuoco; b) viene esclusa l'efficacia esterna delle sentenze di merito passate in giudicato nei confronti di altre società di gestione aeroportuale che non erano parti di quei giudizi e la stessa efficacia pluriennale nei confronti delle società che, invece, erano parti e vantano una o due sentenze passate in giudicato; c) "il vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del

prelievo, ma attiene all'impiego del gettito"; d) la scelta legislativa di una differente destinazione delle risorse e dell'attribuzione dei costi del servizio antincendi in generale ad una platea limitata di soggetti in luogo della collettività generale non sarebbe irragionevole, rigettando il sollevato profilo di legittimità costituzionale ed ha rinviato la causa alla CGT di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite.

Contestualmente la Corte di Cassazione ha, tuttavia, riconosciuto quanto affermato dalle società di gestione sin dal 2009, ovvero sulla sussistenza di uno specifico vincolo di destinazione affermando il seguente dirimente principio di diritto: il Fondo Antincendi Aeroportuale "ha natura di tributo vincolato" al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito".

Nonostante la complessità e gli ultimi inaspettati e sfavorevoli pronunciamenti, sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei gestori aeroportuali contribuenti e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendio negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

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

Contenziosi tributari:

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. Ad oggi non risulta ancora fissata la data dell'udienza di trattazione.

Ai fini IMU Comune di Bari ci sono anche i contenziosi relativi alle annualità 2014 (ricorso pendente in Appello), 2017 (ricorso respinto in Primo Grado e sono pendenti i termini per la proposizione dell'Appello) e 2018 (ricorso pendente in Primo Grado).

L'applicazione o meno dell'esenzione ICI/IMU sulle aree aeroportuali, invocata nei ricorsi di cui sopra, dipende in gran parte dalla classificazione catastale. Per la definizione di detta classificazione risultano pendenti due ricorsi avverso altrettanti avvisi di accertamento catastali.

Nel corso dei primi mesi del 2024 si è definita la transazione per il bonario componimento con il Comune di Brindisi dei giudizi pendenti TARI/TARSU ed individuata una tariffa condivisa dal 2013 e per il futuro.

Ad esito della transazione, in riferimento all'intero periodo 2012-2022, sono state contabilizzate maggiori imposte TARI/TARSU per anni precedenti pari ad Euro 75 mila rispetto a quanto accantonato per imposte a Fondo Rischi al 31/12/2022. L'accantonamento per sanzioni ed interessi è invece risultato maggiore per Euro 11 mila per i quali sono stati contabilizzati i relativi rilasci del Fondo Rischi. La transazione non ha avuto impatti fiscali sul 2023 poiché la stessa è stata definita nel 2024, quindi le relative variazioni in diminuzione a valere sul calcolo delle imposte saranno effettuate nel 2024.

Rischi finanziari e relativi flussi

I Piani degli Investimenti di Aeroporti di Puglia S.p.A., di durata quadriennale, prevedono la realizzazione di parte degli interventi con risorse finanziarie proprie. A tal fine, già 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 2023 è pari a circa euro 14,3 milioni.

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.

Al 31.12.2023 risulta ancora contabilizzato il debito residuo di 14.333 mila euro relativo al finanziamento a lungo termine stipulato a maggio 2019 con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. (ora Banca Intesa) era Bookmaster.

Tale finanziamento è stato rimborsato integralmente nel primo trimestre 2024 in quanto Aeroporti di Puglia S.p.A ha emesso la prima tranche di obbligazioni senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni, collocata in data 1° marzo 2024 presso fondi gestiti da Pricoa Private Capital, divisione di PGIM Inc, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione si colloca nel contesto di un più ampio accordo (Private Shelf Agreement) con l'investitore per un ammontare pari a circa 65 milioni di euro nell'arco dei prossimi tre anni.

Rischio di prezzo

In considerazione del particolare settore di operatività della società, concessionaria aeroportuale, non si evidenziano particolari rischi connessi al mercato. L’emanazione dei nuovi Modelli tariffari da parte dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (Delibera n. 36/2023), 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 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 più ridotto negli anni, potrebbe impattare negativamente sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali tenuto conto della dinamica di crescita del traffico. La Società ha provveduto nel tempo all’accensione di finanziamenti bancari a lungo termine e, nel corso del primo trimestre del 2024, all’emissione di un prestito obbligazionario, in correlazione 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 per 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. ha una esposizione sul rischio derivante all'oscillazione dei cambi trascurabile, quale effetto delle transazioni commerciali in valute extra UE riconducibili solo 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 l'emanazione dei nuovi modelli tariffari dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ex Delibera n. 36/2023, 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.

Rischi derivanti dal conflitto in Ucraina e in Medio-Oriente

Aeroporti di Puglia, negli anni pregressi, ha attivato destinazioni in Russia-Ucraina ed in Medio-Oriente (Israele) ed è, quindi, esposta al rischio della perdita dei volumi di traffico verso l'area interessata, che però non sono significativi dal punto di vista dell'impatto sull'equilibrio economico-patrimoniale aziendale.

Aeroporti di Puglia S.p.A., comunque, monitora l'evoluzione della situazione mantenendo contatti informative con le Compagnie aeree di riferimento.

Rischio di attacco cyber ai sistemi informatici ed all'infrastruttura tecnologica

Il rischio Cyber Security risulta acuito dai conflitti a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti. Aeroporti di Puglia S.p.A. monitora l'evoluzione dei conflitti per l'identificazione degli eventuali ulteriori rischi e impatti sul business e pone in essere azioni cicliche e continuative a protezione dei sistemi aeroportuali.

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 731 mila euro ed i rilasci pari 18 mila euro. Il fondo rischi legali, pertanto, al 31.12.2023 si è decrementato di 626 mila euro rispetto al 31.12.2022.

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%, è riportato nel Fondo di Riserva di rivalutazione ex L. 126/2020. Tale rivalutazione delle immobilizzazioni determina un incremento degli ammortamenti annui che, nell'esercizio 2023, sono pari ad Euro 3.611 mila.

Risultati della Gestione anno 2023

Il Valore della Produzione, pari a 121.433 mila euro, si è incrementato del 3,8% rispetto al 2022.

I ricavi registrano un incremento del 5,3% rispetto ai ricavi realizzati durante lo stesso periodo dell'anno precedente.

In particolare, i Ricavi Aviation registrano un incremento del 3,5%, nonostante il permanere dei conflitti in Est-Europa ed in Medio-Oriente che determinano effetti negativi su consolidati mercati incoming di Russia, Ucraina e Israele e sui potenziali mercati delle nazioni confinanti.

I ricavi extra-aviation evidenziano una importante performance, con una crescita del 16,5%, tenuto conto dell'apertura di nuovi esercizi commerciali, come il Duty Free Heinemann, il caseificio "Dolcenera", il negozio "Yamamay", il MOP di McDonald's a Bari e l'ampliamento del Duty Free Lagardere e del wine bar a Brindisi, pur considerando alcuni periodi di temporanea chiusura di alcuni punti vendita a causa delle interferenze derivanti dai lavori di adeguamento sismico dei Terminal di Bari e Brindisi.

I costi operativi registrano un incremento del 4% rispetto al 2022, seppur tenuto conto dei costi connessi alla gestione dell'Aeroporto di Foggia che sono compensati dal contributo SIEG di Euro 8,6 milioni.

L'incremento del costo del personale è giustificato dall'adeguamento dell'organico, autorizzato dalla Regione Puglia con DGR n. 439 del 3.04.2023 e n. 1355 del 2.10.2023, oltre che dalla dinamica del CCNL di settore.

Si evidenzia, pertanto, un forte recupero di produttività e redditività connesse alla crescita del traffico ed al positivo effetto di elasticità ricavi/costi, connesso alle ulteriori azioni di efficientamento dei costi aziendali.

L'EBITDA (Margine Operativo Lordo) del 2023, pari a 5,0 milioni di euro, ha fatto registrare un incremento dell'11% rispetto al 2022 nonostante il permanere degli effetti straordinari connessi alle crisi Russia/Ucraina e mediorientale.

Per quanto riguarda l'EBIT, bisogna considerare che, in considerazione degli effetti della pandemia, nell'esercizio 2020 è stato registrato un Fondo di Riserva di Rivalutazione ex art. 110 del D.L. 104/2020. Tale rivalutazione delle immobilizzazioni determina un incremento degli ammortamenti annui di Euro 3.611 mila.

Non considerando gli effetti straordinari degli ammortamenti da rivalutazione, l'EBIT del 2023, seppur leggermente negativo (-351 mila euro), evidenzia un sostanziale equilibrio, confermando il rapido trend di ritorno a valori positivi nell'arco di piano, in linea con i benchmark di settore.

La perdita dell'esercizio 2023, pari a Euro 3.786 mila, in ulteriore sensibile riduzione rispetto al 2022 (- Euro 5.910 mila), in assenza dei fattori straordinari prima accennati, sarebbe stata sostanzialmente azzerata.

Infine, con riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2023 non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. I crediti per imposte anticipate per perdite fiscali fino a tutto il 2020, saranno recuperati sulla base dell'imponibile fiscale desumibile dal Piano Economico - Finanziario 2024- 2027.

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

(migliaia di Euro)	31/12/2023	31/12/2022	Differenza 2023-2022	Scostamento 2023-2022 %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	95.891	91.088	4.803	5,3%
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	588	286	302	106%
Altri ricavi	11.457	12.116	(659)	-5%
TOTALE RICAVI CARATTERISTICI (A)	107.936	103.490	4.446	4%
Costi per materie prime e materiali di consumo e var. rimanenze	(876)	(745)	(130)	18%
Costi per servizi	(68.771)	(67.817)	(954)	1%
Costi per godimento beni di terzi	(8.762)	(7.831)	(931)	12%
Costi del personale	(23.402)	(21.559)	(1.843)	9%
Oneri diversi di gestione	(1.137)	(1.062)	(74)	7%
COSTI (B)	(102.947)	(99.014)	(3.933)	4%
EBITDA (C=A-B)	4.989	4.476	513	11%
Ammortamenti, svalutazioni e altri accantonamenti	(18.837)	(18.475)	(362)	2%
Contributi conto impianti (Voce Altri Ricavi)	13.497	13.488	9	0%
EBIT	(351)	(511)	160	-31%
Proventi e oneri finanziari	239	(1.179)	1.418	120%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(112)	(1.690)	1.579	-93%
Imposte sul reddito	(63)	(609)	546	-90%
RISULTATO GESTIONALE	(175)	(2.299)	2.125	92%
Ammortamenti da rivalutazioni	(3.611)	(3.611)	0	0%
RISULTATO D'ESERCIZIO	(3.786)	(5.910)	2.125	36%

Di seguito si riporta lo Stato Patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2023 comparato con dati dell'esercizio precedente:

(migliaia di Euro)	Saldo 31/12/2023	Saldo 31/12/2022	Differenz a	Differenza in %
Immobilizzazioni immateriali	1.523	896	627	70%
Immobilizzazioni materiali	255.502	259.833	(4.330)	-2%
Immobilizzazioni finanziarie	1.308	3.209	(1.901)	-59%
Capitale immobilizzato (A)	258.333	263.938	(5.605)	-2%
Rimanenze	543	442	100	23%
Crediti commerciali (quota corrente)	20.258	25.498	(5.240)	-21%
Crediti verso controllante	12.395	6.896	5.499	80%
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.055	1.309	(254)	-19%
Crediti tributari (esigibili entro l'esercizio successivo)	383	582	(199)	-34%
Imposte anticipate (esigibili entro l'esercizio successivo)	2.765	2.754	11	0%
Crediti verso altri	2.131	2.073	58	3%
Ratei e risconti attivi	777	712	65	9,1%
Attività d'esercizio a breve termine (B)	40.307	40.266	41	0,1%
Acconti (quota corrente)	(7.845)	(5.654)	(2.191)	39%
Debiti commerciali	(29.162)	(27.127)	(2.035)	7,5%
Debiti verso controllanti	0	0	0	0%
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(78)	(104)	26	-25%
Debiti tributari	(925)	(1.279)	354	-28%
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	(648)	(762)	114	-15%
Altri debiti (quota corrente)	(30.551)	(26.319)	(4.232)	16%
Passività d'esercizio a breve termine (C)	(69.209)	(61.245)	(7.964)	13%
Capitale circolante netto (D) = (B) + (C)	(28.902)	(20.979)	(7.923)	38%
Crediti verso clienti (quota non corrente)	0	0	0	
Crediti tributari (quota non corrente)	90	50	40	0,8%
Imposte anticipate (quota non corrente)	5.9953	5.993	0	0%
Attività d'esercizio a lungo termine (E)	6.083	6.043	40	0,6%
Fondo TFR	(1.168)	(1.193)	25	-2%
Fondi rischi ed oneri	(5.892)	(6.518)	626	-10%
Acconti (quota non corrente)	(3.865)	(3.865)	(0)	0%
Altri debiti (quota non corrente)	(445)	(473)	28	-6%
Ratei e risconti passivi	(158.424)	(171.713)	13.289	-8%
Passività a medio-lungo termine (F)	(169.795)	(183.763)	13.968	-8%
CAPITALE INVESTITO (A) + (D) + (E) + (F)	65.719	65.238	481	0,7%
Patrimonio netto	47.903	53.593	(5.690)	-11%
Indebitamento finanziario non corrente	18.730	22.113	(3.382)	-15%
Posizione finanziaria netta corrente	-914	-10.468	9.554	-91%
MEZZI PROPRI E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	65.719	65.238	481	0,7%

Il capitale circolante netto si decrementa, rispetto all'esercizio 2022, di 7.882 mila euro. Lo scostamento deriva

soprattutto dall'aumento dei "debiti commerciali", a seguito dell'aumento del traffico aereo e della gestione a regime dell'aeroporto di Foggia, dell'aumento della voce "Acconti" a seguito dell'incasso di contributi pubblici per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali presso gli aeroporti di Brindisi e Grottaglie, e dall'aumento della voce "altri debiti" la cui causa è anch'essa da ricondurre all'incremento del traffico aereo.

Di seguito si riporta il dettaglio della posizione finanziaria netta:

(migliaia di euro)	Saldo 31/12/2023	Saldo 31/12/2022	Delta	Delta %
A Disponibilità liquide	16.602	20.641	- 4.038	-20%
B Mezzi Equivalenti a disponibilità liquide				
C Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
D Liquidità (A)+(B)+(C)	16.602	20.641	-4.038	-20%
E debito finanziario corrente	12.268	6.761	5.507	81%
F Parte corrente del debito finanziario non corrente	3.420	3.412	8	0%
G Indebitamento finanziario corrente (E+F)	15.688	10.173	5.515	54%
H Posizione finanziaria netta corrente (G-D)	-914	-10.468	9.554	-91%
I Debito finanziario non corrente	18.730	22.113	-3.382	-15%
J Strumenti di debito	-	-	-	-
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	-	-
L Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	18.730	22.113	-3.382	-15%
M POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (H+L)	17.816	11.645	6.171	53%

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio:

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2023	2022
Margine primario di struttura	Mezzi propri (1) - Attivo fisso	- 40.396.729	-29.062.554
Indice primario di struttura	Mezzi propri (1) / Attivo fisso	0,84	0,89
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) - Attivo fisso	- 14.161.248	1.234.869
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) / Attivo fisso	0,95	1,00

(1): I Mezzi Propri sono composti da: Patrimonio netto (Voce A) + Risconti passivi (Voce E) + Acconti (Voce D6)

2): Le Passività Consolidate sono composte da: Fondo rischi ed Oneri (Voce B), TFR (Voce C), Debiti verso Banche oltre 12 mesi (Voce D4) e Altri Debiti oltre 12 mesi (voce D14).

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2023	2022
Indicedi indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti (3)) / Mezzi Propri (1)	0,47	0,41
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento /Mezzi Propri (1)	0,16	0,14

(3): Le Passività Correnti sono composte da: Debiti verso banche entro l'esercizio (D4), Debiti verso fornitori (D7), Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti (D11.bis), Debiti Tributari (D12), Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale (D13), Altri Debiti entro l'esercizio successivo (D14).

INDICI DI REDDITIVITA'		2023	2022
ROE netto adjusted	Risultato netto/Patrimonio netto (4)	-1,7%	-2,5%
ROE lordo adjusted	Risultato lordo/Patrimonio netto (4)	-1,7%	-2,3%
ROI adjusted	Risultato operativo (5) / (CIO (6)- Passività operative (7))	-0,4%	-0,6%
ROS adjusted	Risultato operativo (5) / Ricavi di vendite	-0,4%	-0,5%

(4): Il Patrimonio Netto Include i risconti passivi ed i debiti per acconti dell'esercizio relativi a finanziamenti pubblici

(5): Il risultato Operativo è pari all'EBIT al netto degli ammortamenti da rivalutazione

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

(7): Le Passività Operative sono composte dal Totale Passivo – il Patrimonio Netto (A) e – Debiti verso Banche (D4).

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2023	2022
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti (3)	- 14.677.558	523.069
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti (3)	0,81	1,01
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti (3)	- 15.220.418	80.587
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti (3)	0,80	1,00

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 è in fase di continuo ed evidente recupero.

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.

Direttive della Regione Puglia in materia di spese di funzionamento delle società controllate

La Società ha predisposto la Relazione ai sensi dell'art. 8 della DGR n. 570/2021 in materia di spese di funzionamento delle società controllate dalla Regione Puglia.

Aeroporti di Puglia S.p.A. ha richiesto alla Regione Puglia un più efficace aggiornamento delle Direttive in questione, maggiormente aderente alla natura di società commerciale e concessionaria, seppur controllata ai sensi dell'art. 2359 c.c.

A differenza delle Agenzie regionali e delle società "in house", Aeroporti di Puglia S.p.A., come società commerciale che svolge servizi aventi rilevanza economica, opera nel mercato del trasporto aereo, sulla base della concessione aeroportuale sottoscritta con ENAC, sottoposta a "regolazione" da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in base alla Direttiva CIPE n. 38/2007 e Delibera ART n. 362/2023, con contabilità "regolatoria" e di "separazione contabile" certificata da società di revisione.

In tale contesto, AdP basa la propria politica gestionale, tenendo conto delle seguenti variabili:

- incremento del traffico passeggeri;
- incremento del volume e della capacità delle infrastrutture gestite;
- impegni contrattuali in termini di livelli di servizio nei confronti delle Compagnie aeree;

- impegni concessori in termini di indicatori di qualità e di soddisfazione dell'utenza nei confronti dell'ENAC ed inseriti nella Carta dei Servizi;
- impegni concessori in termini di efficientamento, nell'ambito del Contratto di programma, con ENAC sulla base di specifici indicatori di elasticità;
- impegni concessori in termini di livelli di safety e security imposti dai Regolamenti UE e dalla Certificazione EASA, di natura inderogabile;
- impegni concessori in materia di tutela ambientale.

L'ampliamento del perimetro di attività, del volume di passeggeri da gestire e, quindi, del valore della produzione rende necessario sviluppare l'organizzazione in maniera dinamica, potendo generare anche incrementi dei costi, seppur in linea con parametri ottimali di redditività, superando la logica del controllo preventivo, più adeguato per gli Enti pubblici e le società "in house", in favore della logica del controllo concomitante e successivo della gestione.

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 programma 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.

In tal senso, nello svolgimento delle proprie attività, finalizzate ad offrire servizi sicuri, efficienti e adeguati alle aspettative dell'utenza, Aeroporti di Puglia adotta ed integra i principi dello sviluppo sostenibile, impegnandosi alla protezione dell'ambiente attraverso la soddisfazione degli obblighi di conformità alle leggi ed alla regolamentazione ambientale applicabili all'organizzazione, agli impianti e alle infrastrutture e sistemi aziendali. Inoltre, l'impegno di AdP è orientato verso il miglioramento continuo del proprio sistema di gestione ambientale e l'ottimizzazione delle relative performance mediante una serie di interventi individuati sulla base delle proprie caratteristiche operative e gestionali e dei propri piani di sviluppo.

L'impegno di AdP in materia ambientale si traduce nei seguenti specifici obiettivi:

- recepire le leggi e la regolamentazione ambientale applicabile al contesto aeroportuale di riferimento, ove possibile anticipandone i nuovi sviluppi;
- prevenire e limitare l'impatto ambientale del traffico aereo e delle attività della rete aeroportuale pugliese valutando la praticabilità dell'impiego delle migliori tecnologie disponibili sul mercato, ivi incluso l'opportuno bilanciamento del consumo di energia derivante dalle fonti rinnovabili;
- ridurre le emissioni di CO₂ prodotte sia direttamente che indirettamente, anche attraverso il coinvolgimento delle parti terze operanti sullo Scalo, grazie anche alla partecipazione al programma globale Airport Carbon Accreditation (ACA), sviluppato in Europa dall'Airports Council International (ACI), in linea con gli obiettivi stabiliti dagli organismi e dagli accordi internazionali di riferimento;

- valutare e controllare il rilascio delle sostanze inquinanti nell'aria, nell'acqua e nel suolo;
- minimizzare la produzione di rifiuti, ivi incluse le sostanze pericolose, assicurandone il corretto smaltimento e promuovendone la raccolta differenziata ed il riciclo;
- integrare i fattori finalizzati alla tutela ambientale a tutti i livelli dell'organizzazione, attraverso:
 - la comunicazione interna ed esterna del proprio impegno alla protezione dell'ambiente e dei propri obiettivi ambientali;
 - il coinvolgimento e la formazione dei propri dipendenti affinché svolgano un ruolo attivo nel controllo dell'impatto ambientale nell'ambito delle loro attività;
 - la sensibilizzazione a ridurre l'impatto ambientale nei confronti degli Enti ed Operatori che svolgono la propria attività in ambito aeroportuale;
 - la scelta di fornitori e subappaltatori che condividano i valori etici ed i principi ambientali di AdP.

