

Aeroporti di Puglia S.p.A.

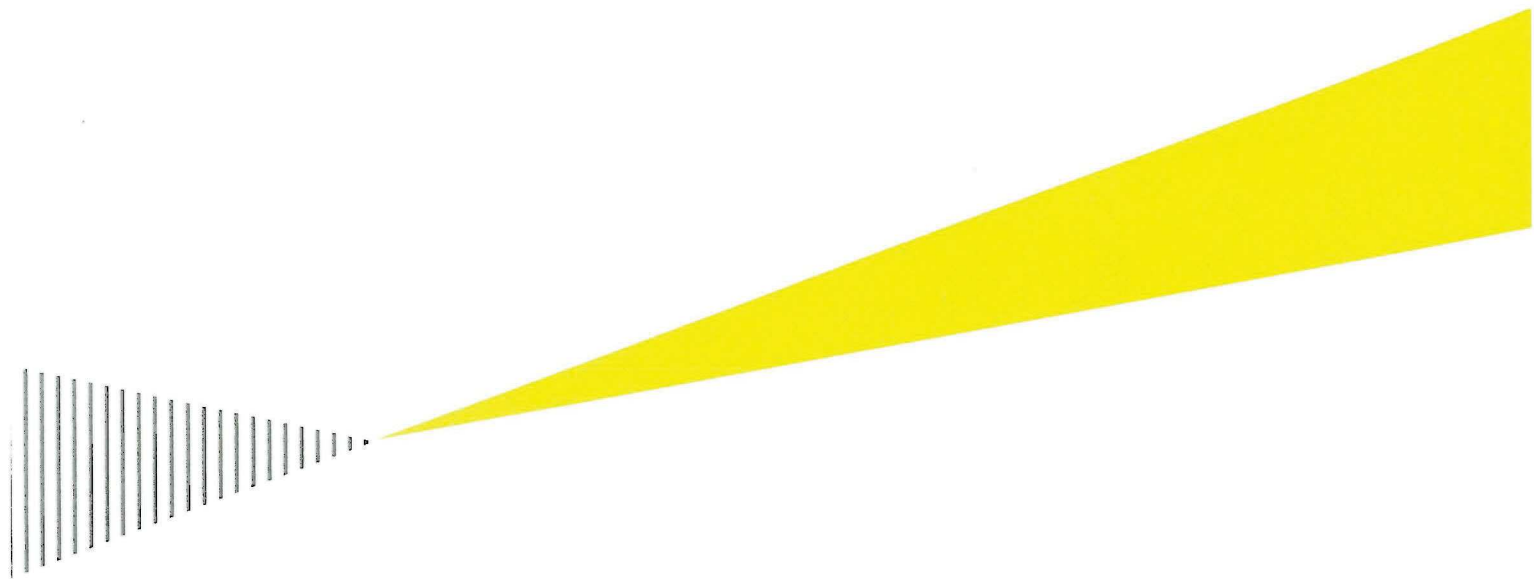
Bilancio al 31 dicembre 2019



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019

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



Building a better
working world

A eroporti di Puglia S.p.A .

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019

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

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

A gli azionisti di
A eroporti di Puglia S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di A eroporti di Puglia S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2019, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, 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, incluse le disposizioni dell'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23.

Elementi alla base del giudizio

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

Applicazione dell'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 e incertezze significative relative alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e considerazioni sulla continuità aziendale" della nota integrativa, in cui si indica che gli amministratori, a causa degli effetti dirompenti dell'epidemia di Covid-19, hanno redatto il bilancio d'esercizio nel presupposto della continuità aziendale, avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23. Ai fini dell'esercizio di tale deroga, e coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n.6 dell'0 IC, gli amministratori indicano di aver valutato, sulla base delle informazioni disponibili alla data del 31 dicembre 2019, sussistente il presupposto della continuità aziendale a tale data, in applicazione del paragrafo 21 dell'0 IC 11. Gli amministratori indicano che, nell'ambito di tale valutazione, non hanno quindi tenuto conto degli eventi occorsi in data successiva al 31 dicembre 2019.

Nel medesimo paragrafo gli amministratori forniscono informazioni aggiornate alla data di preparazione del bilancio circa la propria valutazione in merito alla sussistenza del presupposto della

continuità aziendale, indicando inoltre i fattori di rischio, le assunzioni effettuate e le incertezze significative identificate, nonché le azioni in corso di implementazione per far fronte a tali rischi ed incertezze.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto.

A ltri aspetti - A pplicazione del principio di revisione ISA Italia 570

C ome indicato nel precedente paragrafo, gli amministratori, nel valutare l'applicabilità della deroga prevista dal citato art. 7, riportano nel bilancio di aver valutato sussistente il presupposto della continuità aziendale al 31 dicembre 2019, senza tener conto degli eventi occorsi successivamente a tale data, coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 6 dell'0 IC.

C onseguentemente, non si è tenuto conto di tali eventi nell'applicazione del principio di revisione ISA Italia 570 "C ontinuità aziendale" con riferimento alla valutazione del presupposto della continuità aziendale effettuata dagli amministratori al 31 dicembre 2019 sulla base delle informazioni disponibili alla medesima data.

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

G li 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.

G li amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della S ocietà di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. G li 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 S ocietà 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 S ocietà.

R esponsabilità 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. P er 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. G li 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.

N ell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA

Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

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

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto 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. 27 gennaio 2010, n. 39

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 2019, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 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 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.



EY

Building a better
working world

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Bari, 19 giugno 2020

Relazione sulla Gestione

al 31 dicembre 2019

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Tiziano Onesti
Vice Presidente	Antonio Maria Vasile
Consigliere	Beatrice Lucarella (fino all'11.10.2019) Rosa Maria Conte (dall'11.10.2019)

Collegio Sindacale

Presidente	Daniela De Vincenzo
Sindaci effettivi	Paolo Botticelli Michele De Chirico
Sindaci supplenti	Aurora De Falco Giantommaso Zacheo

Società di Revisione e Certificazione	Ernst & Young S.p.A.
--	----------------------

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01

Presidente	Raffaele Cusmai
Componente	Pietro Di Mango
Componente interno	Marco Catamerò fino all'8.02.2019
Direttore Generale Procuratore	Marco Catamerò

Responsabile della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione:

Raffaella Calasso fino al 25.02.2019
Jacopo Gerro dal 26.02.2019

Composizione societaria alla data odierna

Come da verbale dell'assemblea straordinaria del 05/04/2019, è stato deliberato un aumento del Capitale Sociale per complessivi Euro 12.872.845, di cui per Euro 6.830.516 a titolo gratuito e per Euro 6.042.329 a titolo oneroso. L'aumento a titolo oneroso è scindibile con efficacia progressiva.

AZIONISTA	CAPITALE SOCIALE SOTTOSCRITTO E VERSATO	%
Regione Puglia	€ 25.718.398,00	99,5958 %
Camera di Commercio di Taranto	€ 79.147,00	0,3060 %
Camera di Commercio di Bari	€ 46,00	0,0002 %
Città Metropolitana di Bari	€ 11.419,00	0,0440 %
Amministrazione Comunale di Bari	€ 7.962,00	0,0310 %
Amministrazione Comunale di Brindisi	€ 2.430,00	0,0090 %
Amministrazione Provinciale di Foggia	€ 1.723,00	0,0070 %
Camera di Commercio di Brindisi	€ 840,00	0,0030 %
Amministrazione Provinciale di Brindisi	€ 440,00	0,0020 %
Camera di Commercio di Lecce	€ 440,00	0,0020 %
Totale	€ 25.822.845,00	100,000 %

Premessa

Signori Azionisti,

l'esercizio 2019 è stato un anno molto positivo per Aeroporti di Puglia S.p.A. evidenziando un utile di esercizio di Euro 5.157.465 (+ 36,7 % rispetto al 2018).

Il traffico passeggeri dell'intera Rete aeroportuale pugliese ha fatto registrare valori in forte aumento (+ 9,78%) rispetto al 2018, oltre il doppio del dato nazionale (+4%) ed europeo (+4,2%) in particolare con riferimento al traffico internazionale (+17,97%), riportando un volume annuo di circa 8,25 milioni di passeggeri, livello massimo raggiunto dalla società negli anni, favorendo lo sviluppo economico della Puglia, al fine dell'attrazione degli investimenti nel territorio e del supporto all'internazionalizzazione delle imprese, nonché il rafforzamento delle politiche di *incoming* turistico.

Il 27 marzo 2019 è stato approvato il Piano Strategico con orizzonte 2028, un documento di programmazione di fondamentale importanza, che proietta la Rete aeroportuale pugliese, primo ed unico caso in Italia ai sensi della Direttiva UE 2009/12, in una dimensione di crescita e sviluppo, ben definendo le vocazioni prevalenti dei 4 aeroporti pugliesi.

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

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

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

Il valore reputazionale della Società è stato ulteriormente consolidato nel 2019 con la conferma del Rating di Legalità "TRE STELLE".

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).