In tale contesto, AdP si propone di effettuare nel quadriennio 2024-2027 al fine ridurre l'impatto ambientale delle attività svolte e di migliorare le proprie performance ambientali, nel rispetto delle linee guida emanate da ENAC ed in conformità ai programmi di sviluppo dello scalo. Infatti, il Piano della tutela ambientale, che costituisce parte integrante del Contratto di Programma AdP-ENAC riferito allo stesso periodo, è stato redatto in continuità con gli orientamenti adottati e gli interventi avviati in precedenza, tenendo conto delle indicazioni contenute in:

- Delibera n. 38/2023 (del 9 marzo 2023): “Parte II Modello A - Aeroporti con traffico superiore ad un milione di passeggeri del documento Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali” per gli scali di Bari e Brindisi;
- Delibera n. 38/2023 (del 9 marzo 2023): “Parte III Modello B - Aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri” per gli scali di Foggia e Taranto-Grottaglie;
- Linee Guida ENAC per la proposta e la valutazione degli indicatori ambientali nei contratti di programma (Numero: 2015/01-APT ed. n. 1 del 20 luglio 2015).

Pertanto, gli indicatori Ambientali ed i connessi obiettivi per il quadriennio di riferimento (2024-2027) sono stati selezionati e valorizzati da AdP in coerenza con le indicazioni contenute nella documentazione e regolamentazione di riferimento sopra citata.

Per quanto riguarda il Piano di efficientamento per l'approvvigionamento di energia, negli aeroporti di Bari e Brindisi già da anni sono in funzione impianti fotovoltaici - per complessivi 920 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 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.

Numerose, inoltre, le altre applicazioni – mezzi di rampa elettrici, biciclette per gli spostamenti sottobordo, raccolta differenziata – attraverso le quali Aeroporti di Puglia ha dato 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).

Relativamente allo scalo di Bari, sono state adottate soluzioni tecnologicamente avanzate, in termini scelte orientate al risparmio energetico e alla sostenibilità ambientale. In particolare, si è concluso il progetto FRESH che prevede la fornitura e l'installazione di apparati hardware LEDWALL. Nello specifico, la fornitura ha come oggetto i prodotti e i servizi necessari all'installazione di tre punti informativi per i passeggeri presso l'aerostazione di Bari zona partenze. Questa installazione ha sostituito i tradizionali monitor con display a LED, il che comporterà una diminuzione dei consumi energetici e benefici correlati dal punto di vista ambientale.

Infine, per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri di Bari, con la realizzazione della nuova ala est, sono state adottate soluzioni volte alla sostenibilità ambientale, in tema di produzione e consumo energetico. Infatti, la nuova ala est dell'aerostazione tiene conto dell'integrazione architettonica dei seguenti elementi:

- impianti fotovoltaici;
- sistema di controllo delle schermature delle facciate a "doppia pelle";
- impianto di illuminazione "dimmerabile" e dotato di sensori;
- sistema di regolazione dell'impianto di climatizzazione integrato alla vegetazione interna.

Aeroporti di Puglia ha redatto un Piano per la riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 che descrive l'effetto cumulativo di tutti i progetti pianificati in tema di "energy management" dal 2023 al 2030.

Il Piano prevede un percorso di riduzione delle emissioni di gas serra, ottenuto attraverso diversi progetti finalizzati all'aumento dell'efficienza delle infrastrutture previsti a partire dal 2023 (o avviati negli anni precedenti ma ancora da completare). I progetti previsti su tutta la rete si suddividono sostanzialmente in tre macrocategorie:

- Edifici – Interventi relativi alla migliore efficienza energetica degli edifici (e.g. coibentazione, circolazione dell'aria);
- Illuminazione – Sostituzione degli impianti di illuminazione con tecnologie verdi (e.g., LED) al posto di quelle tradizionali che consentono un minore assorbimento di energia;
- Componenti – Sostituzione dei componenti chiave degli impianti tecnologici (e.g. HVAC¹; BHS, trasformatori; pompe; GPU²) a minore assorbimento di energia.

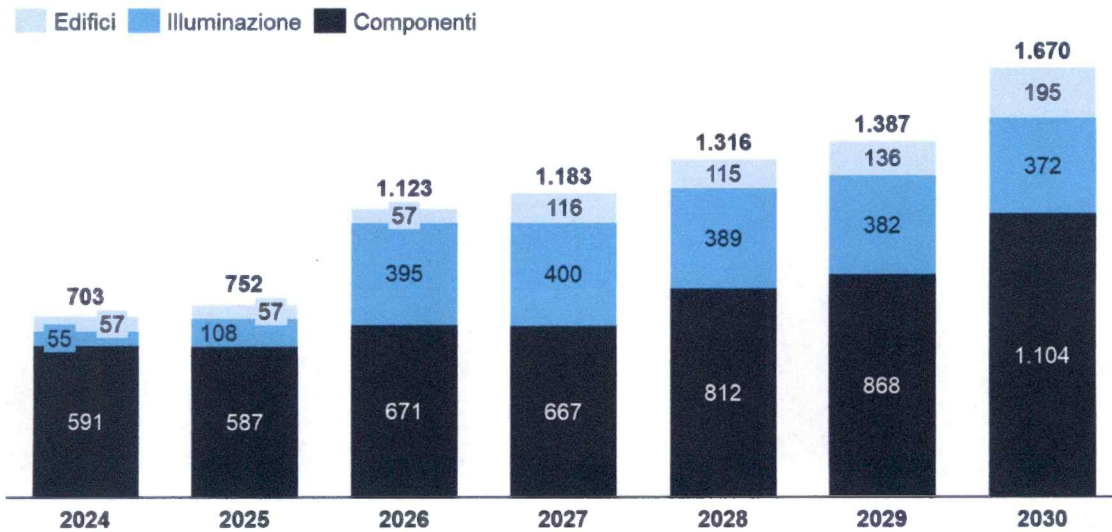
Per i quattro scali pugliesi è prevista una riduzione di emissioni al 2030 pari a 1.670 tonnellate di CO₂, derivante dagli interventi di efficientamento delle componenti hardware degli aeroporti - che porterebbero ad una riduzione di ca. 1.104 Ton di Co₂ - in aggiunta agli interventi di efficientamento degli impianti di illuminazione - che porterebbero ad una riduzione di ca. 372 Ton di Co₂ - e agli interventi di efficientamento energetico negli edifici - che porterebbero ad una riduzione di ca. 195 Ton di Co₂.

¹ Heating, Ventilation and Cooling: Tecnologie di riscaldamento, ventilazione e raffreddamento

² Ground power units: attrezzatura che produce energia elettrica atta a sostenere le necessità dell'aeromobile

PIANO DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA AL 2030 (RETE ADP)

Ton CO2



Il Piano avrà l'effetto combinato di ridurre le emissioni di gas climalteranti pari ad un tasso di circa -1,5% emissioni all'anno. L'obiettivo risulta coerente con il mantenimento della temperatura globale entro 2°C nel 2050 (secondo lo scenario 2DS3).

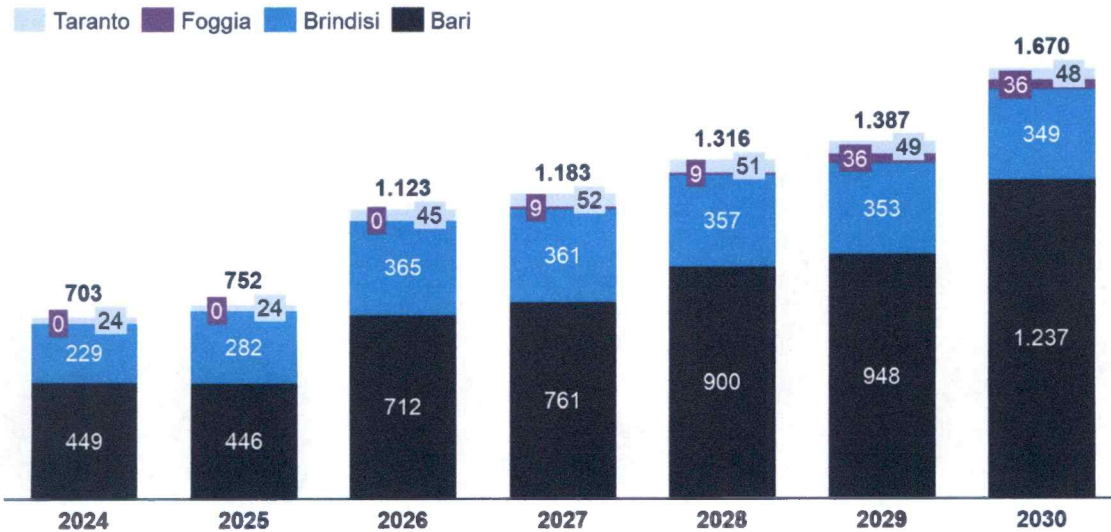
Il Piano di riduzione delle emissioni di gas serra e, porterà ad un risparmio assoluto di emissioni per l'intera rete AdP al 2030 pari a -13%, rispetto alle emissioni del 2019 (in linea con il percorso di riduzione del -1,5% di emissioni all'anno), per un risparmio totale al 2030 pari a circa 3.655 MWh.

Si prospetta che gli interventi eseguiti presso lo scalo di Bari porteranno ad una riduzione al 2030 pari a 1.237 Ton di CO2 (-41% di CO2/passeggero rispetto al 2019), quelli presso lo scalo di Brindisi porteranno ad una riduzione pari a 348 Ton di CO2 (-43% di CO2/passeggero rispetto al 2019), quelli a Taranto porteranno ad una riduzione pari a 48 Ton di CO2 (-50% di CO2/passeggero rispetto al 2019) e quelli a Foggia porteranno ad una riduzione pari a 36 Ton di CO2 (-88% di CO2/passeggero rispetto al 2019).

³ 2 Degrees Celsius scenario (International Energy Agency)

PERCORSO DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA AL 2030 (RETE ADP)

Ton CO2



Per quanto riguarda la politica di gestione delle emissioni GHG, Aeroporti di Puglia reputa una legittima e concreta aspirazione quella di contemperare la protezione dell'ambiente e la mitigazione degli effetti antropici sul clima alla performance esclusivamente economica, nella convinzione che ciò 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 tale ottica si inquadrano una serie di interventi in materia di approvvigionamento e riduzione dei consumi energetici, ed in generale di mitigazione dell'impatto ambientale, posti in essere e in programma nel breve e medio periodo.

In tale contesto, si inquadra l'obiettivo strategico di AdP di ridurre in maniera sensibile e rapida le emissioni climalteranti prodotte dalle attività degli scali aeroportuali sotto il proprio controllo, con particolare riferimento alle emissioni di CO₂, e stimolare la mobilità sostenibile dei trasporti regionali. Per perseguire tale obiettivo, AdP ha avviato un percorso di gestione, attraverso la riduzione progressiva delle emissioni climalteranti, attraverso interventi di efficientamento energetico, sia a livello infrastrutturale che di impianti tecnologici e, di scelte strategiche di approvvigionamento energetico privilegiando l'impiego di energia proveniente da fonti rinnovabili e incrementando la quota di energia autoprodotta e consumata da impianti fotovoltaici installati e da installarsi.

In merito alle misure volte a migliorare il monitoraggio dell'impronta di carbonio, Aeroporti di Puglia, eseguendo degli studi in materia di Carbon Footprint of Products⁴ per gli anni 2019-2022, oltre a l'implementazione di uno specifico piano di monitoraggio di tutte le fonti emmissive, e l'ottimizzazione della raccolta e della validazione dati, ha individuato i seguenti potenziali interventi per il monitoraggio e/o la riduzione delle proprie emissioni di CO₂ Aeroporti di Puglia, eseguendo degli studi in materia di Carbon Footprint of Products⁵ per gli anni 2019-2022, oltre a l'implementazione di uno specifico piano di monitoraggio di tutte le fonti emmissive, e l'ottimizzazione della raccolta e della validazione dati, ha individuato i seguenti potenziali interventi per il monitoraggio e/o la riduzione delle proprie emissioni di CO₂:

- Implementazione di sistemi SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) e sistemi di acquisizione continua da remoto dei dati;
- Installazione smart meters in modo da consentire il monitoraggio dei consumi di energia elettrica e conteggiare separatamente i consumi dei tenants;
- Definizione e attuazione di un programma di formazione del personale responsabile.

Bisogna evidenziare, comunque, che tutti gli scali pugliesi sono in possesso della certificazione del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) secondo lo standard ISO 14001. Infatti, le attività svolte presso gli scali di AdP sono regolamentate da procedure e istruzioni conformi al Sistema di Gestione Ambientale UNI EN ISO 14001 volte ad assicurarne la corretta gestione, grazie al coinvolgimento sistematico di tutto il personale.

La decisione di implementare e mantenere attivo nel tempo un Sistema di Gestione Ambientale deriva dalla volontà di assicurare una gestione rigorosa dei processi aziendali e di contribuire a ridurre l'impatto ambientale causato dalle attività aeroportuali. Con il mantenimento di tale SGA, certificato da un ente esterno a garanzia di lavoratori, utenti/clienti e territorio, AdP mira ad ottenere il continuo miglioramento della qualità delle attività aziendali anche in materia di tutela ambientale e di sicurezza ed igiene del lavoro, il tutto mediante la strutturazione e la corretta gestione di procedure relative ad aspetti che possono determinare impatti ambientali.

L'attenzione del personale viene mantenuta alta mediante il costante coinvolgimento in specifiche campagne di informazione/formazione, finalizzate a sviluppare la cultura ambientale all'interno dell'organizzazione e a rafforzare la consapevolezza dell'impatto delle attività svolte sull'ambiente in generale e sul territorio circostante in particolare. Parte del personale ha ricevuto specifica formazione sulle tecniche di auditing ed è entrato a far parte di un gruppo di auditor interni specializzati che, in coordinamento con le funzioni aziendali, esegue periodiche verifiche di conformità alla norma ISO 14001. Tale attività, effettuata in modo continuativo

⁴ Fonte: Carbon Footprint report (gennaio 2023)

⁵ Fonte: Carbon Footprint Report (2023)

nel corso degli anni, consente di individuare eventuali possibili spunti di miglioramento nella gestione delle tematiche ambientali oltre a garantire il corretto funzionamento del Sistema.

Il prossimo obiettivo di AdP è quello di ottenere la certificazione ISO 50001, al fine di realizzare e mantenere un Sistema di Gestione dell'Energia (SGE) che consente di migliorare in modo continuo la propria prestazione energetica.

Per la scelta degli indicatori da adottare AdP ha preso a riferimento, in primo luogo, quanto indicato dalle Linee Guida ENAC del luglio 2015 (tenendo conto delle possibili nuove linee guida che saranno pubblicate da ENAC al termine del 2023), le quali forniscono un articolato elenco di indicatori di prestazione ambientale nell'ambito dei quali è rappresentabile l'effettivo impegno aziendale per il rispetto dell'ambiente.

Si riportano le altre iniziative che, se pur non incluse nel Piano di Tutela Ambientale, concorrono allo sviluppo sostenibile della rete di aeroporti e al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di AdP. La maggior parte di questi interventi è inserita all'interno del Piano degli Interventi 2024-2027, per cui sono già stati allocati fondi destinati a sostenere tali iniziative:

- Risparmio energetico mediante impianti di condizionamento ad elevata efficienza

Per lo scalo di Taranto - Grottaglie, si prevede di installare un nuovo sistema di climatizzazione nell'Hangar Two, oltre ad effettuare la manutenzione dei canali di distribuzione dell'aria già esistenti e aggiungere nuovi canali per l'aspirazione dell'aria. Grazie all'alta efficienza del nuovo sistema centrale, si otterrà una riduzione dei consumi energetici, mentre la manutenzione preventiva contribuirà a mantenere il sistema efficiente e quindi con ridotto impatti ambientale.

Inoltre, nel perseguire verso la riduzione dei consumi di energia, AdP si impegna a eseguire manutenzioni straordinarie nei propri aeroporti che consistono o con la sostituzione o con l'adeguamento di pompe di calore, gruppi frigo o impianti di distribuzione dell'aria al fine di migliorarne l'efficienza energetica.

- Riqualficazione Apron

L'area di stazionamento degli aeromobili dell'aeroporto di Bari, detta Apron, allo stato attuale è costituita da due superfici di stazionamento, una in pavimentazione rigida e l'altra in pavimentazione flessibile. Al fine di riqualficare tale area, è prevista un'unica operazione straordinaria di manutenzione delle pavimentazioni e delle strutture di supporto al movimento degli aeromobili. Questo progetto mira a migliorare la sicurezza e

funzionalità dell'area, ma ha anche un impatto positivo sull'ambiente, poiché contribuirà a ridurre i consumi di carburante dei veicoli che la utilizzano. Inoltre, al fine di ridurre i consumi energetici dell'aeroporto stesso, è previsto un intervento di efficientamento dell'impianto di illuminazione dell'Apron.

- Trattamento delle acque e opere per la sicurezza idraulica

Attualmente, negli Aeroporti di Bari e Brindisi, è stato implementato un sistema per catturare e riutilizzare una frazione delle acque meteoriche. Questa viene impiegata per l'irrigazione delle aree verdi interne agli aeroporti e per le esigenze relative alle prove antincendio. Nel caso di eventi piovosi eccezionali, dopo un adeguato trattamento per evitare impatti negativi sugli ecosistemi e rischi igienico-sanitarie per la popolazione circostante, l'acqua in eccesso viene smaltita in mare.

Inoltre, a Bari, è stato implementato un sistema che permette di indirizzare un'altra porzione di acque piovane verso gli strati superficiali del sottosuolo tramite pozzi anidri. La quota rimanente di acque meteoriche provenienti da Bari e Brindisi, così come le acque provenienti da Foggia, vengono adeguatamente trattate e autorizzate prima di essere smaltite nella fognatura. Nel caso di Taranto - Grottaglie, gran parte delle acque meteoriche viene convogliata nei canali.

Per limitare il rischio di infiltrazione nel terreno di sostanze tossiche, nel progetto di riqualificazione dell'Apron è previsto anche il risanamento superficiale dei tratti più degradati dei fognoli insistenti lungo i piazzali e le vie di rullaggio.

Relativamente allo scalo di Taranto - Grottaglie, è in corso di approvazione il PFTE per le opere per la sicurezza idraulica. Il progetto consiste nell'adeguamento della funzionalità del reticolo idrografico esistente, che interferisce con l'area aeroportuale, al fine di ottenere la messa in sicurezza rispetto ad eventi alluvionali con tempo di ritorno di 200 anni. L'aumento della sicurezza dello scalo ha un impatto positivo sull'ambiente poiché contribuisce a ridurre la probabilità di eventi che potrebbero causare significativi danni ambientali (es: inondazioni).

- Monitoraggio del rumore

Il rumore rappresenta una fonte importante di disturbo per le comunità che vivono in prossimità di un insediamento aeroportuale. Per questa ragione, secondo quanto previsto dal DM 31/10/97, AdP ha sviluppato apposite procedure di monitoraggio acustico per l'analisi dell'impatto ambientale del rumore nonché per la pianificazione delle traiettorie di volo e dell'attività aeroportuale stessa.

Oltre al monitoraggio del rumore, AdP ha realizzato opportuni sistemi di insonorizzazione e ha utilizzato sistemi passivi per la diminuzione dell'inquinamento acustico.

- Adeguamento sismico

Relativamente allo scalo di Bari, sono stati approvati gli interventi di adeguamento sismico del distacco aeroportuale dei Vigili del Fuoco (VVF). Questa iniziativa mira principalmente a garantire la sicurezza, ma presenta anche un impatto ambientale positivo, poiché prevede il riciclo di materiali esistenti e contribuisce a ridurre l'impatto ambientale limitando la necessità di costruire nuovi edifici e di gestire grandi quantità di rifiuti in caso di terremoti.

- Studi di impatto ambientale

I Masterplan degli aeroporti di Bari e Foggia sono stati accompagnati da uno Studio di Impatto Ambientale in modo da analizzare gli effetti ambientali potenziali e identificare le eventuali misure di mitigazione. Tale studio ha permesso agli aeroporti di comprendere gli impatti degli interventi di adeguamento e potenziamento in modo da poter intervenire in via preventiva a tutela dell'ambiente e mettere in atto opportuni sistemi di monitoraggio.

Relativamente allo scalo di Taranto - Grottaglie, è in corso di progettazione l'ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA (Valutazione Impatto Ambientale).

- Nuovo lay-out della segnaletica orizzontale

Il nuovo lay-out previsto per lo scalo di Brindisi, oltre a ridurre il rischio di interferenza tra la circolazione veicolare e le operazioni di sbarco e imbarco passeggeri, riduce l'impatto ambientale correlato a fenomeni di jet-blast, tra cui l'espulsione di gas tossici dai propulsori degli aeromobili e le alte temperature che si generano nella stagione estiva anche a seguito di questi fenomeni.

- Accessibilità

Un tema cruciale in ambito di mobilità sostenibile è l'accessibilità: AdP si è posta come obiettivo la gestione efficiente dei flussi di passeggeri e dell'accessibilità in aeroporto, ampliando l'offerta disponibile e l'integrazione intermodale, evitando congestioni del traffico e riducendo le emissioni.

In particolare, per AdP è di fondamentale importanza ottimizzare l'accessibilità degli aeroporti e del territorio regionale mediante il potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma. Attualmente, per Bari il collegamento ferroviario gestito da Ferrotramviaria, attivo dal 2013, costituisce una modalità fondamentale per l'utenza

aeroportuale che deve raggiungere il centro di Bari e, prossimamente, gli importanti centri abitati del Nord Barese fino a Barletta, mentre per Brindisi è in avanzata fase realizzativa il collegamento ferroviario tra l'aeroporto e la stazione centrale, oltre al servizio integrato metrobus.

Il Sistema Qualità di Aeroporti di Puglia

La gestione della qualità di AdP si ricollega ai principi della Norma UNI EN ISO 9001. Ogni operatore privato che eroga servizi ai passeggeri è tenuto al raggiungimento dello standard qualitativo del servizio previsto nella Carta dei Servizi al passeggero (di seguito denominata CdS), pubblicata annualmente a cura del Gestore secondo le disposizioni contenute nella Circolare ENAC GEN 06. AdP è responsabile dell'attività di monitoraggio delle prestazioni erogate ai passeggeri dai diversi soggetti competenti e della successiva divulgazione al pubblico dei risultati emersi da detti monitoraggi.