A ben vedere, i risultati dell'esercizio 2019 derivano dalle azioni di sviluppo commerciale e di efficientamento operativo attuate dalla Società, a conferma la positività della gestione nell'ottica del consolidamento dell'assetto patrimoniale aziendale.

A conclusione di questo esercizio, che – come detto – ha fatto registrare performance operative ed economiche particolarmente importanti, si deve tuttavia rilevare che, dal 23 febbraio 2020, la gestione della Società ha registrato una drastica battuta d'arresto a causa della pandemia COVID-19 che ha toccato tutti i settori dell'economia a livello globale, con particolare riferimento ai trasporti ed al turismo, strettamente connessi.

La Società ha proceduto ad attivare tutte le misure di prevenzione della diffusione del virus sia per i lavoratori e sia per l'utenza aeroportuale ed a mitigare gli effetti economici e finanziari derivanti dal venir meno dei ricavi, sia aviation e sia extra-aviation, con una attenta politica di efficientamento dei costi e di ricorso agli ammortizzatori sociali.

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

La Rete Aeroportuale Pugliese

Aeroporti di Puglia S.p.A. gestisce in concessione gli Aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto-Grottaglie, sulla base della Convenzione stipulata con ENAC il 25.1.2002, con scadenza 11.2.2043.

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

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

Infatti, tra le direttrici del vigente Piano Nazionale degli Aeroporti viene citata:

“...l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi...”

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

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

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

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

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

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

Piano Strategico

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

Nel 2019 è stato adottato il nuovo Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A., con orizzonte temporale al 2028, che tiene conto dei risultati conseguiti, definendo il nuovo scenario di programmazione del settore trasporto aereo della Puglia, sulla base dei nuovi obiettivi e progetti di sviluppo.

In particolare:

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

Gli Obiettivi principali da considerare sono i seguenti:

1. lo sviluppo della connettività con gli aeroporti hub, con la quale consentire l'integrazione di voli a breve ed a lungo raggio, nonché di moltiplicare la gamma di destinazioni servite dagli aeroporti pugliesi;
2. lo sviluppo della connettività "point to point" con le aree, soprattutto internazionali, più importanti dal punto di vista industriale, commerciale e turistico;
3. lo sviluppo del business extra-aviation, anche con riferimento al Real Estate.

Per il conseguimento dei suddetti obiettivi, AdP sono state attivate le seguenti Azioni:

A. Azioni di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità da/per i territori

Il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti via gomma e, soprattutto via ferro, consentirà di ampliare la catchment area consentendo il raggiungimento di potenziali clienti al fine di aumentare i flussi e meglio saturare le infrastrutture.

L'obiettivo, quindi, è di razionalizzare, consolidare e sviluppare il sistema di integrazione modale degli scali pugliesi con la rete del trasporto pubblico regionale su ferro e su gomma e con il sistema degli attrattori turistico-culturali e naturali regionali, in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti e con il Piano Strategico Regionale del Turismo "Puglia365".

Le infrastrutture dovranno essere sempre più efficienti a livello energetico, estendendo l'esperienza pilota del POIN "Energie rinnovabili e risparmio energetico" per l'Aeroporto di Bari, con progetti sostenibili anche economicamente.

Il grande processo di sviluppo delle infrastrutture compiuto negli anni scorsi, deve sfociare nell'efficientamento e nell'ottimizzazione della capacità aeroportuale, nella valorizzazione immobiliare degli investimenti effettuati mediante azioni di attrazione di operatori economici che dovranno trovare conveniente ed utile localizzarsi nelle aree aeroportuali.

B. Azioni di sviluppo della connettività aerea

- allargare l'attuale network di connettività aerea della Puglia mediante un nuovo Piano di Sviluppo pluriennale della connettività aerea regionale che preveda, secondo logiche di sostenibilità di mercato e di valorizzazione del Territorio, l'avviamento di:
 - ✓ nuove rotte intercontinentali dirette,
 - ✓ nuovi collegamenti verso i maggiori Hub aeroportuali europei,
 - ✓ nuovi collegamenti ed aumento delle frequenze delle rotte "point to point" di breve-medio raggio europee e del bacino del Mediterraneo,anche al fine di ridurre i livelli di stagionalità del traffico.

Nell'ambito degli indirizzi strategici e dei programmi di cooperazione in ambito culturale, turistico e commerciale, con l'obiettivo di attivare un collegamento aereo diretto Puglia-Cina, con la Regione Puglia e l'organismo pubblico CITS - China International Travel Service, il 22 marzo 2019 è stato

sottoscritto un Memorandum di Intesa in occasione della visita ufficiale del Presidente della Repubblica Popolare Cinese.