Gli obiettivi della qualità del servizio erogato, concordati e divulgati nella CdS, previa approvazione di ENAC, sono il riferimento delle prestazioni per il cui raggiungimento è richiesto l'impegno da parte di tutti i soggetti coinvolti. I rapporti con la Direzione Aeroportuale ENAC per quanto attiene la Qualità del servizio sono tenuti per il Gestore dal Responsabile della qualità dei servizi.

Al fine del monitoraggio della regolarità e qualità dei servizi aeroportuali e dell'identificazione ed implementazione di sistematiche azioni di miglioramento, AdP elabora un report giornaliero, conforme alle specifiche contenute nel par. 6.4.1 dell'Allegato 1 alla Circolare ENAC GEN 06, trasmesso in via telematica alla Direzione Aeroportuale. Inoltre, mensilmente viene elaborato un "Cruscotto sulla qualità e regolarità dei servizi", rappresentativo delle prestazioni aeroportuali che maggiormente incidono sul buon funzionamento dello scalo. Lo scopo è di fornire al gestore e agli Operatori aeroportuali, una situazione costantemente aggiornata sugli effettivi standard di qualità dei servizi aeroportuali, in modo da poter intervenire tempestivamente (e in anticipo rispetto ai periodi di grande traffico) con idonee azioni correttive.

Per quanto riguarda gli Standard di qualità della carta dei servizi, in sede di Comitato ristretto per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali, i risultati complessivi dell'anno vengono valutati e riesaminati unitamente agli obiettivi per l'anno successivo in funzione della presentazione e dell'approvazione della Carta dei servizi da parte della Direzione Aeroportuale ENAC. Tale analisi relativa ai risultati complessivi dell'anno concluso sarà propedeutica all'emissione, da parte della competente struttura di ENAC centrale, del parere favorevole alla CdS presentata. Ad autorizzazione ricevuta, AdP trasmetterà ai soggetti coinvolti la tabella degli indicatori con la specifica degli obiettivi dell'anno in corso.

Le rilevazioni dei tempi di attesa e della soddisfazione dei passeggeri (Customer Satisfaction) sono affidate da AdP a una società di ricerca dotata di capacità tecniche e organizzative e competenze professionali tali da assicurare rilevazioni secondo le prescrizioni stabilite dalla Circolare ENAC GEN 06, a garanzia della massima correttezza, trasparenza, indipendenza delle rilevazioni che hanno come oggetto attività che ricadono sotto la responsabilità diretta di AdP, di Prestatori, di Subconcessionari, di Enti di Stato.

AdP determina, con il supporto della società rilevatrice, le soluzioni operative più adeguate a programmare efficacemente le sessioni di rilevazione annuali (tempistica, questionario da sottoporre all'utenza, numero interviste, etc.). I dati statistici relativi al traffico aeroportuale sono rilevati attraverso il sistema informativo aziendale. I dati statistici relativi alle infrastrutture aeroportuali sono raccolti direttamente dal Gestore.

Il monitoraggio della qualità dei servizi si realizza attraverso i seguenti strumenti:

- il Cruscotto indicativo delle prestazioni aeroportuali che maggiormente incidono sul buon funzionamento dello scalo;
- il Report giornaliero di sintesi delle attività aeroportuali.

Al fine del monitoraggio della qualità dei servizi è stato costituito il "Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi aeroportuali". Sulla base dei dati scaturiti dall'analisi del Cruscotto e del Report giornaliero, nonché dei reclami ricevuti dai passeggeri, il Comitato individua le criticità emerse o che possono emergere nello svolgersi delle attività dello scalo e identifica idonee azioni correttive.

Prevenzione della Corruzione e Trasparenza

In materia di prevenzione della Corruzione, Aeroporti di Puglia S.p.A., si è dotata di un Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (anche "Piano" o "PTPCT").

Il Piano integra senza sovrapporsi - in una logica di coordinamento delle misure e di semplificazione degli adempimenti - 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*.

In apposito documento denominato Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, Aeroporti di Puglia ha quindi riportato le misure integrative ex Legge n. 190/12 mentre gli elementi comuni alle due normative di riferimento, sono trattati nel Modello 231.

La Società conferma il suo impegno nella prevenzione della corruzione, con il consolidamento del sistema di riferimento e 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*).

Tenuto conto anche delle indicazioni metodologiche fornite da ANAC e previste nel PNA 2019, PNA 2022 e l'aggiornamento 2023 del PNA 2022, le attività di aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, che prevedono il coinvolgimento di diversi soggetti in ambito aziendale, sono state avviate nel corso del 2023, e finalizzate 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.

Il progetto di aggiornamento del Piano, previa condivisione preliminare con l'Organo di indirizzo, è stato successivamente condiviso e pubblicato in consultazione sul sito web "Società Trasparente" per raccogliere osservazioni, suggerimenti e contributi. Ad esito della consultazione e condivisione è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 29 gennaio 2024.

Per quanto riguarda il generale stato di attuazione del PTPCT 2023-2025, alla luce del monitoraggio avviato nel corso del 2023 e 2024 con il supporto dei Responsabili aziendali, nel complesso si è rilevato un buon livello di realizzazione e attuazione delle misure, prevedendo fatte salve alcune riprogrammazioni temporali. L'andamento complessivo delle attività di monitoraggio e attuazione è altresì sintetizzato nella Relazione annuale del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e la Trasparenza, pubblicata sul sito istituzionale.

In materia di *Whistleblowing*, in attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali, è stato approvato il D.Lgs. 24/2023 (in seguito anche "Decreto") in data 10 marzo 2023, entrato in vigore il 30 marzo 2023 (che supera la Legge 179/2017). Il richiamato decreto D.Lgs. 24/2023 disciplina la protezione delle persone che segnalano violazioni di disposizioni normative nazionali o dell'Unione europea che ledono l'interesse pubblico o l'integrità dell'amministrazione pubblica o dell'ente privato, di cui siano venute a conoscenza in un contesto lavorativo pubblico o privato.

In ragione delle evoluzioni normative, è stata aggiornata la procedura per la gestione delle segnalazioni ed è stata aggiornata la piattaforma informatica (cd. piattaforma *whistleblowing*), disponibile accedendo sia dalla sezione "*Whistleblowing*" presente sulla home page del sito istituzionale di ADP.

Con riferimento al rating di legalità, ad esito di istruttoria, in data 10 gennaio 2024 (prot. 11957) l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha rinnovato l'attribuzione del rating di legalità ★★★ (3 stelle), con durata di due anni dal rilascio e scadenza al 10/01/2026.

In materia di "Accesso agli atti", nel corso del 2023 sono pervenute 33 istanze di accesso, tutte accolte di cui n. 1 convocando istante per visione ed estrazione documentale (ad oggi in attesa di indicazioni da parte dell'istante per concordare nuovo appuntamento). Le istanze sono riportate nel registro di accesso agli atti, pubblicato sul sito istituzionale della Società.

Attività di Ricerca e Sviluppo

La Società non ha svolto attività di Ricerca e Sviluppo.

Evoluzione prevedibile della gestione

Il traffico registrato nel primo quadrimestre 2024

Nei primi quattro mesi del 2024 sono transitati complessivamente negli aeroporti pugliesi 2.572.432 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2023 del 3,2%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei.

PASSEGGERI	2022	2023	2024	var% 2024-2022	var% 2024-2023
NAZIONALI					
Linea	1.521.163	1.625.738	1.625.687	6,87	0,00
Charter	1.027	2.350	2.196	113,83	-6,55
Av. Gen	241	343	289	19,92	-15,74
TAXI	720	665	673	-6,53	1,20
INTERNAZIONALI					
Linea	583.085	850.292	936.318	60,58	10,12
Charter	2.903	7.440	4.692	61,63	-36,94
Av. Gen	250	187	317	26,80	69,52
TAXI	456	456	361	-20,83	-20,83
LINEA	2.104.248	2.476.030	2.562.005	21,75	3,47
CHARTER	3.930	9.790	6.888	75,27	-29,64
AV GEN	491	530	606	23,42	14,34
TAXI	1.176	1.121	1.034	-12,07	-7,76
TOTALE	2.109.845	2.487.471	2.570.533	21,84	3,34
PASSEGGERI IN TRANSITO	3.160	5.294	1.899	-39,91	-64,13
TOTALE PASSEGGERI	2.113.005	2.492.765	2.572.432	21,74	3,20

Di particolare rilevanza, anche in termini di effetti sui ricavi e sulla redditività aziendale, è l'incremento dei passeggeri di linea internazionali del 10,12% rispetto al medesimo periodo del 2023.

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 e con le più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.).

Si evidenzia che nel primo trimestre 2024 si è proceduto al rimborso integrare del finanziamento a lungo termine concesso dal Pool bancario coordinato da Banca Intesa, in quanto Aeroporti di Puglia S.p.A. ha emesso la prima tranche di obbligazioni senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni, collocata in data 1° marzo 2024 presso fondi gestiti da Pricoa Private Capital, divisione di PGIM Inc, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione si colloca nel contesto di un più ampio accordo (Private Shelf Agreement) con l'investitore per un ammontare complessivo sino a circa 65 milioni di euro, richiedibile nell'arco dei prossimi tre anni.

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

L'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2023 ha confermato il ritorno graduale verso ottimali performance economico-finanziarie, così come previsto nel Piano Economico-Finanziario. Il traffico, in effetti, è cresciuto ulteriormente portando gli aeroporti pugliesi a registrare le migliori performance di crescita di sempre. Tuttavia, la combinazione del perdurare delle ostilità in Ucraina e della criticità in Medio-Oriente, con il permanere di tassi di interesse elevati, determinano effetti recessivi con minore forza della domanda per consumi e investimenti.

Tale situazione, compresa la fase istruttoria per l'ammissibilità degli interventi aeroportuali al Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027 ha reso necessario l'aggiornamento dei valori di pianificazione economico-finanziaria, con effetti anche sulla determinazione e stima di alcune poste di bilancio della Società, al fine di assicurare l'equilibrio e la sostenibilità di lungo periodo.

Inoltre, è stato attivato il nuovo sistema informativo gestionale e sono in corso le attività finali di cut-over e allineamento delle procedure e dei dati aziendali che determina una nuova modalità procedurale di alimentazione dei sistemi, con l'impegno delle risorse umane coinvolte in questa fase di start-up. Infine, com'è noto, il G7 a guida italiana che si terrà in Puglia ha reso necessario concentrare l'organizzazione della pianificazione ed organizzazione di tutte le attività che riguarderanno gli aeroporti pugliesi che costituiranno il punto di accoglienza delle delegazioni internazionali.

Ciò ha comportato il differimento ai 180 giorni 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 31.12.2023 e ai saldi economici dell'anno 2023 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia e con le controllate.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2023		saldo al 31/12/2022		
	Parti correlate	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Regione Puglia		12.395.180	4.259.275	6.896.328	3.911.532
<i>C4 Crediti verso Controllanti</i>		12.395.180		6.896.328	
<i>D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)</i>					
<i>D6 (Acconti)</i>			4.259.275		3.911.532
Rapporti con imprese soggette al controllo della Regione Puglia		1.149.338	78.148	1.400.912	104.165
<i>di cui BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>		94.399	-	92.099	-
<i>di cui C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>		1.054.939	-	1.308.812	-
<i>di cui D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)</i>		-	78.148		104.165
Acquedotto Pugliese Spa		226.208	78.148	203.800	104.165
ARET Puglia Promozione		667.562	-	801.741	-
ARPA Puglia		8.404	-	5.147	-
Fondazione Apulia Film Commission		179.788	-	337.922	-
A.S.S.E.T.		38.185	-	15.647	-
ARPAL		-	-	-	-
ARESS		-	-	-	-
PUGLIA SVILUPPO		29.191	-	36.654	-
Amministrazione Comunale di Bari		2.000	68.971	2.000	46.072
<i>C5-quater Crediti vs Altri</i>		2.000	-	2.000	-
<i>D14 (Altri debiti)</i>		-	68.971	-	46.072
Amministrazione Comunale di Brindisi		0	1.022.144	-	309.514
<i>D14 (Altri debiti)</i>		-	1.022.144	-	309.514
TOTALE		13.546.518	5.428.538	8.299.240	4.371.283

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2023		saldo al 31/12/2022		
	Parti correlate	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Regione Puglia		15.899.312	-	10.777.174	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		8.752	-	50.637	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)</i>		8.726.461	-	3.590.519	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)</i>		7.164.100	-	7.136.018	-
Amministrazione Comunale di Brindisi		-	10.490	-	5.398
<i>B) 8 Godimento beni di terzi</i>		-	10.490	-	5.398
Amministrazione Comunale di Bari		-	140.274	-	94.475
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	140.274	-	94.475
Amministrazione Comunale di Brindisi		-	76.315	-	21.741
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	76.315	-	21.741
Acquedotto Pugliese Spa		-	548.537	-	464.780

B) 7 Per servizi	-	548.537	-	464.780
ARET Puglia Promozione	259.653	-	868.089	-
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	259.653	-	868.089	-
ARPA Puglia	23	-	157	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23	-	157	-
A.S.S.E.T.	1.323	-	2611	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.323	-	2.611	
Fondazione Apulia Film Commission	11.624	-	10.254	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.624	-	10.254	
ARESS	0	-	0	-
Acquedotto Pugliese Spa	12.893	-	5.877	-
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	12.893	-	5.877	-
Puglia Sviluppo	660	-	872	-
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	660	-	872	-
TOTALE	16.185.488	775.616	11.665.034	586.394

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 2023 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 2023 che evidenzia Perdita di Esercizio di Euro 3.785.865,36, che si propone di ripianare mediante l'utilizzo della "Riserva di Rivalutazione" che pertanto si riduce a Euro 9.639.778,76.

Bari, 30 Maggio 2024

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 2023*

Stato patrimoniale - Attivo		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti, con separata indicazione della parte già richiamata		-	
B) Immobilizzazioni, con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria			
<i>I. Immobilizzazioni Immateriali:</i>			
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		30.577	4.216
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		610.585	448.540
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		832.209	361.685
7) Altre		49.594	81.715
	Totale	1.522.965	896.156
<i>II. Immobilizzazioni Materiali:</i>			
1) Terreni e fabbricati		271.552	69.580
2) Impianti e macchinario		619.137	540.855
3) Attrezzature industriali e commerciali		910.231	474.836
4) Altri beni		230.709.445	245.223.061
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		22.992.008	13.524.213
	Totale	255.502.373	259.832.545
<i>III. Immobilizzazioni Finanziarie, con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo:</i>			
1) Partecipazioni in:			
d-bis) altre imprese		50.000	50.000
2) Crediti			
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		94.399	92.099
- esigibili entro l'esercizio successivo		94.399	92.099
d-bis) verso altri		23.368	22.890
- esigibili entro l'esercizio successivo		23.368	22.890
4) Strumenti finanziari derivati attivi		1.139.783	3.044.012
	Totale	1.307.550	3.209.001
Totale immobilizzazioni (B)		258.332.888	263.937.702
C) Attivo circolante			
<i>I. Rimanenze</i>		542.860	442.483
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	Totale	542.860	442.483
<i>II. Crediti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
1) Verso clienti		20.257.961	25.498.350
- esigibili entro l'esercizio successivo		20.257.961	25.498.350
4) Verso controllanti		12.395.180	6.896.328
- esigibili entro l'esercizio successivo		12.395.180	6.896.328
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		1.054.939	1.308.812
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.054.939	1.308.812
5-bis) Crediti tributari		472.569	631.678
- esigibili entro l'esercizio successivo		382.569	581.678
- esigibili oltre l'esercizio successivo		90.000	50.000

	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
5-ter) Imposte anticipate	8.757.900	8.746.487
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.765.254	2.753.841
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.992.646	5.992.646
5-quater) Verso altri	2.131.066	2.072.810
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.131.066	2.072.810
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale	45.069.615	45.154.465
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	16.548.565	20.601.345
3) Denaro e valori in cassa	53.698	39.214
Totale	16.602.263	20.640.559
Totale attivo circolante (C)	62.214.738	66.237.507
D) Ratei e risconti	777.478	711.800
Totale attivo	321.325.104	330.887.009

Stato patrimoniale – Passivo		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
A) Patrimonio netto			
I. Capitale		25.822.845	25.822.845
III. Riserva di rivalutazione		13.658.339	19.568.762
IV. Riserva legale		1.332.709	1.332.709
VI. Altre riserve, distintamente indicate			
- Riserva straordinaria		10.110.329	10.110.329
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		-	3
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		764.783	2.669.012
VIII. Utili (perdite) portate a nuovo			-
IX. Utile (perdita) dell'esercizio		-	3.785.865
Totale patrimonio netto (A)		47.903.137	53.593.234
B) Fondi per rischi e oneri			
4) Altri		5.892.241	6.518.011
Totale fondi per rischi e oneri (B)		5.892.241	6.518.011
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato		1.167.999	1.193.339
D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
4) Debiti verso banche		34.418.467	32.285.521
- esigibili entro l'esercizio successivo		15.688.220	10.172.829
- esigibili oltre l'esercizio successivo		18.730.247	22.112.692
6) Acconti		11.709.922	9.518.795
- esigibili entro l'esercizio successivo		7.844.644	5.653.517
- esigibili oltre l'esercizio successivo		3.865.278	3.865.278
7) Debiti verso fornitori		29.161.725	27.126.989
- esigibili entro l'esercizio successivo		29.001.725	26.964.292
- esigibili oltre l'esercizio successivo		160.000	162.697
11-bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		78.148	104.165
- esigibili entro l'esercizio successivo		78.148	104.165
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-
12) Debiti tributari		925.456	1.279.169
- esigibili entro l'esercizio successivo		925.456	1.279.169
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		648.059	762.486
- esigibili entro l'esercizio successivo		648.059	762.486
14) Altri debiti		30.995.682	26.792.181
- esigibili entro l'esercizio successivo		30.550.688	26.318.800
- esigibili oltre l'esercizio successivo		444.994	473.381
Totale debiti (D)		107.937.459	97.869.306
E) Ratei e risconti		158.424.268	171.713.119
Totale passivo		321.325.104	330.887.009



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

Conto Economico			
		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
A) Valore della produzione			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		95.890.637	91.088.039
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		588.289	286.035
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio		24.954.195	25.604.310
- vari		2.443.179	8.185.648
- contributi in conto esercizio		9.014.068	3.930.428
- contributi in conto impianti (quote esercizio)		13.496.948	13.488.234
Totale valore della produzione (A)		121.433.121	116.978.384
B) Costi della produzione			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		975.938	672.274
7) Per servizi		68.771.289	67.817.272
8) Per godimento di beni di terzi		8.761.632	7.830.611
9) Per il personale		23.401.788	21.558.939
a) Salari e stipendi		18.796.733	16.986.556
b) Oneri sociali		3.471.639	3.414.031
c) Trattamento di fine rapporto		1.105.916	1.146.364
d) Altri costi		27.500	11.988
10) Ammortamenti e svalutazioni		22.324.902	21.782.080
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		235.143	250.466
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali		22.085.514	21.412.609
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide		4.245	119.005
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	100.377	72.790
12) Accantonamento per rischi		25.305	202.122
13) Altri accantonamenti		97.926	102.127
14) Oneri diversi di gestione		1.136.609	1.062.258
Totale costi della produzione (B)		125.395.012	121.100.473
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)		-3.961.891	-4.122.089
C) Proventi e oneri finanziari			
16) Altri proventi finanziari:		330.096	19.379
d) proventi diversi dai precedenti, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti e da imprese sottoposte al controllo di queste ultime:		330.096	19.379
- altri			
17) Interessi e altri oneri finanziari, con separata indicazione di quelli verso imprese controllate e collegate e verso controllanti:		1.220.680	1.198.143
- altri		1.220.680	1.198.143
17-bis) Utili e Perdite su cambi		-177	-496
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 +/- 17-bis)		-890.761	-1.179.260

	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
d) di strumenti finanziari derivati	1.130.000	-
Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18-19)	1.130.000	0
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	-3.722.652	-5.301.349
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	63.213	609.075
- Imposte di esercizi precedenti	74.626	
- Imposte differite e anticipate	-11.413	609.075
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	-3.785.865	-5.910.424

RENDICONTO FINANZIARIO

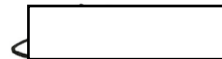
(in Euro)	31.12.2023	31.12.2022
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(3.785.865)	(5.910.424)
Imposte sul reddito	63.213	609.075
Interessi passivi / (Interessi attivi)	890.761	1.179.260
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(2.831.891)	(4.122.089)
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi rischi ed oneri	123.231	304.249
Accantonamenti al fondo TFR	1.105.916	1.146.364
Ammortamenti delle immobilizzazioni	22.320.657	21.663.075
Svalutazioni di immobilizzazioni	-	-
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetaria	(1.130.000)	(2.377.246)
Altre rettifiche per elementi non monetari	(73.193)	(533.073)
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	22.346.611	20.203.369
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	19.514.720	16.081.281
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(100.377)	72.789
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	5.295.828	(561.710)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	2.034.736	4.554.394
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(65.678)	124.985
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(13.288.851)	(13.265.800)
Altre variazioni del capitale circolante netto	678.941	14.305.375
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	(5.445.401)	5.230.034
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	14.069.319	21.311.315
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati(pagati)	(2.720)	(964)
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
(Utilizzo dei fondi)	(1.862.503)	(1.344.331)
<i>Totale altre rettifiche</i>	(1.865.223)	(1.345.294)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	12.204.096	19.966.020
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(17.784.542)	(8.534.410)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	7.537	2.823
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(840.289)	(804.185)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	-	-
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	0	(50.000)
Disinvestimenti	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(18.617.294)	(9.385.772)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) dei debiti a breve verso banche	4.325.313	(5.475.784)
Accensione finanziamenti bancari	5.037.841	8.329.623
Rimborso finanziamenti bancari	(7.300.936)	(23.038.347)
Rimborso finanziamenti soci	-	-
Rimborso strumenti finanziari derivati attivi	1.130.000	-
Interessi incassati(pagati)	(817.313)	(980.023)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	2.374.905	(21.164.531)

Incremento delle disponibilità liquide (A+B+C)	(4.038.296)	(10.584.283)
Disponibilità liquide all'inizio del periodo	20.640.559	31.224.841
di cui:		
<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
Disponibilità liquide alla fine del periodo	16.602.263	20.640.559
di cui:		
<i>Depositi bancari e postali</i>	16.548.565	20.601.345
<i>Assegni</i>	-	-
<i>Denaro e valori in cassa</i>	53.698	39.214

Bari, 30 maggio 2024

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 2023*



Premessa

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

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

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

L’esercizio chiuso al 31 Dicembre 2023 ha confermato il ritorno graduale verso ottimali performance economico-finanziarie, così come previsto nel Piano Economico-Finanziario. Il traffico, in effetti, è cresciuto ulteriormente portando gli aeroporti pugliesi a registrare le migliori performance di crescita di sempre. Tuttavia, la combinazione del perdurare delle ostilità in Ucraina e della criticità in Medio-Oriente, con il permanere di tassi di interesse elevati, determinano effetti recessivi con minore forza della domanda per consumi e investimenti.

Tale situazione, compresa la fase istruttoria per l’ammissibilità degli interventi aeroportuali al Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027 ha reso necessario l’aggiornamento dei valori di pianificazione economico-finanziaria, con effetti anche sulla determinazione e stima di alcune poste di bilancio della Società, al fine di assicurare l’equilibrio e la sostenibilità di lungo periodo.

Inoltre, è stato attivato il nuovo sistema informativo gestionale e sono in corso le attività finali di cut-over e allineamento delle procedure e dei dati aziendali che determina una nuova modalità procedurale di alimentazione dei sistemi, con l’impegno delle risorse umane coinvolte in questa fase di start-up. Infine, com’è noto, il G7 a guida italiana che si terrà in Puglia ha reso necessario concentrare l’organizzazione della pianificazione ed organizzazione di tutte le attività che riguarderanno gli aeroporti pugliesi che costituiranno il punto di accoglienza delle delegazioni internazionali.

Ciò ha comportato il differimento ai 180 giorni 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.

Criteri di formazione

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

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 2022. Qualora le voci non siano comparabili, quelle relative all'esercizio precedente sono state adattate fornendo nella Nota Integrativa, per le circostanze rilevanti, i relativi commenti. In particolare, relativamente all'esercizio 2022, sono stati riclassificati dai "crediti verso clienti" ai "crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti" crediti per 112 mila euro vantati nei confronti dell'Acquedotto Pugliese SpA per attività di biglietteria svolta per loro conto.

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 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

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 2023, 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 2023 ha registrato un volume di traffico aereo superiore all'anno 2019 (pre covid) e nel primo quadrimestre 2024, il traffico aereo è stato superiore al medesimo periodo dell'anno 2023 e dell'anno 2019.

Per l'analisi dai dati consuntivi dell'esercizio 2023 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 2023, non tiene conto dell'incremento della voce ammortamenti (a seguito della rivalutazione effettuata i cui effetti decorrono dall'esercizio 2020). Il confronto dell'EBITDA tra 2023 e 2019 determina una variazione del 101,6 %, passando da Euro 2.475 mila nel 2019 a Euro 4.989 mila del 2023. Il valore dell'EBITDA 2019 è stato determinato senza considerare i predetti contributi regionali.

Il Consiglio di Amministrazione in data 10 maggio 2024 ha approvato l'aggiornamento del Piano Economico-Finanziario 2024-2027 (di seguito anche il "Piano"), che conferma per Aeroporti di Puglia S.p.A. il percorso virtuoso di crescita dei volumi di traffico e dei conseguenti risultati economici. La perdita registrata nel 2023, infatti, verrà riassorbita 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 2024-2027 prevede la crescita del traffico del 3,6% CAGR. I corrispondenti risultati economici prevedono il ritorno all'utile a partire dall'esercizio 2024, in crescita negli anni successivi.

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, la cui approvazione in linea tecnica è avvenuta nel 2024, 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 soddisfa 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" allorquando gli acconti versati sono risultati in eccedenza rispetto al dovuto. Le stesse considerano il calcolo delle imposte anticipate e differite sulla base delle differenze temporanee tra i valori patrimoniali iscritti in bilancio ed i corrispondenti valori riconosciuti fiscalmente. Le imposte anticipate sono iscritte solo se vi è la ragionevole certezza della loro recuperabilità; le imposte differite passive non sono iscritte qualora esistano scarse possibilità che tale debito insorga.

Imposte anticipate e differite

Le imposte anticipate e differite sono rilevate al fine di riflettere i futuri benefici e/o oneri d'imposta che rinvergono dalle differenze temporanee tra valori contabili delle attività e passività iscritte in bilancio e corrispondenti valori considerati ai fini della determinazione delle imposte correnti. I crediti per imposte anticipate sono iscritti in bilancio, nel rispetto del principio della prudenza, se sussiste la ragionevole certezza dell'esistenza negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, che hanno portato

all'iscrizione delle imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare. Inoltre, i debiti per imposte differite sono iscritti in quanto vi sono probabilità che la passività possa manifestarsi.

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

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

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

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

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

Dati essenziali a raffronto esercizi sociali 2023 – 2022 – 2021

STATO PATRIMONIALE	Bilancio al 31.12.2023	Bilancio al 31.12.2022	Bilancio al 31.12.2021
ATTIVO			
A) Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti			
B) Immobilizzazioni	258.332.888	263.937.702	273.729.771
C) Attivo circolante	62.214.738	66.237.507	91.786.918
D) Ratei e risconti	777.478	711.800	836.785
Totale Attivo	321.325.104	330.887.009	366.353.474
PASSIVO:			
A) Patrimonio Netto:			
Capitale sociale	25.822.845	25.822.845	25.822.845
Riserve	25.866.158	33.680.813	31.137.369
Utile (perdite) dell'esercizio	-3.785.865	-5.910.424	47.191
B) Fondi per rischi e oneri	5.892.241	6.518.011	9.420.536
C) Trattamento di fine rapporto di lav. Sub.	1.167.999	1.193.339	1.220.542
D) Debiti	107.937.459	97.869.306	113.726.072
E) Ratei e risconti	158.424.268	171.713.119	184.978.919
Totale passivo	321.325.104	330.887.009	366.353.474

CONTO ECONOMICO	Bilancio al 31.12.2023	Bilancio al 31.12.2022	Bilancio al 31.12.2021
A) Valore della produzione	121.433.121	116.978.384	94.091.736
B) Costi della produzione	-125.395.012	-121.100.473	-89.214.490
C) Proventi e oneri finanziari	-890.761	-1.179.260	-890.381
D) Rettifiche di valore di att. Finanziarie	1.130.000	0	0
Imposte sul reddito dell'esercizio	-63.213	-609.075	-3.939.674
Utile (Perdita) dell'esercizio	-3.785.865	-5.910.424	47.191

Attività

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

	Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
	1.522.965	896.156	626.809

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	2023	2022	Differenza	Var. %
DIRITTI E BREVETTI	30.577	4.216	26.361	625,3
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	610.585	448.540	162.045	36,1
IMMOB. IMMAT. IN CORSO E ACCONTI	832.209	361.685	470.524	130,1
ALTRE IMMOB. IMMATERIALI	49.594	81.715	- 32.121	- 39,3
TOTALE	1.522.965	896.156	626.809	69,9

Rispetto al decorso esercizio la voce registra complessivamente un incremento di 627 mila Euro, come di seguito illustrato:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Costo Storico al 31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Riclassific.	Giroconti	Costo Storico al 31.12.2023	Fondo Ammortamento al 31.12.22	Annucio	Altre Variazioni	Fondo Ammortamento al 31.12.23	Valore netto contabile 31.12.2022	Valore netto contabile 31.12.2023
COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	759.901					759.901	759.901	0		759.901	0	0
DIRITTI E BREVETTI	657.990	35.000				692.990	653.774	8.639		662.413	4.216	30.577
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	4.594.750	251.527			104.901	4.951.178	4.146.210	194.383		4.340.593	448.540	610.585
IMMOB. IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	361.685	553.962		21.664	-104.901	832.210	0			0	361.685	832.209
ALTRE IMMOB. IMMATERIALI	12.234.963	0				12.234.963	12.153.248	32.121		12.185.369	81.715	49.594
Totale	18.699.289	840.289	0	21.664	0	19.471.242	17.713.133	235.143	0	17.948.276	896.156	1.522.965



L'incremento di 356 mila Euro della voce "Concessione, licenze e marchi" si riferisce principalmente ai costi sostenuti per l'acquisto dei software relativi all'intervento di adeguamento ed ammodernamento del Sistema Controllo Accessi e dei costi di attivazione licenze e di attività di implementazione e sviluppo del nuovo Sistema Informativo FIDS.

Le "Immobilizzazioni in corso e acconti" si incrementano di 471 mila Euro per effetto degli oneri sostenuti per l'attualizzazione del vigente piano di sviluppo aeroportuale di Taranto-Grottaglie al 2030, e per i costi di attivazione licenze e di attività di implementazione e sviluppo del Sistema Informatico di Scalo Integrato (S.I.S.I.) ed il Sistema Informatico di Fatturazione Unificato (S.I.F.U.).

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

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
255.502.373	259.832.545	(4.330.172)

Alla data del 31.12.2023, le immobilizzazioni materiali ammontano complessivamente ad Euro 256 milioni di Euro, con un decremento di 4,3 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2022.

Tale importo scaturisce dalla somma algebrica tra nuove acquisizioni di cespiti per 17,8 milioni di Euro, decrementi per 822 mila Euro per dismissioni di cespiti e contabilizzazione delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari a 22,1 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:

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

Nel bilancio 2023 si è proceduto alla riclassifica di poste relative a miglorie su beni di terzi, da immobilizzazioni in corso materiali a immateriali, secondo quanto previsto dal OIC 24. (rif. art. 2427, comma 1, n. 2, c.c.), per un importo di Euro 22 mila.

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 2023 e 2022 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 2023, 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 2023:

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
TERRENI E FABBRICATI	271.552	69.580	201.972	290,3
IMPIANTI E MACCHINARI	619.137	540.855	78.282	14,5
ATTREZZATURE	910.231	474.836	435.395	91,7
ALTRI BENI	230.709.445	245.223.061	- 14.513.616	- 5,9
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	22.992.008	13.524.213	9.467.795	70,0
TOTALE	255.502.373	259.832.545	- 4.330.172	- 1,7

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Costo Storico al 31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Giroconti	Riclassifica	Costo Storico al 31.12.2023	Fondo Ammortamento al 31.12.22	Amm.to	Decrementi	Fondo Ammortamento al 31.12.23	Valore netto contabile 31.12.2022	Valore netto contabile 31.12.2023
TERRENI E FABBRICATI	610.374	2.500		218.423	0	831.297	540.794	18.951		559.745	69.580	271.552
IMPIANTI E MACCHINARI	1.683.336	233.263			0	1.916.599	1.142.481	154.981		1.297.462	540.855	619.137
ATTREZZATURE	6.462.249	629.293	- 92.058		0	6.999.484	5.987.413	193.898	-92.058	6.089.253	474.836	910.231
ALTRI BENI	550.315.314	2.740.267	-729.910	4.471.337		556.797.008	305.092.253	21.717.684	-722.372	326.087.565	245.223.061	230.709.443
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	13.524.213	14.179.220		- 4.689.760	- 21.664	22.992.008	0			0	13.524.213	22.992.008
Totale	572.595.486	17.784.543	-821.968	0	-21.664	589.536.396	312.762.941	22.085.514	-814.430	334.034.025	259.832.545	255.502.373

Le acquisizioni riguardano principalmente:

- Costruzioni leggere per 218 mila euro riferiti alla realizzazione di Bike Facilities Point presso gli Aeroporti di Bari e Brindisi;
- Impianti e macchinari per 233 mila Euro, di cui 140 mila euro relativi a forniture di corpi illuminanti al LED per l'efficientamento delle armature stradali degli aeroporti di Bari e Brindisi;
- Attrezzature per 629 mila di cui attrezzature radiogene per 392 mila Euro, attrezzature pista per 86 mila euro e carrelli trasporto bagli e container per 137 mila euro.

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. Gli incrementi principali riguardano l'adeguamento temporaneo dell'impianto BHS di Bari per permettere l'attivazione dei nuovi apparati di controllo radiogeno bagagli da stiva EDS Standard 3 per circa 2,9 milioni di euro.

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 31/12/2022	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2023
Aeroporto di Bari					
Adeguamento Sismico Terminal	1.087.993	845.731	0	0	1.933.724
Realizzazione Tendo Struttura Area Arrivi Extra Schengen	1.904	365.008	0	0	366.912
Riqualifica servizi igienici area arrivi	0	424.922	0	0	424.922
Realizzazione di Palestra Aziendale	5.800	149.491	0	0	155.291
Riconversione aree militari	190.314	3.441	0	0	193.755
Adeguamento ed ammodernamento del sistema hardware /software aeroportuale	28.846		0	0	28.846
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - temporaneo	858.227	1.376.873	0	-2.235.100	0
Nuova Cabina Elettrica AVL	591.577	642.158	0	-1.233.735	0
Riconversione ex Aerostazione Passeggeri - nuovi uffici rampa	617.322	596.818	0	-1.214.140	0
Adeguamento Sismico Caserma VVF	53.377	0	0	0	53.377
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - definitivo	0	168.540	0	170.050	338.590
Realizzazione progetto "MIMOSA - Passeggeri in bici"	32.838	185.585	0	-218.423	0
Altre	197.196	197.359	0	0	394.555
Totale BARI	3.665.395	4.955.926	0	-4.731.348	3.889.973

Descrizione	al 31/12/2022	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2023
Aeroporto di Brindisi					
Riqualifica pista RWY 13/31 ed impianti AVL	8.366.999	3.614.350	0	0	11.981.349
Riqualifica pista RWY 05/23 ed ampliamento piazzale A.G.	98.116	33.710	0	0	131.826
Adeguamento Sismico Terminal	59.387	605.383	0	0	664.771
Adeguamento apparati di sicurezza casina Elettrica	200.616	534.505	0	0	735.121
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - Temporaneo	267.857	178.996		76.232	523.085
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - Definitivo	0	193.730	0	267.857	461.588
Realizzazione di Palestra Aziendale	5.700	279.200	0	0	284.900
Realizzazione Tendo Struttura Area Arrivi Extra Schengen	1.834	218.302			220.136
Altre	155.677	5.310	0	0	160.987
Totale BRINDISI	9.156.186	5.663.487	0	344.089	15.163.763

Descrizione	al 31/12/2022	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2023
Aeroporto di Foggia					
Adeguamento Sismico Terminal	81.851	0	0	0	81.851
Lavori di riqualifica funzionale terminal, piazzali ed altri	8.858	43.739	0	0	52.597
Totale FOGGIA	90.709	43.739	0	0	134.448
Descrizione	al 31/12/2022	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2023
Aeroporto di Grottaglie (TA)					
Riassetto funzionale Aerostazione Passeggeri	360.684	286.619	0	0	647.303
Opere di sicurezza Idraulica	28.996	0	0	0	28.996
Ampliamento edificio ex caserma Vigili del Fuoco	96.994	76.477	0	0	173.471
Impianto di climatizzazione pneumatico presso Hangar Two	26.000	23.688	0	0	49.688
Realizzazione tendostruttura per manifestazione M.A.M.	0	1.135.831	0	0	1.135.831
Altri	7.485	15.484	0	0	22.969
Totale GROTTAGLIE (TA)	520.159	1.538.099	0	0	2.058.258
Descrizione	al 31/12/2022	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2023
ALTRE					
Ammodernamento Sistemi di controllo polizia di frontiera	0	1.353.673	0	0	1.353.673
Ammodernamento Infrastruttura ICT	0	55.323	0	0	55.323
Aggiornamento del Sistema TVCC di rete	0	245.680	0	0	245.680
Altre	91.764	323.291	0	-324.164	90.891
Totale ALTRE	91.764	1.977.967	0	-324.164	1.745.567
Totale generale	13.524.213	14.179.220	0	-4.711.424	22.992.008

Nel corso dell'esercizio, come si evince dalla tabella su riportata, la voce Immobilizzazioni in corso ha subito una variazione di circa 9,5 milioni di euro. Presso l'Aeroporto di Bari, a fronte di un incremento dei costi di circa 5 milioni di euro, si sono conclusi investimenti per 4,9 milioni di euro tra cui il sistema di smistamento temporaneo BHS, la nuova cabina elettrica per gli impianti AVL e la prima fase della riconversione dell'Ex Aerostazione di Bari.

Nell'aeroporto di Brindisi sono proseguiti i lavori di "Riqualfica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL" per circa 3,6 milioni di euro, ed i lavori di adeguamento sismico dell'aerostazione per 605 mila euro.

Presso l'aeroporto di Grottaglie si è proceduto a realizzare una tendostruttura con relativo piazzale di servizio da utilizzarsi a marzo 2024 nell'ambito della fiera dell'Aerospazio - Mediterranean Aerospace Matching 2024.

(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 e 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 31/12/2023	Rivalutazioni Nette
Terreni e fabbricati	45.439	45.439	0
Altri Beni	9.518.399	7.144.301	2.374.098
TOTALE	9.563.838	7.189.740	2.374.098

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 31/12/2023	Rivalutazioni Nette
Altri Beni	39.460.155	10.834.699	28.625.456
TOTALE	39.460.155	10.834.699	28.625.456

La società ha seguito il metodo della Rivalutazione Contestuale del costo storico del bene e del relativo fondo di ammortamento mantenendo invariati la durata del piano e coefficiente di ammortamento.

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2023

Saldo al 31/12/2022

Variazioni



1.307.550

3.209.001

(1.901.451)

Partecipazioni

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
QUOTA ISCRIZIONE CRIPTALIE SPACEPORT	50.000	50.000	-	-
TOTALE	50.000	50.000	-	-

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 "Spazioporto nazionale per lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali".

Alla data del 31/12/2023 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
Totale	150.000

Crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI AQP	94.399	92.099	2.300	2,5
TOTALE	94.399	92.099	2.300	2,5

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	2023	2022	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI DIVERSI	6.820	4.530	2.290	50,6
DEPOSITI CAUZIONALI TELECOM	4.133	4.933	- 800	- 16,2
DEPOSITI CAUZIONALI DIR.PROV. PT	5.777	5.775	2	0,0
DEPOSITI CAUZIONALI TES.PROV.	5.325	5.325	-	-
DEPOSITI CAUZIONALI ENEL	1.314	2.327	- 1.013	- 43,5
TOTALE	23.368	22.890	478	2,1

Strumenti finanziari derivati attivi

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI ATTIVI	1.139.783	3.044.012	- 1.904.229	- 62,6
TOTALE	1.139.783	3.044.012	- 1.904.229	- 62,6

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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
542.860	442.483	100.377

Le rimanenze, valutate al costo d’acquisto come negli esercizi precedenti, ammontano a complessivi 543 mila Euro circa e si riferiscono principalmente a materiale di consumo, materiale sanitario e prestampati utilizzati nelle biglietterie. Rispetto al saldo al 31.12.2022, si rileva un incremento pari a 100 mila Euro.

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
SCORTE FINALI MATER.CONSUMO	231.067	193.654	37.413	19,3
SCORTE FINALI BADGES	5.165	4.590	575	12,5
SCORTE FINALI MAT.SANITARIO	102.126	99.456	2.670	2,7
SCORTE FINALI CARBURANTI	15.691	9.295	6.396	68,8
SCORTE FINALI CANCELLERIA	188.811	135.488	53.323	39,4
TOTALE	542.860	442.483	100.377	22,7

II. Crediti

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
45.069.615	45.154.465	(84.850)

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	20.257.961	-	-	20.257.961
Verso imprese controllate	-	-	-	0
Verso imprese collegate	-	-	-	0
Verso controllanti	12.395.180	-	-	12.395.180
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.054.939	-	-	1.054.939
Per crediti tributari	382.569	90.000	-	472.569
Per imposte anticipate	2.765.254	5.992.646	-	8.757.900
Verso altri	2.131.066	-	-	2.131.066
Totale	38.986.969	6.082.646	0	45.069.615

Crediti verso clienti

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI	22.915.050	26.300.149	- 3.385.099	- 12,9
CREDITI V/CLI. FATT. DA EMETTERE	1.452.113	3.126.285	- 1.674.173	- 53,6
ALTRI CREDITI V/CLIENTI	2.000	2.000	-	-
F.DO SVALUTAZIONE CREDITI V/CLIENTI	- 3.737.400	- 3.784.343	46.943	- 1,2
NOTE DI CREDITO DA EMETTERE	- 373.802	- 145.741	- 228.060	156,5
TOTALE	20.257.961	25.498.350	- 5.240.389	- 20,6

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 20,2 milioni di Euro, al netto del Fondo svalutazione di 3,7 milioni di Euro. Alla data di redazione del presente bilancio, non si evidenziano rilevanti deterioramenti nella qualità dei crediti rateizzati, tali da compromettere il puntuale incasso delle rate dovute a fronte dei piani di rientro in essere. Rispetto al 31.12.2022 la voce si decrementa nel suo complesso di 5.240 mila Euro. Grazie al costante monitoraggio dei crediti scaduti con conseguente efficientamento nella gestione degli incassi, il valore dei crediti verso clienti si è decrementato del 20,6% a fronte di un aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni del 5,27% rispetto al 2022.