La crisi pandemica COVID-19 ha richiesto la revisione della pianificazione strategica già impostata. Le attività sono in corso ed entro l'estate 2020 si potrà aggiornare e rimodulare il percorso di crescita già intrapreso sulla base dei nuovi scenari di mercato

Lo sviluppo Aviation

Nel 2019 i passeggeri in arrivo e partenza dagli aeroporti pugliesi sono stati, complessivamente, 8.244.081 il +9,78% rispetto al consuntivo del 2018 ed al dato nazionale (+4%).

Gli aeroporti pugliesi, quindi, si confermano quale *asset* strategico per l'attuazione di azioni finalizzate allo sviluppo turistico, industriale e sociale della nostra regione. Un processo virtuoso nel quale la rete aeroportuale pugliese gioca un ruolo importante, distinguendosi non solo per i lusinghieri risultati di traffico, ma anche per la costante azione di qualificazione e potenziamento delle infrastrutture. Il tutto in un contesto di massima attenzione alla qualità dei servizi prestati e alle esigenze della clientela.

Dall'esame dettagliato dei dati emerge che il traffico di linea internazionale si incrementa del 18% rispetto al 2018, a conferma dei risultati delle azioni strategiche volte allo sviluppo del traffico incoming internazionale, anche direttamente connesso alle politiche regionali turistiche.

Sull'aeroporto di Bari nell'anno 2019 il totale (arrivi + partenze) è stato di 5.544.948 passeggeri, il + 10,23% rispetto al totale 2018. Di questi 3.005.600 passeggeri di linea nazionale (+ 4,68%) e 2.412.117 passeggeri (+17,97%) della linea internazionale.

In crescita anche il dato dell'aeroporto del Salento di Brindisi dove nel 2019 i passeggeri, totale tra arrivi e partenze, sono stati 2.697.821 (+8,84%) rispetto ai 2.478.685 passeggeri del 2018. La linea nazionale, con 1.944.413 passeggeri, ha registrato un incremento del 5,95% rispetto al dato 2018, mentre la linea internazionale è aumentata del 17,96%, con 717.216 passeggeri.

La Germania si conferma come il primo mercato internazionale collegato con voli di linea da/per l'aeroporto di Bari, mentre la Svizzera è il primo mercato internazionale collegato con voli di linea da/per l'aeroporto di Brindisi.

Per quanto riguarda il Traffico *Freight-Cargo*, all'Aeroporto di Grottaglie sono state movimentate merci per 7.587 tonnellate (+10,96%) rispetto al medesimo periodo del 2018, in diretta connessione con l'esportazione delle fusoliere del Boeing 787 prodotte nello stabilimento Leonardo.

In coerenza con la pianificazione regionale in essere, sarà necessario sviluppare la vocazione dell'Aeroporto di Grottaglie integrandolo in un sistema logistico territoriale che abbia come suo perno il porto di Taranto. In tal senso, sarà sempre più necessario potenziare le sinergie mare-aria nell'ottica dell'intermodalità, integrando l'Aeroporto di Grottaglie ed il Porto di Taranto nello sviluppo della Zona Economica Speciale (ZES).

Di seguito si riportano i dati di dettaglio dei passeggeri degli Aeroporti di Bari e di Brindisi.