Anche il valore delle fatture da emettere si decrementa di Euro 1.674 mila. Queste ultime si riferiscono

essenzialmente alle royalties su fatturati extra aviation di competenza dell'esercizio 2023, fatturati 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 31.12.2023, ha subito le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426	
	Codice civile	
Saldo al 31/12/2022		3.784.343
Utilizzo nell'esercizio		0
Rilasci nell'esercizio		-51.189
Accantonamento esercizio		4.245
Saldo al 31/12/2023		3.737.400

Il fondo svalutazione crediti registra nel suo complesso un decremento di 47 mila Euro derivante dalla somma algebrica tra i rilasci pari ad Euro 51 mila dovuti essenzialmente alla conclusione di piani di rientro puntualmente onorati dai clienti alle scadenze previste, e una integrazione di Euro 4 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 31/12/2023 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 giudiziari, 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	2023	2022	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLANTE	1.770	24.416	- 22.646	- 92,8
CRED. V/REG.PUGLIA X CONTRIBUTI	12.271.645	6.861.901	5.409.744	78,8
CRED. V/REG.PUGLIA X BIGLIETTERIA	121.765	10.011	111.754	1.116,3

TOTALE	12.395.180	6.896.328	5.498.852	79,7
---------------	-------------------	------------------	------------------	-------------

I crediti verso la Regione Puglia ammontano a complessivi 12.395 mila euro registrando un incremento, rispetto all'esercizio 2022, di Euro 5.499 mila. In particolare, i suddetti crediti, riconciliati con la controllante in sede di procedura certificata di asseverazione dei crediti/debiti verso la Regione Puglia al 31 dicembre 2023, derivano dalle seguenti attività:

- Crediti per acquisto di biglietti aerei per conto del personale dipendente della Regione Puglia, per complessivi Euro 123,5 mila;
- Crediti per 11.776 mila euro a seguito della sottoscrizione in data 11 marzo 2019 della convenzione per l'attribuzione e 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. Tali crediti si riferiscono per Euro 3.144 mila alle spese sostenute per l'esercizio 2022 e per Euro 8.632 mila alle spese sostenute per l'esercizio 2023. L'incremento di Euro 7.127 mila rispetto al 2022, deriva in parte dallo slittamento della liquidazione dei crediti di competenza 2022 ai primi mesi del 2024 ed in parte all'incremento dei crediti di competenza 2023 in conseguenza della maggiore attività operativa registrata nell'esercizio;
- Crediti per 373 mila euro relativi al Progetto "On CLOUDNINE" inserito nel Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg – IPA CBC Italia-Albania-Montenegro nel quale la Regione Puglia ricopre il ruolo di Autorità di Gestione. Tali crediti sono stati incassati per la quasi totalità nel I trimestre 2024;
- Crediti per 122 mila euro relativi al Progetto "SOLAR" anch'esso inserito nel Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg – IPA CBC Italia-Albania-Montenegro nel quale il Dipartimento Mobilità della Regione Puglia ricopre il ruolo di Lead Partner di progetto. Tali crediti, certificati da ente certificatore esterno saranno liquidati nel corso dell'esercizio 2024;

Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	1.054.939	1.308.812	- 253.873	- 19,4
TOTALE	1.054.939	1.308.812	- 253.873	- 19,4

Il credito verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti, che rispetto all'esercizio precedente si decrementa di Euro 254 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.

Si precisa che, relativamente all'esercizio 2023, sono stati riclassificati dai "crediti verso clienti" ai "crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti" crediti per 112 mila euro vantati nei confronti dell'Acquedotto Pugliese SpA per attività di biglietteria svolta per loro conto.

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	2023	2022	Differenza	Var. %
CREDITO RITENUTE LAV. AUTONOMI	10.784	10.784	-	-
CREDITO IRES DL. 201/2011	100.844	100.844	-	-
CREDITO IRAP	190.982	195.982	- 5.000	- 2,6
ALTRI CREDITI TRIBUTARI	147.500	387.426	- 239.926	- 61,9
FONDO RISCHI SU CREDITI TRIBUTARI	- 98.784	- 98.784	-	-
CREDITO IRES	121.243	35.426	85.817	242,2
TOTALE	472.569	631.678	- 159.109	- 25,2

I crediti tributari si decrementano di Euro 159 mila rispetto al periodo precedente.

Il credito IRES riveniente dal modello USC/2023 redditi 2022 si è incrementato per effetto delle ritenute d'acconto subite nel corso dell'esercizio 2023.

Il credito IRAP riveniente dal modello IRAP/2023 redditi 2022 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.

L'Agenzia delle Entrate di Bari non ha riconosciuto tale credito IRES per un valore pari a Euro 99 mila circa. La Società ha presentato, dunque, in data 28/10/2019 istanza di rimborso che è rimasta inevasa. A fronte del "silenzio rigetto" è stato dapprima presentato ricorso dinanzi alla CTP di Bari, la quale non ha inquadrato giuridicamente la questione di carattere tecnico e contabile ed ha rigettato il ricorso con sentenza 1607/2021 del 21/10/2021, e successivamente è stato proposto appello presso la Commissione Regionale. In considerazione dell'incertezza dell'alea del giudizio è stato iscritto in bilancio un apposito fondo a copertura del rischio di mancato incasso del credito residuo.

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 97 mila per il 2023. 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, con un residuo alla data del 31/12/2023 di Euro 50 mila al netto di quanto compensato in F24 nell'esercizio 2023. 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 è stato interamente compensato in F24 nell'esercizio 2023.

Il saldo Erario c/iva al 31 dicembre 2023 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	2023	2022	Differenza	Var. %
CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	8.314.418	8.303.005	11.413	0,1
CREDITI PER IMP.ANT. SU RIV.NE	443.482	443.482	-	-
TOTALE	8.757.900	8.746.487	11.413	0,1

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 2023, pari a 3.511 mila euro, non si è proceduto prudenzialmente 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 2024/2027, 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	2023	2022	Differenza	Var. %
ALTRI CREDITI A BREVE	1.438.438	1.069.472	368.966	34,5
CREDITI V/INPS	211.034	181.644	29.389	16,2
CREDITI V/DIPENDENTI	121.651	37.774	83.877	222,0
CREDITI V/GSE CONT. FOTOVOLTAICO	17.407	20.212	- 2.805	- 13,9
CREDITI V/ENAC CONTR. PAC	523.465	944.637	- 421.172	- 44,6
F.DO RISCHI SU CREDITI V/ALTRI	- 180.929	- 180.929	-	-
TOTALE	2.131.066	2.072.810	58.255	2,8

Rispetto all'esercizio precedente, la voce si incrementa in valore assoluto di circa Euro 58 mila.

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 di circa Euro 421 mila a seguito della rideterminazione da parte di ENAC, in sede di Controlli di I livello, dei costi sostenuti per

la procedura di esproprio dei terreni necessari alla realizzazione della RESA.

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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
16.602.263	20.640.559	(4.038.296)

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 2023 la voce registra un decremento di Euro 4.038 mila rispetto all'esercizio precedente, come esposto nella tabella che segue:

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
DEPOSITI BANCARI	16.548.565	20.601.345	- 4.052.780	- 19,7
CASSA	53.698	39.214	14.484	36,9
TOTALE	16.602.263	20.640.559	- 4.038.296	- 19,6

Tale decremento è dovuto all'impiego di risorse finanziarie per l'attuazione del piano degli investimenti infrastrutturali ed allo slittamento ai primi mesi dell'esercizio 2024 della liquidazione finanziaria da parte della Regione Puglia di contributi pubblici di competenza 2023.

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
---------------------	---------------------	------------

777.478

711.800

65.678

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 2023, la cui competenza è riferita agli esercizi successivi. Alla data del 31.12.2023 non sussistono ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
RISCONTI ATTIVI	777.478	711.800	65.678	9,2
TOTALE	777.478	711.800	65.678	9,2

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

Descrizione	2023	2022	Differenza
Assicurazioni	266.616	328.235	-61.620
Assistenze software e manutenzione impianti	93.661	52.046	41.615
Vestiaro e D.P.I	330.480	179.890	150.590
Verifiche periodiche impianti	-	35.991	-35.991
Abbonamenti a riviste e giornali	10.222	9.911	311
Diritti e licenze	2.431	15.509	-13.078
Fidejussioni contrattuali	22.409	10.804	11.605
Compensi professionali diversi	17.527	34.638	-17.111
Noleggi e fitti diversi	16.939	20.838	-3.898
Altri di ammontare non apprezzabile	17.193	23.937	-6.744
Totale	777.478	711.800	65.678

La Voce si incrementa rispetto all'esercizio precedente di Euro 66 mila.

Passività

A) Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
47.903.137	53.593.234	(5.690.097)

Alla data del 31 dicembre 2023, 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 sono avvenuti due utilizzi 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 2023, la perdita dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 pari ad Euro 5.910 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 arroto.to	Riserva per opere di copertura dei flussi fin. Attesi	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2022	25.822.845	19.523.931	1.330.349	10.110.329	-1	172.761	47.191	57.007.405
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		44.831	2.360				-47.191	
Risultato dell'esercizio							-5.910.424	5.910.424
Estinzione strumenti finanziari derivati								
Altre variazioni					2	2.496.251		2.496.253
Saldo al 31 dicembre 2022	25.822.845	19.568.762	1.332.709	10.110.329	1	2.669.012	-5.910.424	53.593.234
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		-5.910.423			-1		5.910.424	
Risultato dell'esercizio							-3.785.865	3.785.865
Estinzione strumenti finanziari derivati								
Altre variazioni					-3	-1.904.229		1.904.232
Saldo al 31 dicembre 2023	25.822.845	13.658.339	1.332.709	10.110.329	-3	764.783	-3.785.865	47.903.137

Di seguito prospetto di riconciliazione delle Riserva di rivalutazione al 31/12/2023:

Descrizione	Riserva rivalutazione	Riserva rivalutazione	Riserva rivalutazione
	D.L. 185/2008	D.L. 104/2020	al 31/12/2023
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	
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2022		-5.910.423	
TOTALE	232.695	13.425.644	13.658.339

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
Saldo al 31 dicembre 2022	2.669.012
Variazioni nell'esercizio	
Decremento per variazioni di fair value	-774.229
Incremento per variazioni di fair value	
Rilascio a conto economico	-1.130.000
Rilascio a rettifica di attività/passività	
Saldo al 31 dicembre 2023	764.783

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	13.425.644	A, B	13.425.644
<i>Riserva di utili</i>			0
Riserva legale	1.332.709	B	0
Altre riserve	10.110.329	A, B, C	10.110.329
Utili (perdite) dell'esercizio	-3.785.865	A, B, C	-3.785.865
<i>Riserva di copertura dei flussi finanziari</i>			
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	764.783		
Totale	47.903.140		19.982.799
Quota non distribuibile			9.872.470
Residua quota distribuibile			10.110.329

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

B) Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
5.892.241	6.518.011	(625.770)

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
F.DO RISCHI LEGALI	4.093.699	4.719.469	- 625.770	- 13,3
F.DO SERVIZI ANTINCENDIO	1.798.542	1.798.542	-	-
TOTALE	5.892.241	6.518.011	- 625.770	- 9,6

Altri

In detta voce sono iscritti i seguenti accantonamenti.

DESCRIZIONE	31.12.2022	Accanton.	Utilizzi	Rilasci	31.12.2023
F.DO SERVIZI ANTINCENDIO	1.798.542	0	0	0	1.798.542
F.DO RISCHI LEGALI	4.719.469	123.231	731.247	17.754	4.093.699
TOTALE	6.518.011	123.231	731.247	17.754	5.892.241

Si evidenzia che il fondo rischi legali, pari a Euro 4.719 mila alla data del 31.12.2022, nel corso del 2023 è stato:

- utilizzato per Euro 731 mila di cui Euro 581 mila per definizioni cause legali, ed Euro 150 mila per liquidazione competenze legali ;
- rilasciato per Euro 18 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 123 mila Euro in un'ottica prudentiale 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, non registra variazioni rispetto all'esercizio precedente. Sulla questione "Fondo servizio antincendio statale" la Società, insieme agli altri gestori aeroportuali

italiani, ha proposto ricorso giurisdizionale come meglio illustrato nella Relazione sulla gestione, ritenendo tali costi non pertinenti.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
1.167.999	1.193.339	(25.340)

Il fondo TFR ha subito, nel corso del 2023, 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 31.12.2023, avendo a base di determinazione tutte le componenti non occasionali della retribuzione.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2023 sono qui di seguito indicate.

Variazioni	Importo
Fondo al 01.01.2023	1.193.339
Incremento per accantonamento dell'esercizio	1.105.916
Decremento per riclassifiche	-9
Decremento per trasferimento fondi ex lege 296-2006 (privati)	-782.905
Decremento per utilizzo per risoluzione di rapporti, per anticipazioni	-144.132
Contributi a carico dipendenti	-52.871
Imposta sostitutiva	-12.815
Decremento per recupero anticipi quote TFR da Fondo TFR Tesoreria	-138.523
Fondo al 31.12.2023	1.167.999

D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
107.937.459	97.869.306	10.068.153

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	15.688.220	13.462.755	5.267.492	34.418.467
Acconti	7.844.644	3.865.278		11.709.922
Debiti verso fornitori	29.001.725	106.000	54.000	29.161.725
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	78.148			78.148
Debiti tributari	925.456	0		925.456
Debiti verso istituti di previdenza	648.059	0		648.059
Altri debiti	30.550.688	444.994		30.995.682
Totale	84.736.940	17.879.027	5.321.492	107.937.459

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

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

Debiti verso banche

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

DESCRIZIONE	31.12.2023	31.12.2022	Differenza	Var. %
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - APERTURE DI CREDITO	4.667.934	271.894	4.396.040	1616,8%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - FINANZIAMENTO	7.600.000	6.488.889	1.111.111	17,1%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - MUTUI	3.420.287	3.412.047	8.240	0,2%
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - MUTUI	18.730.247	22.112.692	-3.382.445	-15,3%
TOTALE	34.418.467	32.285.521	2.132.946	6,6%

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 aperture di credito entro i 12 mesi registra un incremento di Euro 4.396 mila rispetto al 2022 dovuto all'utilizzo del conto revolving dedicato alla gestione SIEG di Foggia, il cui contributo regionale ha subito uno slittamento nella liquidazione, al primo trimestre 2024. La voce debiti per finanziamento entro i 12 mesi registra un incremento di 1,1 milioni di euro rispetto al 2022 a seguito della

sottoscrizione nell'esercizio 2023 di un finanziamento "HOTMONEY" di 5 milioni di euro avente scadenza settembre 2024.

La voce debiti per mutui entro 12 mesi rimane pressoché invariata, mentre l'indebitamento a medio/lungo termine, costituito dalla parte non corrente dei mutui e dai finanziamenti erogati da istituti di credito (non assistiti da garanzie reali e/o personali), registra un decremento di 3,3 milioni di euro in linea con la variazione registrata nell'esercizio 2022 rispetto all'esercizio precedente.

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 31.12.2023	quota entro l'esercizio successivo	quota oltre l'esercizio successivo	quota oltre i 5 anni
Intesa San Paolo	15/11/2004	10.000.000	01/01/2010	30/06/2028	37 rate semestrali	variabile Euribor + spread	1.859.375	413.195	1.446.181	0
Intesa San Paolo	09/07/2009	20.000.000					5.437.922	1.208.427	4.229.495	0
Banca BPER	06/12/2017	3.000.000	06/12/2018	06/12/2024	24 rate trimestrali	fisso	520.170	520.170	0	0
POOL Banche - UBI	27/05/2019	25.569.897	31/12/2022	31/12/2030	33 rate trimestrali	variabile Euribor + spread	14.333.066	1.278.495	7.787.079	5.267.492

Nel corso dell'esercizio 2023 si è proceduto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 4,3 milioni di Euro.

In data 1° marzo 2024, la società ha provveduto ad estinguere in via anticipata il finanziamento a lungo termine concesso dal Pool bancario coordinato da Banca Intesa attraverso l'emissione di un prestito obbligazionario senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni. In conseguenza dell'estinzione del suddetto mutuo, sono venuti meno i vincoli/covenants ad esso correlati. Per i dettagli dell'operazione si rimanda alla Relazione sulla Gestione 2023.

Acconti

La voce "Acconti" è composta come di seguito:

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ALTRI ACCONTI	780.825	838.292	- 57.467	- 6,9
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE	393.997		393.997	100,0
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE OLTRE 12 MESI	3.865.278	3.865.278	-	-
DEBITI PER FIN. PROGETTI COOPERAZ. EUROPEA		46.254	- 46.254	- 100,0
DEB. X FINANZIAM. PROG. RIQUALIF. PISTA BR	6.669.822	4.768.972	1.900.850	39,9
TOTALE	11.709.922	9.518.795	2.191.126	23,0

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 2023 la voce ha registrato complessivamente un incremento di 2.191 mila Euro dovuto all'ottenimento dell'anticipazione del contributo pubblico per la realizzazione dell'intervento di Riassetto Funzionale dell'Aerostazione di Grottaglie di cui alla Delibera CIPE 62/2011 per 394 mila euro unitamente l'incasso di 1.901 mila euro, quale contributo pubblico per la realizzazione delle opere di "Riqualifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL di Brindisi" di cui alla Convenzione ENAC – ADP del 2 novembre 2016. Da evidenziare, infine, il giroconto a contributo conto impianti dell'acconto incassato per la realizzazione del Bike Facilities Point presso l'aeroporto di Brindisi. C.d. "Progetto MIMOSA" nell'ambito del Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg V-A 2014-2020 Italia-Croazia.

Debiti verso fornitori

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
FORNIT.C/NOTE CRED.DA RICEV.	- 4.609.949	- 413.838	- 4.196.111	1.013,9
DEBITI V/FORNITORI	17.175.654	11.831.144	5.344.509	45,2
FORNITORI C/FT DA RICEVERE	12.945.824	11.267.008	1.678.816	14,9
CANONI DEMANIALI	3.650.196	4.442.676	- 792.479	- 17,8
TOTALE	29.161.725	27.126.989	2.034.736	7,5

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 2022 e versata entro il 31 gennaio 2024, e per la quota a conguaglio conteggiata sul traffico consuntivato nel 2023, da pagare entro il 31.07.2024.

La voce nel suo complesso registra un incremento del 7,5% dovuto essenzialmente all'incremento dei costi per acquisizione di beni e servizi legati all'incremento del traffico aeroportuale ed alla gestione a regime dell'aeroporto di Foggia.

I debiti verso fornitori comprendono una quota esigibile oltre i 12 mesi pari ad Euro 160 mila, di cui 54 mila esigibili oltre i 5 anni.

Debiti vs. controllanti

Al 31 dicembre 2023 non risultano in essere debiti nei confronti della controllante.

Debiti vs. imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
DEBITI V/FORNITORI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	78.148	104.165	26.017	- 25,0
TOTALE	78.148	104.165	26.017	- 25,0

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	2023	2022	Differenza	Var. %
DEBITO IVA	192.058	141.145	50.913	36,1
ERARIO C/IMP. SOST. TFR		35.929	- 35.929	- 100,0
ERARIO C/RITENUTE	544.382	516.256	28.127	5,4
ALTRI DEBITI V/ERARIO	189.016	191.239	- 2.223	- 1,2
DEB. V/ERARIO PER IMPOSTA SOSTITUTIVA		394.601	- 394.601	- 100,0
TOTALE	925.456	1.279.169	- 353.713	- 27,7

Nei debiti tributari sono compresi il debito IVA relativo al mese di dicembre 2023 pari ad Euro 192 mila al netto dell'acconto versato ed i debiti per ritenute IRPEF sulle retribuzioni e sui compensi erogati ai professionisti relativi al mese di dicembre 2023, rispettivamente pari ad Euro 536 mila e 8 mila,

Nella voce altri debiti tributari è ricompresa l'imposta di Bollo sulle fatture elettroniche quarto trimestre 2023 per Euro 2 mila, il saldo 2023 delle Accise nei confronti dell'Agenzia delle Dogane pari ad Euro 2 mila 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 per il riconoscimento fiscale della rivalutazione DL 104/2020, pari al 3% del maggior valore dei beni iscritta in bilancio al 31/12/2022 per un valore residuo di Euro 395 mila è stata pagata nel corso del 2023 entro il termine previsto per il versamento a saldo delle imposte sui redditi relative al periodo di imposta 2022.

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	2023	2022	Differenza	Var. %
DEBITI V/INPS	587.258	688.501	- 101.242	- 14,7
DEBITI V/INAIL	11.905	34.235	- 22.329	- 65,2
DEBITI V/PREVINDAI	46.134	36.911	9.223	25,0
DEBITI V/INPGI	890	1.031	- 141	- 13,7
DEBITI V/CASAGIT	754	725	29	4,0
DEBITI V/FPCGI	1.118	1.085	33	3,0
TOTALE	648.059	762.486	- 114.427	- 15,0

I debiti verso gli Enti previdenziali sono relativi ai contributi maturati sulle retribuzioni di dicembre 2023, mentre il debito v/Inail si riferisce al saldo 2023 derivante dall'autoliquidazione presentata nel febbraio 2024.

Altri debiti

Gli "Altri debiti" sono composti come di seguito:

Esigibili entro l'esercizio successivo

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
DEBITI V/DIPENDENTI	2.569.275	2.515.058	54.217	2,2
DEBITI V/DIPENDENTI WELFARE AZIENDALE	223.381	123.038	100.344	81,6
ALTRI DEBITI A BREVE	3.091.637	2.243.193	848.444	37,8
ALTRI DEBITI VERSO ENAC PER SERVIZIO ANTINCENDIO	14.417.158	13.017.924	1.399.234	10,7
DEBITI X ADDIZ.DIRITTI IMBARCO	9.994.385	8.067.376	1.927.009	23,9
DEBITI V/COMP.AEREE PER BIGLIET.	251.188	335.800	- 84.613	- 25,2
DEBITI V/IATA PER BIGLIET.	3.663	16.412	- 12.748	- 77,7
TOTALE	30.550.688	26.318.800	4.231.888	16,1

Esigibili oltre l'esercizio successivo:

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI SUBCONC.	444.994	473.381	- 28.387	- 6,0
TOTALE	444.994	473.381	- 28.387	- 6,0

Nel complesso la voce registra, rispetto all'esercizio precedente, un incremento pari ad Euro 4.204 mila.

In particolare, l'aumento ha riguardato i debiti relativi alle addizionali sui diritti di imbarco passeggeri che al 31.12.2023 ammontano complessivamente ad Euro 9.994 mila (+ 1.927 mila euro rispetto all'esercizio 2022). 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 1.399 mila. Pertanto il debito complessivo al 31.12.2023 ammonta ad Euro 14.417 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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
158.424.268	171.713.119	(13.288.851)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale. Al 31.12.2023 i ratei e risconti passivi ammontano a circa Euro 158.424 mila e registrano un decremento di Euro 13.289 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 90.763 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	2023	2022	Differenza	Var. %
Contributi su competenze variabili dipendenti	66.339	45.797	20.542	44,85
Altri	34.830	12.399	22.431	180,91
TOTALE	101.169	58.196	42.973	73,84

Descrizione risconti	2023	2022	Differenza	Var. %
Canoni di sub concessione	323.080	177.890	145.190	81,62
Proventi security e patenti aeroportuali	89.594	101.196	-11.602	-11,46
Proventi di pubblicità	27.893	108.869	-80.976	-74,38
Contributo c/impianti	157.879.411	171.235.444	-13.356.033	-7,80
Altri	3.121	31.524	-28.403	-90,10
Totale risconti	158.323.099	171.654.923	-13.331.824	-7,77

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

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.22	Incrementi	Decrementi	conto economico 2023	Risconti passivi al 31.12.23
		Beni gratuitamente devolvibili:	64.954	19.079			2.542	16.537
ENAC	FO	Riattamento aviorimesse e palazzine soccorso	364	58	0	0	15	43
ENAC	BR	Nuovo impianto di termo-condizionamento	1.579	253	0	0	63	190
ENAC	BR	Riqualifica del piazzale di sosta aeromobili	2.261	452	0	0	90	362
ENAC	FO	Riqualificazione infrastrutture di volo	886	177	0	0	35	142
ENAC	FO	Ripristino Aerostazione passeggeri	2.595	623	0	0	104	519
ENAC	BA	Nuova aerostazione passeggeri	45.540	14.293	0	0	1.785	12.508
ENAC	BA	Opere di pertinenza: passerelle telescopiche	1.924	606	0	0	76	530
ENAC	BA	Opere di pertinenza: opera d'arte	460	0	0	0	0	0
ENAC	BA	Ampliamento dei piazzali di sosta e vie di rullaggio	9.345	2.617	0	0	374	2.243
ENAC	BA	Ripristino degli ammaloramenti dei piazzali di sosta aa.mm.	1.349	594	0	0	54	540
ENAC	BA	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione alla nuova normativa security	2.227	980	0	0	89	891
ENAC	BA	Smaltimento acque meteoriche	1.432	630	0	0	57	573
ENAC	BA	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.432	572	0	0	57	515
ENAC	BA	Ristrutturazione Caserma VVF	1.441	634	0	0	58	576
ENAC	BA	Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	1.156	462	0	0	46	416
ENAC	BA	Lavori di riqualificazione di un tratto di Via D'Annunzio ed inserimento di rotonda al crocevia con Via E.Ferrari	189	74	0	0	7	67
ENAC	BR	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	165	66	0	0	7	59
ENAC	BR	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	9.944	3.971	0	0	397	3.574
ENAC	BR	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento:						8.329
		(resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, pista 05/23)	20.819	9.161	0	0	832	0
ENAC	BR	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento:						1.507
		(strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche)	3.769	1.658	0	0	151	0
ENAC	BR	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1.453	581	0	0	58	523
ENAC	BR	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	845	304	0	0	34	270
Regione Puglia	BA	Progetto Interreg Italia-Albania - Ampliamento ed adeguamento vecchia aerostazione	1.300	233	0	0	42	191

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.22	Incrementi	Decrementi	conto economico 2023	Risconti passivi al 31.12.23
ENAC	BA	Impianto di depurazione e smaltimento bottini di bordo - Contributi PON	500	160	0	0	20	140
Regione Puglia	BA	Sistemazione nuova sede Protezione Civile	1.350	714	0	0	54	660
ENAC	BA	Adeguamento e completamento strada perimetrale	306	122	0	0	12	110
ENAC	BA	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2.010	715	0	0	79	636
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	4.001	0	0	308	3.693
Regione Puglia	BA	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	8.969	4.622	0	0	355	4.267
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	43.041	0	0	3.910	39.131
Regione Puglia	TA	Opere elettromeccaniche deposito carburanti	2.413	1.062	0	0	96	966
ENAC	BA e BR	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.452	41	0	0	8	33
Regione Puglia	BA	Realizzazione stazione Ferrotranviaria	167	73	0	0	7	66
ENAC	BA	Sistema di smistamento bagagli	2.668	1.114	0	0	129	985
Regione Puglia	BA	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	451	264	0	0	21	243
Regione Puglia	BR	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	732	360	0	0	28	332
Regione Puglia	FO	Opere elettriche	116	61	0	0	6	55
Regione Puglia	FO	Impianti speciali	100	53	0	0	5	48
Regione Puglia	FO	Opere civili	154	81	0	0	8	73
Regione Puglia	BA	Potenziamento impianto elettrico	159	102	0	0	6	96
Regione Puglia	BA	Centro polifunzionale prima infanzia	710	397	0	0	28	369
Regione Puglia	FO	Adeguamento Infrastrutture di volo	11.142	6.893	0	0	431	6.462
ENAC	BA	Ampliamento aerostazione lato est - contributi PON Trasporti	12.448	8.464	0	0	498	7.966
Regione Puglia	BA	Ampliamento aerostazione lato est - contributi CIPE 142/99	7.994	5.493	0	0	320	5.173
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Aerostazione contributi POI 2007-2013	4.157	2.827	0	0	166	2.661
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Impianto di cogenerazione contributi POI 2007-2013	4.120	2.966	0	0	165	2.801
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Impianto AVL contributi POI 2007-2013	1.527	1.100	0	0	61	1.039
Regione Puglia	BR	Ristrutturazione caserma VVF	1.271	915	0	0	51	864
Regione Puglia	BR	Rifacimento piazzali di sosta aeromobili	5.269	4.215	0	0	211	4.004
Regione Puglia	BR	Ampliamento sale imbarco	6.218	4.975	0	0	249	4.726

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.22	Incrementi	Decrementi	conto economico 2023	Risconti passivi al 31.12.23
ENAC	BA	Raccordi C e D e Riqualifica Piazzali	4.289	3.431	0	0	171	3.260
Regione Puglia	TA	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Lotto Hangar Two	4.118	3.459	0	0	165	3.294
Regione Puglia	TA	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Piattaforma Logistica Integrata	8.731	8.033	0	0	349	7.684
ENAC	BA	Adeguamento Infrastrutture di Volo e prolungamento Pista - Adeguamento RESA	7.579	7.040	0	371	303	6.366
ENAC	BA	Impianti AVL	3.336	2.935	0	0	133	2.802
Regione Puglia	FO	Prolungamento Pista di Volo RWY 15/33	12.006	11.047	0	0	480	10.567
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto FreshWays - Programma di Cooperazione Interreg V.A. Italy - Greece 2014-2020	1.312	1.027	125	0	121	1.031
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto Adegreen - Programma di Cooperazione Interreg CBC Italia - Croazia 2014-2020	34	24	0	0	7	17
Regione Puglia	BA	Progetto OnCloudNine - Programma di Cooperazione Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014/2020	248	174	0	0	50	124
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto Interpass - Adriatic-Ionian Programme INTERREG V-B Transnational 2014-2020	33	23	0	0	7	16
Regione Puglia	BA	Smaltimento acque meteoriche Parcheggio P3	169	156	0	0	7	149
Agenzia delle Entrate	BA	Beni agevolabili ai sensi dell'art. 1, commi 1051-1063 della legge 178/2020 - INDUSTRIA 4.0	75	60	0	0	15	45
Regione Puglia	BR	Sistema monitoraggio aria	175	0	175	0	17	158
Regione Puglia	BA/BR	Progetto Mimosa (pax in bici)	212	0	212	0	11	201
		TOTALE	337.438	171.235	512	371	13.497	157.879

Come sopra evidenziato, i risconti passivi nel complesso si sono decrementati di Euro 13.332 mila, a fronte di contributi in c/impianti di competenza 2023 di Euro 13.497 mila. La differenza scaturisce dalla somma algebrica del decremento di circa Euro 371 mila a seguito della rideterminazione da parte di ENAC, dei contributi a valere sui Fondi PAC, e gli incrementi derivanti dall'entrata in funzione di investimenti finanziati attraverso le economie della Delibera CIPE 62/11 e dall'acquisto e realizzazione di beni ed infrastrutture finanziati attraverso i programmi di cooperazione europea Interreg Italia Grecia 2014- 2020. ed Interreg Italia – Croazia 2014 – 2020.

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	2023	2022	variazioni
<i>Iscritti nei ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	95.890.637	91.088.039	4.802.598
Diritti	54.922.593	53.726.018	1.196.575
Handling	13.861.244	14.295.345	-434.101
Beni ad uso comune e beni di uso esclusivo	2.312.195	1.584.652	727.543
Attività commerciali extra aviation	24.794.605	21.482.023	3.312.582
<i>Iscritti negli altri ricavi e proventi</i>	2.443.179	8.185.648	-5.742.469
Residuali	2.443.179	8.185.648	-5.742.469
Totale	98.333.816	99.273.687	-939.871

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).

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 Piano tariffario vigente 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 e fino all'approvazione della nuova proposta tariffaria 2024-2027.

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.

Attività commerciali extra aviation

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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
121.433.121	116.978.384	4.454.737

Il valore della produzione, pari a circa 121 milioni Euro, registra un incremento di 4,5 milioni di Euro.

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

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	95.890.637	91.088.039	4.802.598
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	588.289	286.035	302.254
Altri ricavi e proventi	24.954.195	25.604.310	-650.115
Totale	121.433.121	116.978.384	4.454.737

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI DI GESTIONE	701.209	636.163	65.046	10,22
PROVENTI DI HANDLING	13.861.244	14.295.345	-434.101	-3,04
PROVENTI DI BIGLIETTERIA	336.028	465.973	-129.945	-27,89
CANONI SUBCONCESSIONE	23.192.224	19.023.226	4.168.998	21,92
CANONI USO SALA VIP	465.374	253.651	211.723	83,47
CANONI SUB. SPAZI PUBBLICITARI	1.013.531	1.213.228	-199.697	-16,46
CANONI SUB SERV.RIF.CARBURANTE	956.606	909.254	47.352	5,21
PROVEN.DA PARCHEGGIO	201.631	170.861	30.770	18,01
DIRITTI AEROPORTUALI	54.922.593	53.726.018	1.196.575	2,23
PROV.SERV.CENTRALIZZATI	240.198	394.320	-154.122	-39,09
TOTALE	95.890.637	91.088.039	4.802.598	5,27

Rispetto al 2022, i ricavi delle vendite e delle prestazioni registrano nel complesso un incremento del 5,27% per effetto dell'incremento dei volumi di traffico che a livello di sistema aeroportuale pugliese hanno registrato un +4,5%.

In particolare:

- i ricavi dell'attività di handling si riducono del 3,04% a causa del minor numero di tocche registrate, compensate parzialmente dall'utilizzo da parte delle Compagnie Aeree di aeromobili con maggiore capacità di riempimento, mentre i ricavi per diritti e tasse aeroportuali aumentano del 2,23%;
- i canoni di sub concessione registrano un incremento del 21,92% derivante dalla cessazione delle rimodulazioni Covid e ripristino dell'applicazione di tutte le clausole contrattuali previste.

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 8.752 per fees su attività di biglietteria;
- ARET Puglia Promozione: Euro 259.653 mila per attività pubblicitarie, servizi Info-Point sugli Aeroporti di Bari e Brindisi e fees su attività di biglietteria;
- Arpa Puglia: Euro 23 per fees su attività di biglietteria ;
- Asset: Euro 1.323 per fees su attività di biglietteria ;
- Apulia Film Commission: Euro 11.624 per fees su attività di biglietteria;
- Puglia Sviluppo: Euro 660 per fees su attività di biglietteria;
- Acquedotto Pugliese: Euro 12.893 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 2023 registrano un incremento pari al 2,23% rispetto all'esercizio 2022, dovuto essenzialmente all'incremento del traffico passeggeri transitati sugli scali pugliesi a livello di sistema (17,1%).

CATEGORIA	2023	2022	DIFFERENZA
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	14.859.752	14.096.018	763.734
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	804	840	-36
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	8.519.687	9.042.351	-522.664
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	6.277.803	6.014.968	262.835
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	3.980.257	3.813.614	166.643
DIRITTI PRM	2.845.686	2.912.226	-66.540
TOTALE BARI	36.483.989	35.880.017	603.972
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	7.077.817	6.820.076	257.741
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	4472,77	608	3.865
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	4.165.347	4.430.691	-265.344
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	3.082.986	2.987.697	95.289
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	1.954.689	1.894.262	60.427
DIRITTI PRM	1.397.087	1.446.122	-49.035
TOTALE BRINDISI	17.682.399	17.579.456	102.943
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	113.356	15.588	97.768
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	325.247	78.977	246.270
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	29.937	4.225	25.712
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	47.218	6.664	40.554
DIRITTI PRM	21.078	3.023	18.055
TOTALE FOGGIA	536.836	108.477	428.359
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	2.646	2.607	39
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	17.106	9.095	8.011
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	197.853	144.577	53.276
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	1.079	1.075	4
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	683,88	681	3
DIRITTI PRM	0	33	-33
TOTALE GROTTAGLIE	219.368	158.067	61.300
TOTALE GENERALE	54.922.593	53.726.018	1.196.575



Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
INCREM.IMMOBILIZZ. IMMATERIALI	56.677	35.245	21.432	60,81
INCREM.IMMOBILIZZ. MATERIALI	531.612	250.790	280.822	111,98
TOTALE	588.289	286.035	302.254	105,67

La voce è rappresentata dalla sospensione di costi relativi a personale tecnico interno per la progettazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali inseriti nel Piano degli interventi aeroportuali 2023-2027. Parte di questi rientrano nell'Accordo di Programma Quadro Trasporti 2007-2013 a valere sui fondi CIPE 62/2011. L'incremento rispetto all'esercizio precedente deriva dal maggior impiego del personale tecnico, informatico e di sicurezza nelle fasi realizzative degli interventi infrastrutturali di Bari e Brindisi e nei processi di adeguamento ed ammodernamento dei sistemi informatici e di security dell'intera rete aeroportuale pugliese.

Altri ricavi e proventi

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
VARI	2.443.179	8.185.648	-5.742.469	-70,15%
CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	9.014.068	3.930.428	5.083.639	129,34%
CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI (QUOTA ESERCIZIO)	13.496.948	13.488.234	8.714	0,06%
TOTALE	24.954.195	25.604.310	-650.115	-2,54%

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI E PROV.DIVERSI	601.979	608.669	-6.690	-1,10
RECUPERO SPESE DIVERSE	453.386	535.772	-82.386	-15,38
RECUPERO UTENZE COMUNI	927.997	630.097	297.900	47,28
RILASCIO FONDI SVAL.CREDITI COMM. E DIVERSI	51.189	6.551	44.638	681,34
RILASCIO FONDO RISCHI	17.754	3.036.011	-3.018.257	-99,42
SOPRAVVENIENZE ATTIVE DIVERSE	390.724	3.363.740	-2.973.016	-88,38
PLUSVALENZE PATRIMONIALI	150	4.808	-4.658	-96,88
TOTALE	2.443.179	8.185.648	-5.742.469	-70,15

Rispetto all'esercizio precedente la voce "Altri ricavi e proventi" si decrementa di 5.742 mila Euro. In particolare la riduzione ha riguardato il rilascio del Fondo rischi legali e le minori sopravvenienze attive

registrate nell'esercizio.

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

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
CONTRIB. PROGETTI REG.PUGLIA	0	131.911	-131.911	-100,00
CONTRIB. GSE FOTVOLTAICO	126.049	95.668	30.381	31,76
ALTRI CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	256.131	321.783	-65.652	-20,40
CONTR. REG. PUGLIA SIEG FOGGIA	8.631.887	3.381.066	5.250.821	155,30
TOTALE	9.014.068	3.930.428	5.083.640	129,34

I contributi in conto esercizio registrano un incremento di circa 5,1 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente a seguito dell'accertamento del contributo per l'esercizio 2023 che la Regione Puglia riconosce a compensazione dei costi sostenuti per il Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG) svolto presso l'aeroporto di Foggia. Tale incremento è dovuto agli oneri derivanti dai maggiori costi sostenuti per offrire i servizi necessari (antincendio, sanitario, sicurezza ed ENAV, etc...) a garantire l'operatività aeroportuale dei voli commerciali per l'intero esercizio 2023.

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
CONTR. PON INFRASTRUTTURE	3.071.315	3.088.162	-16.847	-0,55
CONTR. BENI GRAT.DEVOLVIBILI	2.671.504	2.694.174	-22.670	-0,84
CONTR. FERROTRAMVIARIA	6.662	6.662	0	0,00
CONTR. INTERREG	236.680	205.947	30.733	14,92
CONTRIB. REG.PUGLIA CIPE	7.103.886	7.086.388	17.498	0,25
CONTRIB.INDUSTRIA 4.0	15.000	15.000	0	0,00
CONTRIB.MIN.AMBIENTE POI ENERGIA	391.900	391.900	0	0,00
TOTALE	13.496.948	13.488.234	8.714	0,06

I contributi in conto impianti, in linea con l'esercizio scorso, registrano un incremento di circa 9 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, e dall'acquisto e realizzazione di beni ed infrastrutture finanziati attraverso i programmi di cooperazione europea Interreg Italia Grecia 2014-2020 ed Interreg Italia – Croazia 2014 – 2020.

Nei contributi c/impianti sono ricompresi 7.164 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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
125.395.012	121.100.473	4.294.539

Si rileva un incremento di circa Euro 4.295 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 2023 e 2022 emergono le variazioni di seguito riportate:

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	975.938	672.274	303.664
Servizi	68.771.289	67.817.272	954.017
Godimento di beni di terzi	8.761.632	7.830.611	931.021
Salari e stipendi	18.796.733	16.986.556	1.810.177
Oneri sociali	3.471.639	3.414.031	57.608
Trattamento di fine rapporto	1.105.916	1.146.364	-40.448
Altri costi del personale	27.500	11.988	15.512
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	235.143	250.466	-15.323
Ammortamento immobilizzazioni materiali	22.085.514	21.412.609	672.905
Svalutazioni crediti attivo circolante	4.245	119.005	-114.760
Variazione rimanenze materie prime	-100.377	72.790	-173.167
Accantonamento per rischi	25.305	202.122	-176.817
Altri accantonamenti	97.926	102.127	-4.201
Oneri diversi di gestione	1.136.609	1.062.258	74.351
TOTALE	125.395.012	121.100.473	4.294.539

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 304 mila rispetto al 31 dicembre 2022

riferito in particolare all'acquisto di vestiario per i dipendenti, di cancelleria utilizzata nel settore handling, e di materiale di scorta impiegato nell'attività di agibilità aeroportuale.

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ACQUISTO MATER.MANUTENZIONE	23.073	0	23.073	100,00
ACQ.MAT.OFFICINA.MEZZI RAMPA	1.145	700	445	63,64
ACQ.MATER.HANDLING	30.712	46.162	-15.450	-33,47
ACQUISTI SECURITY	9.600	3.463	6.137	177,25
ACQUISTO MAT.LE AGIBILITA'	73.222	1.218	72.004	5910,81
ACQUISTO MATERIALE SANITARIO	2.770	7.829	-5.059	-64,63
CARBURANTE PER RISCALDAMENTO	38.187	37.026	1.161	3,14
CARBURANTI E LUBRIFICANTI	378.685	364.862	13.823	3,79
CANCELLERIA E STAMPATI	41.511	46.101	-4.590	-9,96
CANCELLERIA E STAMP.HANDLING	75.547	35.080	40.467	115,35
FOTOCOPIE	189	0	189	100,00
VESTIARIO DIPENDENTI	201.090	65.665	135.425	206,24
ALTRI ACQUISTI	92.347	52.949	39.398	74,41
ACQ.TESSERE SIST.CONTR.ACCE	6.750	8.575	-1.825	-21,28
ACQUISTO MATER. PULIZIA	1.109	2.644	-1.535	-58,06
ACQUISTO MATER.MANUTENZIONE	975.938	672.274	303.664	45,17
TOTALE	975.893	672.274	303.664	45,17

Costi per servizi

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
PRESTAZIONI DI TERZI	617.936	306.661	311.275	101,50
PRESTAZIONI SERVIZIO PULIZIA	2.479.570	2.582.016	-102.446	-3,97
PRESTAZIONI FACCHINAGGIO	1.609.247	1.870.047	-260.800	-13,95
SERVIZIO FALCONERIA	333.545	222.508	111.037	49,90
PRESTAZIONI SERVIZIO ANTINCENDIO	647.155	294.303	352.852	119,89
GESTIONE PRONTO SOCCORSO	362.723	374.501	-11.778	-3,15
SERVIZIO PASS.RID.MOBILITA'	2.211.939	2.109.050	102.889	4,88
GESTIONE SALA VIP	400.255	279.867	120.388	43,02
ONERI PER SERVIZIO ANTINCENDIO	1.399.234	1.589.971	-190.737	-12,00
PRESTAZIONI SERVIZI SICUREZZA	9.298.678	7.752.519	1.546.159	19,94
INTERMEDIAZIONE AGENZIA LAVORO INTERINALE	15.962	8.257	7.705	93,32
SPESE RIPROTEZIONE PAX	150.412	101.893	48.519	47,62
SPESE POSTALI	28	27	1	3,32
CANONI ASSISTENZA FULL RENT	53.680	47.488	6.192	13,04
SERVIZIO INFO POINT	268.002	265.601	2.401	0,90
PRESTAZIONI DI MANUTENZIONE	4.270.696	3.820.307	450.389	11,79
PRESTAZIONI MANUTENZIONE VERDE	360.475	330.195	30.280	9,17
MANUTENZIONI E RIPARAZIONI	1.558.466	1.450.501	107.965	7,44
UTENZA ENERGIA ELETTRICA	3.566.876	5.053.120	-1.486.244	-29,41
UTENZA GAS	345.715	516.104	-170.389	-33,01
UTENZA IDRICA	548.537	464.780	83.757	18,02
UTENZA TELEFONICA	144.778	143.366	1.412	0,99
ASSISTENZA SOFTWARE E SITO WEB	392.560	463.621	-71.061	-15,33

BONUS CARBURANTE A DIPENDENTI	0	68.200	-68.200	-100,00
TICKET RESTAURANT	512.608	495.479	17.129	3,46
ADDESTRAMENTO PROF.LE DIPEND	94.576	150.277	-55.701	-37,07
VISITE MEDICHE FISCALI	8.668	9.871	-1.203	-12,18
WELFARE AZIENDALE - COMMISSIONI	8.448	5.025	3.423	68,13
COMPENSI A CONSULENTI ESTERNI	433.697	496.768	-63.071	-12,70
PRESTAZIONI PROFESSIONALI DIVERSE	212.119	151.577	60.542	39,94
ONERI CONTRATTO DI PUBBLICITA'	5.220	463.030	-457.810	-98,87
COMPENSI AMMINISTRATORE	103.327	79.077	24.250	30,67
COMPENSI COLLEGIO SINDACALE	52.000	52.000	0	0,00
CONTRIBUTI AMMINISTRATORI E SINDACI	16.809	15.811	998	6,31
VIAGGI E TRASF.CONSULENTI	1.266	628	638	101,76
VIAGGI E TRASF.AMM.RI E SIND	15.580	9.815	5.765	58,74
VIAGGI E TRASF.DIPENDENTI	65.360	46.566	18.794	40,36
ASSICURAZIONI	539.888	568.405	-28.517	-5,02
STAMPA ED INSERZIONI	36.690	62.531	-25.841	-41,33
PUBBLICITA' DIVERSE	156.489	141.300	15.189	10,75
SPESE DI RAPPRESENTANZA	22.429	31.432	-9.003	-28,64
ALTRI COSTI ORGANI SOCIALI	1.075	313	762	243,10
PROMOZIONI COMMERCIALI	34.942.046	34.610.845	331.201	0,96
PROGETTI NAZIONALI E COMUNITARI	265.532	191.644	73.888	38,55
ONERI E COMMISSIONI BANCARIE	154.688	119.975	34.713	28,93
SERVIZI SUPPORTO STRUTTURE AZIENDALI	86.305	0	86.305	100,00
TOTALE	68.771.289	67.817.272	954.017	1,41

Rispetto al precedente esercizio i costi per servizi si incrementano di circa Euro 954 mila.