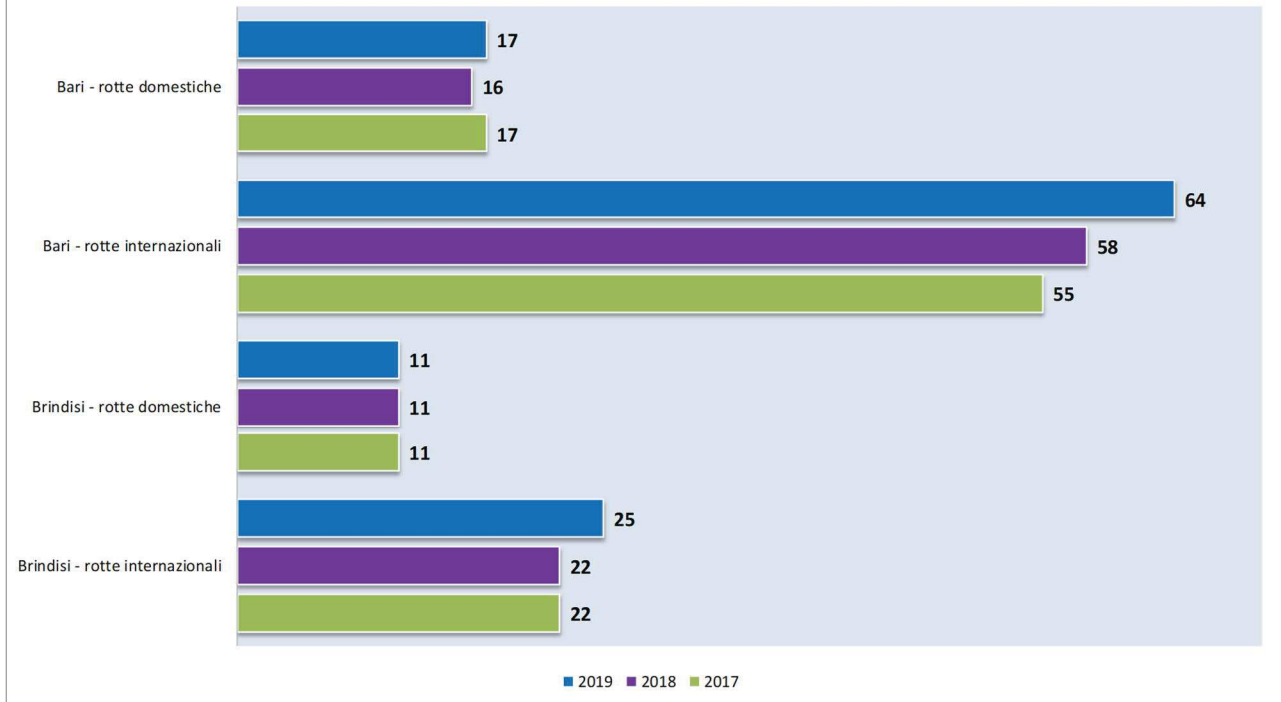
Aeroporto di Bari

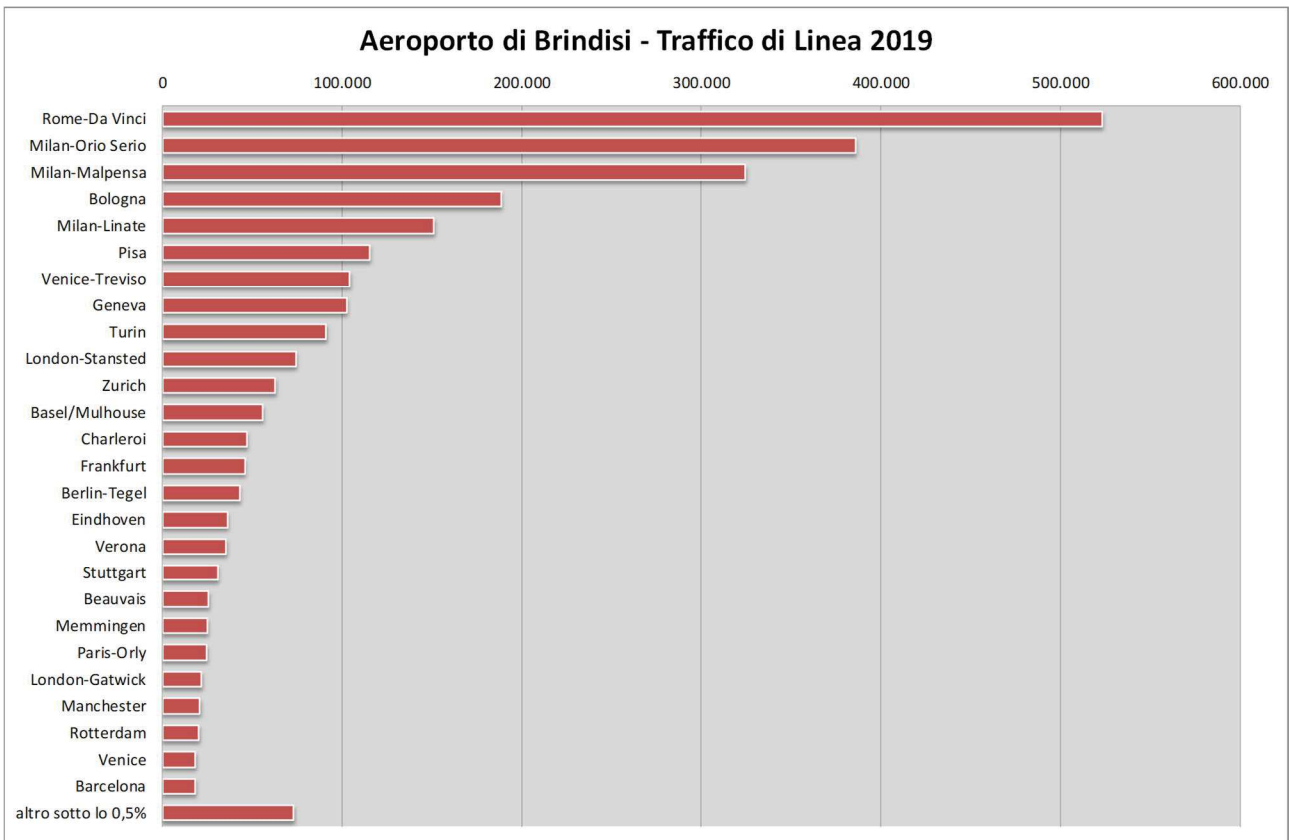
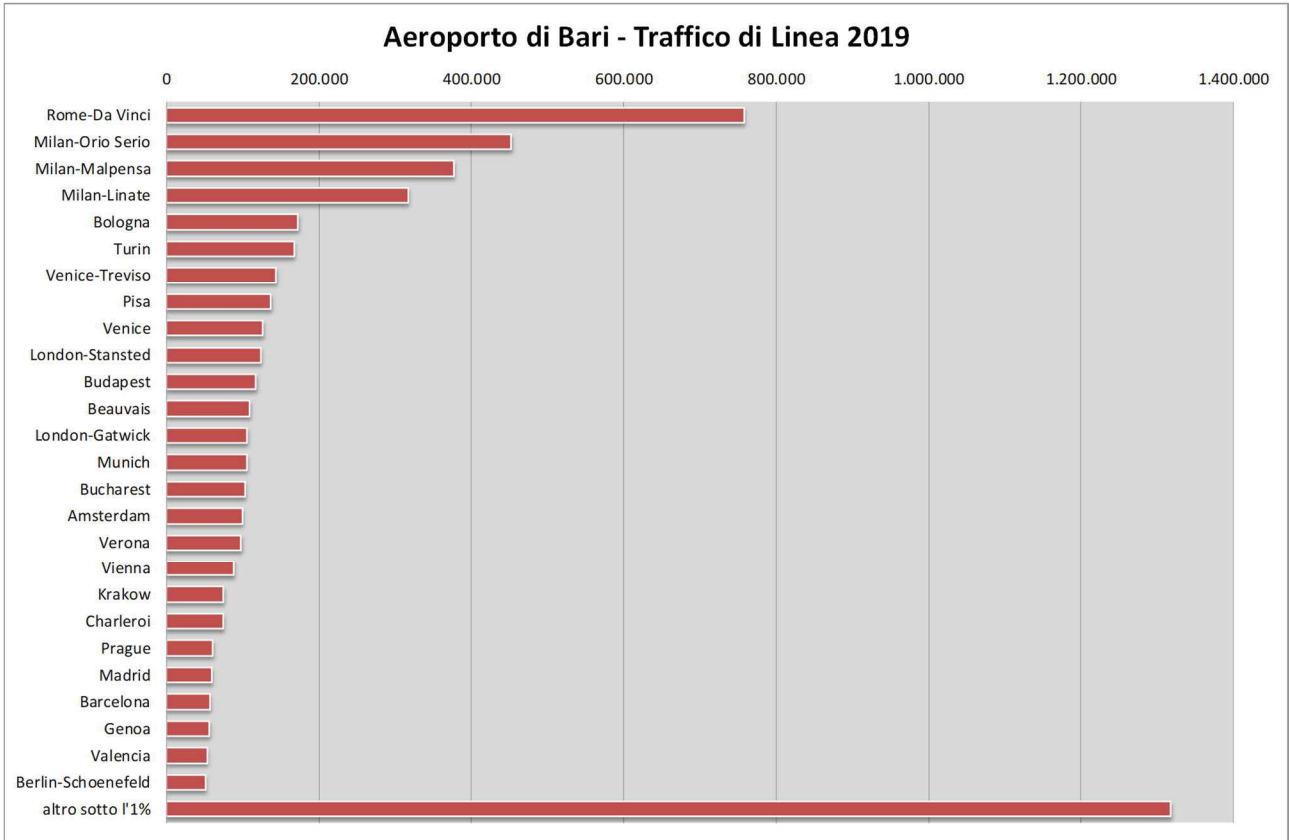
PASSEGGERI	2017	2018	2019	%2017/2019	%2017/2018	%2018/2019
NAZIONALI						
Linea	2.829.525	2.871.107	3.005.600	6,22	1,47	4,68
Charter	3.705	4.748	4.393	18,57	28,15	-7,48
Av. Gen	848	584	633	-25,35	-31,13	8,39
TAXI	818	1.044	1.292	57,95	27,63	23,75
INTERNAZIONALI						
Linea	1.742.011	2.044.661	2.412.117	38,47	17,37	17,97
Charter	94.036	94.410	104.796	11,44	0,40	11,00
Av. Gen	971	757	862	-11,23	-22,04	13,87
TAXI	1.044	994	1.255	20,21	-4,79	26,26
LINEA	4.571.536	4.915.768	5.417.717	18,51	7,53	10,21
CHARTER	97.741	99.158	109.189	11,71	1,45	10,12
AV GEN	1.819	1.341	1.495	-17,81	-26,28	11,48
TAXI	1.862	2.038	2.547	36,79	9,45	24,98
TOTALE	4.672.958	5.018.305	5.530.948	18,36	7,39	10,22
PASSEGGERI IN TRANSITO	12.418	11.912	14.010	12,82	-4,07	17,61
TOTALE PASSEGGERI	4.685.376	5.030.217	5.544.958	18,35	7,36	10,23