Le voci che hanno registrato l'incremento maggiore rispetto all'esercizio precedente sono i costi per le prestazioni di sicurezza dei passeggeri (+1.546 mila Euro rispetto al 2022 pari a circa il 20% in più), il servizio AFIS presso l'aeroporto di Foggia (+364 mila Euro rispetto al 2022, pari al 300% in più), il servizio antincendio (+353 mila Euro rispetto al 2022, pari al 120% in più) e più in generale tutti i costi strettamente legati ai servizi operativi del business aeroportuale dovuti all'incremento del traffico aeroportuale ed alla gestione a regime dell'aeroporto di Foggia.

Per contro, l'esercizio 2023 evidenzia una riduzione dei costi per utenze energetiche (-1.488 mila euro rispetto al 2022 pari al -20%), per i servizi di pulizia (-222 mila euro rispetto al 2022 pari a -9%) e per facchinaggio (-261 mila euro rispetto al 2022 pari a -14%). Si registra, inoltre una riduzione di Euro 458 mila (pari a -99%) per royalties corrisposte nell'ambito della gestione dei servizi di pubblicità, il cui contratto è terminato a gennaio 2023.

Nella voce "Costi per servizi" sono ricompresi 549 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	2023	2022	Differenza	Var. %
NOLEGGI E FITTI DIVERSI	125.125	101.067	24.058	23,80
CANONI NOLEGGI FULL RENT	65.655	59.287	6.368	10,74
NOLEGGIO MEZZI AEROPORTUALI	1.221.509	1.080.411	141.098	13,06
CANONI DEMANIALI V/ENAC	7.095.005	6.273.959	821.046	13,09
CANONI DEMANIALI V/ALTRI	10.490	5.754	4.736	82,29
LOCAZIONI E LICENZE D'USO	52.088	105.937	-53.849	-50,83
SERVIZI CUTE	92.732	89.056	3.676	4,13
SERVIZI WORLDTRACER	22.042	23.576	-1.534	-6,51
SERVIZI DCS	76.988	91.563	-14.575	-15,92
TOTALE	8.761.632	7.830.611	931.021	11,89

I costi per godimento di beni di terzi registrano un incremento di circa 931 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 2023 calcolato secondo le indicazioni fornite dallo stesso Ente.

Nella voce sono ricompresi 10 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 3.375 mila.

La voce in esame è così dettagliata:

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
SALARI E STIPENDI	15.421.357	14.364.794	1.056.563	7,36
ONERI SOCIALI	3.471.639	3.414.031	57.608	1,69
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.105.916	1.146.364	-40.448	-3,53
ALTRI ONERI DEL PERSONALE	27.500	11.988	15.512	129,40
COSTO DEL PERSONALE SOMMINISTRATO	3.375.376	2.621.763	753.613	28,74
TOTALE	23.401.788	21.558.939	1.842.849	8,55

L'incremento del costo del personale si incrementa del 8,55% principalmente per:

- incremento dell'organico nel corso del 2023 (+23 unità tutte appartenenti al settore operativo) a fronte di un decremento di n. 5 unità (a causa di dimissioni e pensionamento);
- trasformazione dei contratti di lavoro part-time in full-time per n. 33 dipendenti del settore operativo;
- incremento dei premi variabili dovuti ai risultati aziendali;
- aumento dei minimi tabellari legati al rinnovo del CCNL del Trasporto Aereo;

- maggior ricorso al lavoro somministrato, in considerazione dell'elevato numero di passeggeri in transito e dell'incremento del numero di movimenti durante la stagione estiva e 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.
- Il fabbisogno di personale 2023 è stato autorizzato dalla Regione Puglia con DGR n. 439 del 03.04.2023 e n. 1355 del 02.10.2023.

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano ad Euro 22.321 mila di cui Euro 235 mila relativi alle immobilizzazioni immateriali ed Euro 22.086 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	2023	2022	Differenza	Var. %
AMMORT.CONCESS.BREVET.MARCHI	8.639	7.184	1.455	20,24
AMMORT.SFW INFRASTR. DATI WAN	0	9.839	-9.839	-100,00
AMMORT.ALTR. IMMOBILIZZ. IMMAT.LI	213.167	220.106	-6.939	-3,15
AMMORT.SFW SIST.GEST.AUTOMATICA BA	13.337	13.337	0	0,00
TOTALE AMMORTAMENTI IMMATERIALI	235.143	250.466	-15.323	-6,12
AMMORT. TERRENI E FABBRICATI	18.951	6.427	12.524	194,88
AMMORT. IMPIANTI E MACCHINARI	154.981	147.221	7.760	5,27
AMMORT. ATTREZZATURE	193.899	105.131	88.768	84,44
AMMORT. ALTRI IMMOBILIZZ. MATERIALI	21.717.683	21.153.830	563.853	2,67
TOTALE AMMORTAMENTI MATERIALI	22.085.514	21.412.609	672.905	3,14

Si precisa che la voce ammortamenti ingloba Interessi Revolving capitalizzati in esercizi precedenti per quota 2023 pari ad Euro 63 mila.

Le quote di ammortamento 2023 coperte da contributi ammontano ad Euro 13.496.948.

In ossequio ai principi della prudenza e della competenza nell'esercizio 2023, al fine di fronteggiare l'eventuale rischio di perdite, si è proceduto alla svalutazione dei crediti iscritti nell'attivo circolante come per Euro 4 mila i crediti commerciali in considerazione di vari fattori di rischio del settore.

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ACCANT.PERDITE SU CREDITI	4.245	119.005	-114.760	-96,43
TOTALE	4.245	119.005	-114.760	-96,43



Accantonamento per rischi

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	25.305	202.122	-176.817	-87,48
TOTALE	25.305	202.122	-176.817	-87,48

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 177 mila in quanto non sono stati individuate nuove esigenze di accantonamento.

Altri accantonamenti

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
ALTRI ACCANTONAMENTI	97.926	102.127	-4.201	-4,11
TOTALE	97.926	102.127	-4.201	-4,11

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

Oneri diversi di gestione

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
IMPOSTA DI BOLLO	24.609	22.747	1.862	8,19
IMPOSTA DI REGISTRO	13.809	33.050	-19.241	-58,22
TASSA VIDIMAZIONE REGISTRI	516	516	0	0,00
TASSA PROPRIETA AUTOVEICOLI	4.848	4.928	-80	-1,62
IMPOSTE COMUNALI	235.132	142.974	92.158	64,46
ALTRE IMPOSTE E TASSE DIVERSE	80.176	54.108	26.068	48,18
DIRITTI CAMERALI	2.449	2.319	130	5,59
PERDITE SU CREDITI	0	19.835	-19.835	-100,00
GIORNALI / LIBRI / RIVISTE	17.437	17.816	-379	-2,13
QUOTE ASSOCIATIVE	268.141	144.440	123.701	85,64
COSTI VARI D'ESERCIZIO	187.484	101.464	86.020	84,78
SOPRAVVENIENZE PASSIVE DIVERSE	302.008	518.062	-216.054	-41,70
TOTALE	1.136.609	1.062.258	74.351	7,00

La voce in esame registra un incremento rispetto al 2022 di 74 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, riduzione di ricavi per rimodulazioni contrattuali e una minusvalenza di Euro 5 mila per cessione di bene strumentale obsoleto.



Nella voce sono ricompresi 138 mila Euro quali oneri per la tassa rifiuti e 2 mila Euro per l'imposta di pubblicità dovuti all'Amministrazione Comunale di Bari, Euro 75 mila per tassa rifiuti ed Euro 1 mila 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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
(890.761)	(1.179.260)	(288.499)

Gli oneri finanziari netti si decrementano rispetto all'esercizio 2022 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	2023	2022	Differenza	Var. %
INTERESSI ATTIVI ALTRI TITOLI	0	595	-595	-100,00
INTERESSI ATTIVI C/C BANCARI	329.485	18.375	311.110	1693,16
INTERESSI ATTIVI DIVERSI	611	409	202	49,17
TOTALE	330.096	19.379	310.717	1603,38

Tale voce registra un incremento di 311 mila Euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente agli interessi attivi su c/c bancari.

Oneri finanziari

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
INTERESSI PASSIVI BANCARI	1.217.960	1.197.775	20.185	1,69
INTERESSI PASSIVI DI MORA	1.415	320	1.095	342,71
INTERESSI PASSIVI V/REGIONE PUGLIA	1.304	49	1.255	2567,51
TOTALE	1.220.680	1.198.143	22.537	1,88

La voce "Oneri finanziari" si incrementa del 1,88% rispetto al 2022.

In particolare, gli interessi passivi bancari registrano un incremento di circa 22 mila Euro dovuto principalmente al pagamento degli interessi 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. Si precisa che la quota interessi 2023 del predetto mutuo ammonta ad Euro 928 mila ed è esposta al netto della quota recuperata dal derivato di copertura pari ad Euro 414 mila.

Utili e perdite su cambi

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
UTILI SU CAMBI	137	113	24	21,18
TOTALE	137	113	24	21,18

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
PERDITE SU CAMBI	314	609	-295	-48,45
TOTALE	314	609	-295	-48,45

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
RIVALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI	1.130.000	-	1.130.000	100,00
TOTALE	1.130.000	-	1.130.000	100,00

Al 31.12.2023 si registrano proventi finanziari derivanti da rivalutazioni di strumenti finanziari derivati pari ad Euro 1.130 mila.

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.

Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
63.213	609.075	(545.862)

DESCRIZIONE	2023	2022	Differenza	Var. %
IRES C/ESERCIZIO	0	0	0	
IRAP C/ESERCIZIO	0	0	0	
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI	74.626	0	74.626	100,00%
IMPOSTE ANTICIPATE	-11.413	609.075	-620.488	-101,87%
IMPOSTE DIFFERITE	0	0	0	
TOTALE	63.213	609.075	-545.862	-89,62%

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	31/12/2023		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
EBT/IRES teorica	-3.722.652	-893.436	24,00%
Differenze che non si riverseranno in es. successivi			
Costi indeducibili	126.559	30.374	
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Acc.to fondo svalutazione crediti	4.245	1.019	24,00%
Acc.to fondo rischi legali	123.232	29.576	24,00%
TARI	144.218	34.612	24,00%
Quote associative	59.372	14.249	24,00%
Retribuzioni welfare non pagate	0	0	0,00%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	91.377	24,00%
Art Bonus Legge 206/2014	150.000	36.000	24,00%
Perdita Fiscale IRES	0	0	0,00%
Differenze temporanee deducibili da esercizi precedenti			
Utilizzo fondo rischi legali	-174.995	-41.999	24,00%
Utilizzo fondo rischi su crediti	-51.189	-12.285	24,00%
TARI	-46.072	-11.057	24,00%
Quote associative	-213	-51	24,00%
Retribuzioni welfare esercizi precedenti	0	0	0,00%
Altre	-11.249	-2.700	24,00%
Credito d'imposta Art Bonus Legge 206/2014	-97.500	-23.400	24,00%
Credito d'imposta industria 4.0	-15.000	-3.600	24,00%
Amm.ti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-91.377	24,00%
	0	0	0
Totale/ IRES Effettiva	-3.511.244	-842.699	22,64%

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

Descrizione	31/12/2023		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
Risultato operativo	-3.961.891		
Costi non rilevanti ai fini IRAP	23.406.034		
Imponibile IRAP	19.444.143	995.540	5,12%
Differenze che non si riverseranno in es. successivi			
Costi indeducibili	429.508	21.991	5,12%
Deduzione cuneo fiscale	-20.105.967	-1.029.426	5,12%
Differenze su cambi	0	0	0,00%
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Compenso amministratore non pagato	0	0	0,00%
Accantonamento fondo rischi legali	123.231	6.309	5,12%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	19.494	5,12%
Differenze temporanee tassabili in es. succ			
Ricavi non imponibili IRAP	-113.113	-5.791	5,12%
Utilizzo fondo rischi su crediti	-51.189	-2.621	5,12%
Utilizzo fondo rischi legali	-174.995	-8.960	5,12%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-19.492	5,12%
Effetti transizione IAS/IFRS	0	0	0,00%
Totale/ IRAP Effettiva	-448.382	-22.955	0,00%

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	31/12/2023			31/12/2022			Effetto a Conto Economico
	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	
Imposte anticipate attive							
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	21.336	24,00%	5.121	0
Tari 2022 non pagata	21.336	24,00%	5.121	67.408	24,00%	16.178	11.057
Tari 2023 non pagata	144.218	24,00%	34.612	0	24,00%	0	-34.612
Quote associative non pagate	59.372	24,00%	14.249	213	24,00%	51	-14.198
Retribuzioni Welfare non pagate	55.933	24,00%	13.424	55.933	24,00%	13.424	0
Acc.to fondo rischi per contenziosi	3.847.600	29,12%	1.120.420	3.899.364	29,12%	1.135.495	15.075
Acc.to fondo rischi per contenziosi	597.750	24,00%	143.461	597.750	24,00%	143.461	0
Perdite su crediti	3.918.330	24,00%	940.399	3.965.273	24,00%	951.664	11.265
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
Totale imposte anticipate attive	35.340.417		8.757.900	35.281.819		8.746.487	-11.413
Imposte differite passive							
Interessi di mora vertenza Ministero dei Trasporti	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
			0			0	0
Totale imposte differite passive	0		0	0		0	0
Costo / (Ricavo) per imposte differite							-11.413
Attività/Passività nette per imposte differite			8.757.900			8.746.487	

Informativa sulle perdite fiscali

	Ammontare periodo corrente	Aliquota fiscale periodo corrente	Imposte anticipate rilevate	Ammontare esercizio precedente	Aliquota fiscale esercizio corrente	Imposte anticipate rilevate
Perdite fiscali						
dell'esercizio	3.511.244	0,00%	0			
dell'esercizio	0	24,00%	0			
di esercizi precedenti - 2022				7.260.584	0,00%	0
di esercizi precedenti - 2021				16.969.141	0,00%	0
di esercizi precedenti - 2020				24.969.354	24,00%	5.992.646
Totale perdite fiscali	3.511.244		0	49.199.079		5.992.646
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	3.511.244			49.199.079		

Non si registrano imposte correnti.

Le imposte anticipate registrano un incremento di Euro 11 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 2023 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 2024 – 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 2023, ripartito per categoria, con le variazioni rispetto al precedente esercizio.

Descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
dirigenti	6	8							6	8
quadri	22	21	4	4	1	2	1	1	28	28
impiegati	151	152	53	56	4	6	1	1	209	215
operai	68	74	22	27	4	4	4	3	98	108
Totale	247	255	79	87	9	12	6	5	341	359

Rispetto alla forza lavoro dipendente AdP si precisa che a n. 350 dipendenti si applica il CCNL del Trasporto Aereo – sez. Gestori, ai n. 8 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 (€) 31.12.2023	Presunto introito minimo/Esbors o massimo in caso di smobilizzo (€)
Interest rate swap	752408	Euro	15.768.103	16/09/2019	31/12/2030	0,50%	EURIBOR 3M	1.139.783	1.054.567

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.

In data 1° marzo 2024, a seguito dell'estinzione anticipata del predetto finanziamento a lungo termine, si è proceduto anche all'estinzione totale del derivato.

Numero e Valore Nominale delle azioni della Società al 31 dicembre 2023

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 2023 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 2023 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 31/12/2023		saldo al 31/12/2022	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Parti correlate				
Regione Puglia	12.395.180	4.259.275	6.896.328	3.911.532
<i>C4 Crediti verso Controllanti</i>	<i>12.395.180</i>		<i>6.896.328</i>	
<i>D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)</i>				
<i>D6 (Acconti)</i>		<i>4.259.275</i>		<i>3.911.532</i>
Rapporti con imprese soggette al controllo della Regione Puglia	1.149.338	78.148	1.400.912	104.165
<i>di cui BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>	<i>94.399</i>	<i>-</i>	<i>92.099</i>	<i>-</i>
<i>di cui C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>	<i>1.054.939</i>	<i>-</i>	<i>1.308.812</i>	<i>-</i>
<i>di cui D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)</i>	<i>-</i>	<i>78.148</i>		<i>104.165</i>
Acquedotto Pugliese Spa	226.208	78.148	203.800	104.165
ARET Puglia Promozione	667.562	-	801.741	-
ARPA Puglia	8.404	-	5.147	-
Fondazione Apulia Film Commission	179.788	-	337.922	-
A.S.S.E.T.	38.185	-	15.647	-
ARPAL	-	-	-	-
ARESS	-	-	-	-
PUGLIA SVILUPPO	29.191	-	36.654	-
Amministrazione Comunale di Bari	2.000	68.971	2.000	46.072
<i>C5-quater Crediti vs Altri</i>	<i>2.000</i>	<i>-</i>	<i>2.000</i>	<i>-</i>
<i>D14 (Altri debiti)</i>	<i>-</i>	<i>68.971</i>	<i>-</i>	<i>46.072</i>
Amministrazione Comunale di Brindisi	0	1.022.144	-	309.514
<i>D14 (Altri debiti)</i>	<i>-</i>	<i>1.022.144</i>	<i>-</i>	<i>309.514</i>
TOTALE	13.546.518	5.428.538	8.299.240	4.371.283

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2023		saldo al 31/12/2022		
	Parti correlate	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Regione Puglia		15.899.312	-	10.777.174	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		8.752	-	50.637	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)</i>		8.726.461	-	3.590.519	-
<i>A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)</i>		7.164.100	-	7.136.018	-
Amministrazione Comunale di Brindisi		-	10.490	-	5.398
<i>B) 8 Godimento beni di terzi</i>		-	10.490	-	5.398
Amministrazione Comunale di Bari		-	140.274	-	94.475
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	140.274	-	94.475
Amministrazione Comunale di Brindisi		-	76.315	-	21.741
<i>B) 14 Oneri diversi di gestione</i>		-	76.315	-	21.741
Acquedotto Pugliese Spa		-	548.537	-	464.780
<i>B) 7 Per servizi</i>		-	548.537	-	464.780
ARET Puglia Promozione		259.653	-	868.089	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		259.653	-	868.089	-
ARPA Puglia		23	-	157	
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		23	-	157	-
A.S.S.E.T.		1.323	-	2611	
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		1.323	-	2.611	
Fondazione Apulia Film Commission		11.624	-	10.254	
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		11.624	-	10.254	
ARESS		0	-	0	-
Acquedotto Pugliese Spa		12.893	-	5.877	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		12.893	-	5.877	-
Puglia Sviluppo		660	-	872	-
<i>A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>		660	-	872	-
TOTALE		16.185.488	775.616	11.665.034	586.394

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 2023. 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 31/12/2023, 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 103.327. 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	31/12/2023
Compenso Consiglio di Amministrazione	103.327
Compenso Sindaci	52.000
Revisione bilancio più altri servizi previsti nel bando di gara	28.000
Totale	183.327

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.)

Si evidenzia che nel primo trimestre 2024 si è proceduto al rimborso integrale del finanziamento a lungo termine concesso dal Pool bancario coordinato da Banca Intesa, in quanto Aeroporti di Puglia S.p.A ha emesso la prima tranche di obbligazioni senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni, collocata in data 1° marzo 2024 presso fondi gestiti da Pricoa Private Capital, divisione di PGIM Inc, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione, che non ha avuto alcun impatto sull'esercizio 2023, si colloca

nel contesto di un più ampio accordo (Private Shelf Agreement) con l'investitore per un ammontare pari a circa 65 milioni di euro nell'arco dei prossimi tre anni.

Il prestito obbligazionario prevede il rispetto, a partire dall'esercizio 2024, di covenant economico/finanziari, la cui conformità ai parametri imposti è stata verificata nel Piano Economico Finanziario 2024 - 2027 approvato dal CDA.

In data 26 febbraio 2024 l'Agenzia delle Entrate di Bari - Direzione Provinciale – Ufficio Controlli ha effettuato un accesso per espletare una verifica ai fini delle II.DD., dell'IRAP, dell'IVA e degli obblighi relativi ai sostituti d'imposta, per l'anno d'imposta 2021. Ad esito dei controlli effettuati è stato notificato in data 16 aprile 2024 Processo Verbale di Costatazione, dal quale non emergono contestazioni in merito a Violazioni Formali, mentre sono state contestate per il 2021, la mancata indicazione dei componenti ai fini IRAP dalla CIGD – Cassa Integrazione Guadagni in Deroga in conseguenza della pandemia COVID-19 e l'indebita deduzione delle perdite su crediti, rivenienti dall'accordo transattivo con Alitalia SAI sottoscritto a maggio 2022. Fatte le dovute valutazioni ed in considerazione dell'alea e dei costi di un eventuale contenzioso, a totale definizione dell'invito a comparire n. TVFI1MD00829/2024 per l'anno 2021, sono state presentate dichiarazioni integrative IRES ed IRAP per il 2021 e 2022 e si è proceduto al versamento di Euro 100,00 pari ad 1/5 della sanzione minima prevista, mediante l'istituto del ravvedimento.