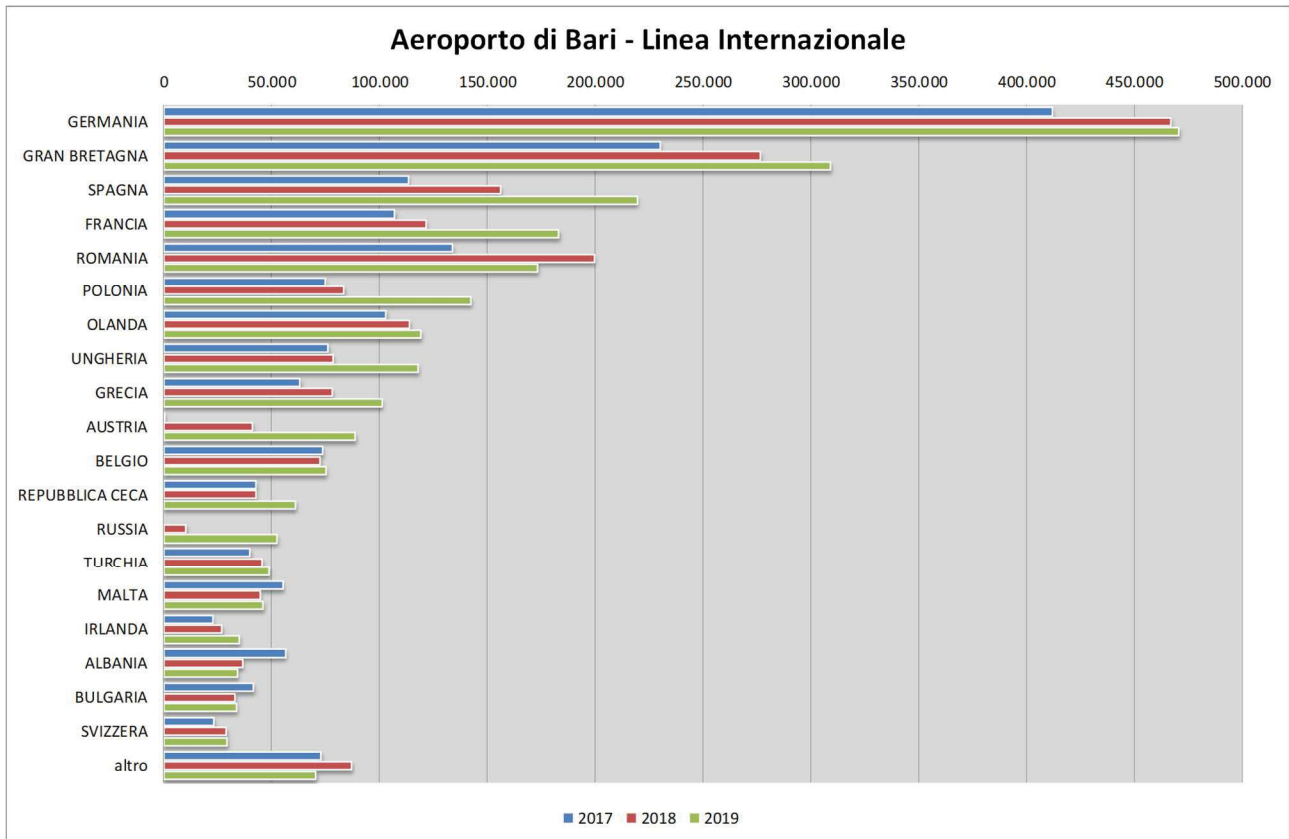
Aeroporto di Brindisi

PASSEGGERI	2017	2018	2019	%2017/2019	%2017/2018	%2018/2019
NAZIONALI						
Linea	1.780.015	1.835.297	1.944.413	9,24	3,11	5,95
Charter	25.900	24.773	28.540	10,19	-4,35	15,21
Av. Gen	392	773	608	55,10	97,19	-21,35
TAXI	1.006	1.052	608	-39,56	4,57	-42,21
INTERNAZIONALI						
Linea	501.193	608.025	717.216	43,10	21,32	17,96
Charter	7.340	2.117	702	-90,44	-71,16	-66,84
Av. Gen	662	821	434	-34,44	24,02	-47,14
TAXI	1.221	1.122	1.164	-4,67	-8,11	3,74
LINEA	2.281.208	2.443.322	2.661.629	16,68	7,11	8,93
CHARTER	33.240	26.890	29.242	-12,03	-19,10	8,75
AV GEN	1.054	1.594	1.042	-1,14	51,23	-34,63
TAXI	2.227	2.174	1.772	-20,43	-2,38	-18,49
TOTALE	2.317.729	2.473.980	2.693.685	16,22	6,74	8,88
PASSEGGERI IN TRANSITO	3.575	4.705	4.136	15,69	31,61	-12,09
TOTALE PASSEGGERI	2.321.304	2.478.685	2.697.821	16,22	6,78	8,84

**Aeroporti di Bari e Brindisi - Compagnie Aeree
(Voli di Linea)**







Lo sviluppo Extra-Aviation

Il Piano Strategico, per il settore Extra-Aviation, ha previsto le aree di miglioramento e le connesse azioni di sviluppo fino al 2028:

Nel 2019, in attesa della realizzazione degli investimenti necessari, si è agito con azioni tattiche, quali:

- miglioramento mix merceologico, innalzando il fatturato
- miglioramento della fluidità dei controlli di sicurezza al fine di assicurare ai passeggeri una più lunga sosta nelle aree commerciali air-side
- inserimento delle informazioni del gate di imbarco solo 1 ora prima, al fine di prolungare più possibile la presenza dei passeggeri nelle aree commerciali air side e non a ridosso delle uscite di imbarco.
- coordinamento con i sub-concessionari per lo sviluppo di attività promozionali.

Tali azioni tattiche nel 2019 hanno consentito di registrare un miglioramento dei ricavi extra-aviation di AdP del 12% (più alto rispetto all'incremento del traffico pari al 9,78%), per un importo di circa Euro 2.026 mila.