Traffico registrato nel primo quadrimestre 2024

Nei primi quattro mesi del 2024 sono transitati complessivamente negli aeroporti pugliesi 2.572.432 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2023 del 3,2%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei.

PASSEGGERI	2022	2023	2024	var% 2024-2022	var% 2024-2023
NAZIONALI					
Linea	1.521.163	1.625.738	1.625.687	6,87	0,00
Charter	1.027	2.350	2.196	113,83	-6,55
Av. Gen	241	343	289	19,92	-15,74
TAXI	720	665	673	-6,53	1,20
INTERNAZIONALI					
Linea	583.085	850.292	936.318	60,58	10,12
Charter	2.903	7.440	4.692	61,63	-36,94
Av. Gen	250	187	317	26,80	69,52
TAXI	456	456	361	-20,83	-20,83
LINEA	2.104.248	2.476.030	2.562.005	21,75	3,47
CHARTER	3.930	9.790	6.888	75,27	-29,64
AV GEN	491	530	606	23,42	14,34
TAXI	1.176	1.121	1.034	-12,07	-7,76
TOTALE	2.109.845	2.487.471	2.570.533	21,84	3,34
PASSEGGERI IN TRANSITO	3.160	5.294	1.899	-39,91	-64,13
TOTALE PASSEGGERI	2.113.005	2.492.765	2.572.432	21,74	3,20

Di particolare rilevanza, anche in termini di effetti sui ricavi e sulla redditività aziendale, è l'incremento dei passeggeri di linea internazionali del 10,12% rispetto al medesimo periodo del 2023.

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 e con le più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.).

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
Regione Puglia	Liquidazione contributo per servizio di collegamento tra Bari Aeroporto e le località del Gargano per l'anno 2022.	Legge Regionale n. 10/2007 art. 8 comma 2.	131.911,34 €	30/01/2023
Regione Puglia	liquidazione saldo del contributo per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale "Aeroporto di Bari: Opere di smaltimento delle acque meteoriche provenienti dal parcheggio sosta autoveicoli P3"	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D.D. n. 5 del 02/02/2023	169.416,51 €	15/02/2023
Regione Puglia	liquidazione acc.to 5% del contributo per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale "AEROPORTO DI TARANTO GROTTAGLIE – Riassetto funzionale dell'aerostazione passeggeri"	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D.D. n. 7 del 07/02/2023	393.997,26 €	15/02/2023
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" - Programma Interreg Greece-Italy 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	14.263,15 €	17/02/2023
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	80.824,51 €	20/02/2023
Regione Puglia	liquidazione saldo finale del contributo per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale ""Prolungamento della pista di volo RWY 15/33 dell'Aeroporto G.Lisa di Foggia"	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D.D. n. 22 del 06/03/2023	1.506.439,94 €	13/03/2023
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "SOLAR" inserito nel Programma Interreg Italia-Albania-Montenegro 2014-2020	Partnership Agreement del 26.11.2021	4.899,66 €	30/03/2023
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia esercizio 2022	Sezione Protezione Civile - D. D. n. 74 del 16/03/2023	1.479.890,00 €	20/04/2023
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	682.324,92 €	25/05/2023
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca	Liquidazione contributo per progetto "ACROSS" – Cod. ARS01_00702 - Area di specializzazione "Aerospazio"	Liquidazione II-V progetto	74.065,20 €	17/07/2023
Regione Puglia	Liquidazione finale contributo progetto "MIMOSA" inserito nel Programma Interreg Italia - Croazia V-A 2014 - 2020	Contratto Regione Puglia - Aeroporti di Puglia del 12.12.2022	165.412,55 €	03/08/2023
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca	Liquidazione contributo per progetto "RPASInAir" – Cod. ARS01_00820 - Area di specializzazione "Aerospazio"	Liquidazione I-IV progetto	10.365,00 €	03/08/2023
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	1.212.524,90 €	15/08/2023

Regione Puglia	Liquidazione costi connessi all'attività di informativa al pubblico a fini turistici integrata ad informativa su servizi aeroportuali 2022-22023	Convenzione ARET Puglia - ADP del 04/02/2019	100.696,72 €	13/09/2023
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	6.000,00 €	09/11/2023
Regione Puglia	Liquidazione costi connessi all'attività di informativa al pubblico a fini turistici integrata ad informativa su servizi aeroportuali 2023	Convenzione ARET Puglia - ADP del 04/02/2019	151.045,06 €	30/11/2023
Regione Puglia	Liquidazione costi connessi all'attività di informativa al pubblico a fini turistici integrata ad informativa su servizi aeroportuali 2023	Convenzione ARET Puglia - ADP del 04/02/2019	33.211,10 €	14/12/2023

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 2023, pari a Euro 3.785.865 prevede l'utilizzo della "Riserva di Rivalutazione D.L. 104/2020" il cui importo residuo, quindi, risulta essere pari a Euro 9.639.779.

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 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 31.12.2023, 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, 30 maggio 2024

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 2023 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 2023 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 31.12.2023, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia una perdita d'esercizio di euro 3.785.865 ed un patrimonio netto positivo di euro 47.903.137.

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, come deliberato del Consiglio di Amministrazione il 19 marzo 2024 per convocare l'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2023.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge di cui all'art. 2429 c.c., a seguito dell'avvenuta approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 30 maggio 2024.

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 14 giugno 2024, 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 31.12.2023 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 che in data 27 febbraio 2023 l'Assemblea degli azionisti ha nominato l'attuale Consiglio di Amministrazione, insediatosi il successivo 28 marzo 2023.

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.

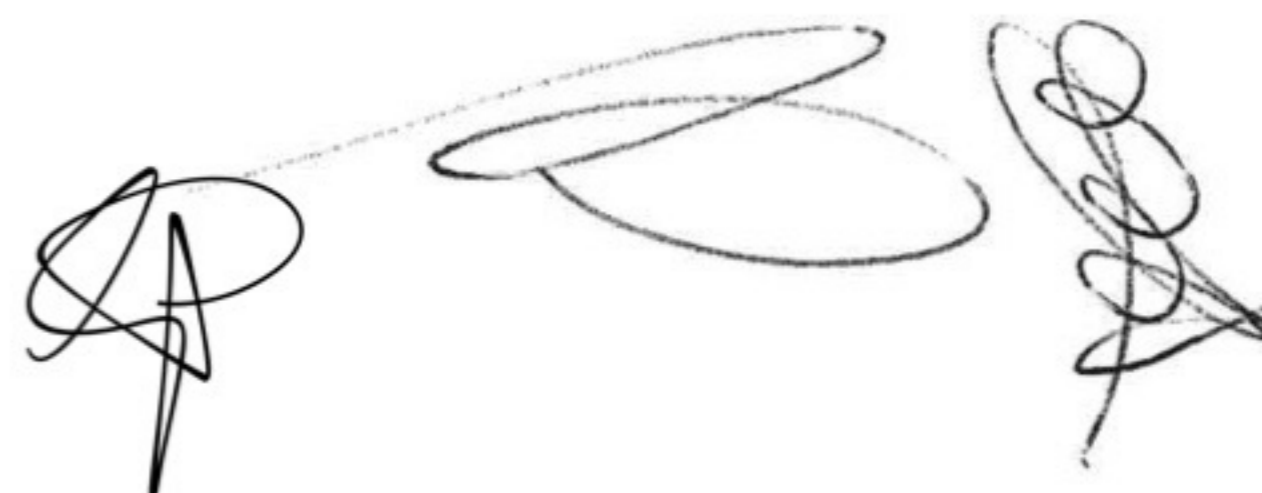
Abbiamo incontrato il preposto al sistema di controllo interno e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza ed abbiamo preso visione della relazione annuale predisposta dallo stesso in data 06 giugno 2023, nella quale si dà atto delle attività di vigilanza svolte al fine di monitorare il funzionamento e l'osservanza del Modello Organizzativo 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 3 novembre 2022, e delle attività finalizzate a curarne il relativo aggiornamento. Il Collegio Sindacale e l'Organismo di Vigilanza hanno convenuto sulla necessità di sottoporre all'attenzione del Consiglio di Amministrazione, tra le altre cose, l'attuazione di alcune attività specificatamente indicate nella suddetta relazione e finalizzate a: i) aggiornare alcune procedure aziendali, ed in particolare quelle finalizzate all'attività di *compliance* societaria e di tutela ambientale; ii) rivedere l'organizzazione complessiva aziendale ed il bilanciamento del sistema di deleghe e poteri.

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 per l'esercizio 2023 del contenimento delle spese di funzionamento delle società controllate dalla Regione Puglia. Tale relazione ed il relativo prospetto allegato sono stati oggetto di apposita relazione sulle procedure di verifica svolte dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.A., rilasciata in data 14 giugno 2024 senza riportare osservazioni. Nella relazione riepilogativa della Società, la direzione aziendale evidenzia, in particolare, il superamento del limite previsto dall'art.2 della suddetta DGR 570/2021, in riferimento al complesso delle spese di funzionamento consuntivate nell'esercizio di riferimento e all'incidenza percentuale delle spese per il personale rispetto al complesso delle spese di funzionamento. Il mancato rispetto dei suddetti parametri attiene all'incremento proporzionale dei ricavi consuntivati nell'anno e alla *"contabilizzazione dei costi per l'intera annualità 2023 per l'Aeroporto di Foggia (nel 2022, i costi sono stati registrati solo nell'ultimo trimestre Ottobre-Dicembre). Tali costi riferiti allo scalo di Foggia pari ad Euro 9.026 mila sono compensati, al netto dei ricavi di competenza dell'aeroporto, dal contributo in c/esercizio SIEG di cui alla L.R. 44/2018 che nel corso del 2023 è stato pari ad Euro 8.632 mila."* Pertanto, la Società ritiene che la dinamica incrementale delle spese di funzionamento e delle spese per il personale sia ascrivibile al *"potenziamento e ampliamento dell'attività svolta dalla Società (art. 2 delle Direttive, pag. 5)"*. La relazione evidenzia, inoltre, il superamento del limite stabilito dall'art. 3 comma 3 della suddetta DGR 570/2021 e relativo alla spesa per contratti di lavoro flessibile sostenuta per l'esercizio 2023, 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 dei precedenti esercizi e di quello chiuso al 31.12.2023, 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, che possa conciliare le esigenze organizzative e gli aspetti regolatori e normativi sussistenti.

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. 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.

Il Collegio in data 18 dicembre 2023, dopo aver verificato tutti gli adempimenti previsti dalla legge per l'operazione di emissione del prestito obbligazionario di euro 25 milioni deliberato dal Consiglio di amministrazione in data 11 dicembre 2023, ha attestato, ai sensi del disposto di cui all'art. 2412, co. 1, c.c., che il valore del prestito obbligazionario che si intendeva emettere non superava complessivamente il doppio di quello del capitale sociale, della riserva legale e delle riserve disponibili risultanti dall'ultimo bilancio approvato della Società. Con successiva delibera, l'Assemblea straordinaria degli azionisti del 21



dicembre 2023 ha approvato l'emissione del suddetto prestito obbligazionario, resa poi esecutiva con atto per Notaio Luca Fornaro in Bari del 31 gennaio 2024.

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

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale 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 31.12.2023, 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 31.12.2023 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 31.12.2023, 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, 14 giugno 2024

Il Collegio Sindacale

Vito Plantone – Presidente

Aurora De Falco – Sindaco effettivo

Gianluca Padaresta – Sindaco effettivo

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 e s.m.i.

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 di cui alla Delibera ART n.38 del 9 marzo 2023. Inoltre, 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, sono state individuate alcune "soglie di allarme", in termini di requisiti minimi di solidità patrimoniale. Tali soglie sono coincise con i "covenant" del finanziamento a lungo termine sottoscritto con il Pool bancario coordinato da Banca Intesa. Il predetto finanziamento è stato rimborsato integralmente nel primo quadrimestre 2024.



La società ha, quindi adottato delle nuove “soglie di allarme” coincidenti con i “covenant” del prestito obbligazionario emesso e completamente sottoscritto da Pricoa Private Capital, del Gruppo Prudential, uno dei principali Asset Manager a livello globale. Più precisamente:

- L'indebitamento finanziario a breve termine non deve essere maggiore del 5% dell'Attivo dello Stato Patrimoniale;
- 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%.
- Il rapporto tra Posizione Finanziaria Netta ed EBIT non deve essere superiore a 4;

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 31/12/2023

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 31/12/2023, 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 31/12/2023 è il seguente:

<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 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

Si evidenzia che, a seguito dell'insediamento del Consiglio camerale nominato con Decreto del Presidente della Giunta della Regione Puglia n.8 del 15 gennaio 2024, si è costituita la Camera di commercio industria artigianato e agricoltura di Brindisi -Taranto quale nuovo soggetto giuridico derivante dall'accorpamento dei due Enti camerali di Brindisi e Taranto, ai sensi del Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 16 febbraio 2018.

Di seguito l'attuale nuova composizione societaria

<i>Azionista</i>	%	TOTALE	TOTALE
		SOTTOSCRITTO	VERSATO
Regione Puglia	99,5978	25.718.838,00 €	25.718.838,00 €
Camera di Commercio Brindisi Taranto	0,3065	80.033,00 €	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 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,002	440,00 €	440,00 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

M

3. 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;
- Dott. Ruggiero DICORATO - Consigliere di Amministrazione;
- Arch. Ilaria MORGA - Consigliere di Amministrazione.
- Avv. Vania ROMANO - 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, ovverossia 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 comparti di casseforti, costituzione ritiro di depositi chiusi;
 - il potere di svolgere gli atti di gestione delle disponibilità finanziarie, compresi gli investimenti e gli smobilizzi di valori mobiliari, avvalendosi di enti creditizi, uffici postali, nonché gestione dei conti correnti con utilizzo anche delle aperture di credito a vario titolo concesse alla società;



- il compito di curare le relazioni con gli istituti finanziari, anche al fine di predisporre gli adempimenti propedeutici ad operazioni di emissione di strumenti finanziari;
5. In materia di comunicazione e relazioni esterne:
- il potere di strutturare e organizzare il sistema aziendale di comunicazione ed informazione della Società, sia all'interno che nelle relazioni esterne, curando – d'intesa con il Direttore Generale – le scelte promozionali, i rapporti con i *media* e l'attività di diffusione e propaganda delle iniziative promosse dalla Società;
 - il potere di curare le relazioni esterne della Società, mediante la predisposizione, in coordinamento con il Direttore Generale e con gli uffici preposti, degli strumenti comunicativi più idonei a favorire l'efficacia dell'informativa agli *stakeholder* aziendali, anche mediante i canali digitali e i *social networks*.

Pertanto, sulla base di quanto previsto dall'art. 20 dello Statuto Sociale e di quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti 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.T.)
- 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 2023 è la seguente:

Descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Dirigenti	6	8							6	8
Quadri	22	21	4	4	1	2	1	1	28	28
Impiegati	151	152	53	56	4	6	1	1	209	215
Operai	68	74	22	27	4	4	4	3	98	108
Totale	247	255	79	87	9	12	6	5	341	359

6. Valutazione del rischio di crisi aziendale al 31/12/2023.

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		2023	2022
Margine primario di struttura	Mezzi propri (1) - Attivo fisso	- 40.396.729	-29.062.554
Indice primario di struttura	Mezzi propri (1) / Attivo fisso	0,84	0,89
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) - Attivo fisso	- 14.161.248	1.234.869
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) / Attivo fisso	0,95	1,00

(1): I Mezzi Propri sono composti da: Patrimonio netto (Voce A) + Risconti passivi (Voce E) + Acconti (Voce D6)

(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		2023	2022
Indice di indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti (3)) / Mezzi Propri (1)	0,47	0,41
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento /Mezzi Propri (1)	0,16	0,14

(3): Le Passività Correnti sono composte da: Debiti verso banche entro l'esercizio (D4), Debiti verso fornitori (D7), Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti (D11.bis), Debiti Tributari (D12), Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale (D13), Altri Debiti entro l'esercizio successivo (D14).

INDICI DI REDDITIVITA'		2023	2022
ROE netto adjusted	Risultato netto/Patrimonio netto (4)	-1,7%	-2,5%
ROE lordo adjusted	Risultato lordo/Patrimonio netto (4)	-1,7%	-2,3%
ROI adjusted	Risultato operativo (5) / (CIO (6) - Passività operative (7))	-0,4%	-0,6%
ROS adjusted	Risultato operativo (5) / Ricavi di vendite	-0,4%	-0,5%

(4): Il Patrimonio Netto Include i risconti passivi ed i debiti per acconti dell'esercizio relativi a finanziamenti pubblici

(5): Il risultato Operativo è pari all'EBIT al netto degli ammortamenti da rivalutazione

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

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

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2023	2022
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti (3)	- 14.677.558	523.069
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti (3)	0,81	1,01
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti (3)	- 15.220.418	80.587
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti (3)	0,80	1,00

6.2. 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 2023 il margine, pari a 40,4 Mln registra un incremento pari al 38,3% rispetto al 2022, dovuto al risultato negativo 2023 ed all'utilizzo della riserva di rivalutazione per la copertura della perdita del 2022. L'importo risulta in gran parte "coperto" dalle passività consolidate (TFR, altri fondi e debiti a M/L termine) che ammontano a 26,2 Mln di euro.

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 2023 il margine risulta pari a - 14,2 mln di euro e l'indice (pari al rapporto tra fonti consolidate ed Attivo Immobilizzato netto) di 0,95 delineando anche in questo caso una situazione sostanzialmente in equilibrio.



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 della Società, ovvero la misura in cui essa ricorre al capitale di terzi per finanziarsi. al 31 dicembre 2023 l'indice è risultato essere pari a 0,47 evidenziando una relazione debito/mezzi propri dell'azienda 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 2023 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 (che include i risconti passivi ed i debiti per acconti dell'esercizio relativi a finanziamenti pubblici). Al 31 dicembre 2023 risulta pari a -1,7%, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027

Il **ROI (Return on Investment)** è dato dal rapporto tra il Risultato Operativo (pari all'EBIT al netto degli ammortamenti da rivalutazione 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 2023 risulta essere pari a -0,4%, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027

Il **ROS (Return on Sales)** è dato dal rapporto tra il Risultato Operativo (pari all'EBIT al netto degli ammortamenti da rivalutazione) e il fatturato dell'azienda. Indica la redditività operativa (derivante, cioè dalla gestione caratteristica della Società) delle vendite. Al 31 dicembre 2023 è risultato pari a -0,4%, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027.

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 2023 risulta essere pari a -15,2 milioni di euro, e, tenuto conto che nell'individuazione della passività correnti si considerano i debiti a breve verso banche per elasticità di cassa e annualmente rinnovati.

Il correlato **indice di liquidità** (dato dal rapporto tra la somma delle liquidità immediate e differite e le passività correnti) al 31 dicembre 2023 risulta essere pari a 0,80, (che al netto dei debiti a breve verso banche annualmente rinnovati è pari a 0,87).

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 2023 risulta essere negativo per circa -14,7 milioni euro, considerando le anticipazioni finanziarie relative agli investimenti in corso.



Il correlato **indice di disponibilità** (dato dal rapporto tra l'attivo circolante e le passività correnti) al 31 dicembre 2023 è pari 0,80).

Aeroporti di Puglia S.p.SA., 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, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027 L'EBITDA (Margine Operativo Lordo) del 2023, pari a 5,0 milioni di euro, ha fatto registrare un incremento dell'11% rispetto al 2022 nonostante il permanere degli effetti straordinari connessi alle crisi Russia/Ucraina e mediorientale.

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 è in fase di continuo ed evidente recupero.

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.

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 l'affidamento degli appalti;
- 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
- Procedura operativa 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.

Con riferimento al rating di legalità, ad esito di istruttoria, in data 10 gennaio 2024 (prot. 11957) l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha rinnovato l'attribuzione del rating di legalità ★★★ (3 stelle), con durata di due anni dal rilascio e scadenza al 10/01/2026.



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*”. 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;
- CISO;
- 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 verifica 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

conseguono 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:



Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
Art. 6 comma 3 lett. a)	Regolamenti interni	<p>La Società si è dotata dei seguenti principali regolamenti interni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regolamento per l'affidamento degli appalti; • Misura per l'assegnazione incarichi interni (RUP DL CSE CSP DEC); • Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per gli affidamenti di beni e servizi; • Regolamento per l'Elenco dei Consulenti; • Regolamento per l'Elenco degli Avvocati; • Regolamento per l'affidamento dei Servizi di Ingegneria e Architettura; • Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi; • Procedura per la selezione del personale; • Procedura operativa extra Aviation; • Procedura operativa Aviation. <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>	<p>Nel corso del 2024, sono stati aggiornati/predisposti ed approvati i regolamenti interni, tra cui i principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regolamento per l'affidamento degli appalti; • Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per l'affidamento degli appalti; • Regolamento per l'Elenco degli Avvocati; • Procedura per la gestione del contenzioso; • Procedura Recupero crediti; • Procedura operativa aviation. <p>L'aggiornamento dei regolamenti interni oltre che l'adozione di ulteriori eventuali strumenti e/o integrazione e miglioramento degli strumenti adottati, è oggetto di continuo monitoraggio, in linea con le esigenze operative-organizzative.</p>
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	<p>La società è dotata di una struttura Internal Audit, oltre che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001; • Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012; • Privacy; • DPO; • CISO; • 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). 	<p>L'integrazione di eventuali ulteriori misure integrative, rispetto agli strumenti adottati, sarà valutata in linea con le esigenze operative-organizzative.</p>
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</p>	<p>Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 di cui il Codice</p>



Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		<p>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 2024 è stato confermato il Rating di Legalità con punteggio "TRE STELLE", rilasciato dall'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza.</p>	<p>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 già condivisi universalmente derivanti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dalla Dichiarazione ILO, dalla Dichiarazione di Rio e dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione.</p>	Al momento, non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi in materia di Programmi di responsabilità sociale.



IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DICORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

Bari, 30 maggio 2024

fu