I miglioramenti sono stati andati ad incidere nelle aree individuate nel Piano Strategico, con l'incremento dell'incidenza % del Retail e del ricavo medio per passeggero.

La nuova Executive Lounge dell'Aeroporto di Bari

Bisogna segnalare che è stata, a seguito di una procedura ad evidenza pubblica di sponsorizzazione, realizzata una nuova Executive Lounge dell'Aeroporto di Bari

Oltre alla novità di carattere infrastrutturale, il servizio evidenzia una grande salto di qualità dal punto di vista del livello di servizio che prevede:

- Presidio con personale dedicato all'accoglienza ed al servizio F&B, in collaborazione con Istituti Superiori Alberghieri locali;
- Fast Track incluso per passaggio agevolato ai controlli di sicurezza;
- Food and Beverage tipico 'Pugliese', anche supervisionato da Chef «stellati», WI-FI dedicato, TV, News Digitali/Cartacei;
- Carta Fidelity "Airport Pass";
- Distribuzione On-Line, Mobile (via App), Biglietteria, banchi d'accettazione (Compagnie Aeree).

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

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

Il Progetto di "prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto G.Lisa di Foggia" rientra nella Programmazione 2007-2013 ed è finanziato nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Trasporti sottoscritto il 27.05.2013 dalla Regione Puglia, dal Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un importo di Euro 14.000.000 a valere sulle risorse di cui alla Delibera CIPE n. 62/2011 (Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2007-2013).

Aeroporti di Puglia S.p.A. ha realizzato il Progetto Definitivo (approvato da ENAC) ed appaltato la progettazione esecutiva e l'esecuzione delle opere (appalto integrato).

La Valutazione di Impatto Ambientale è stata definitiva con D.M. 124 del 2015 ed il Provveditorato alle OO.PP. di Puglia e Basilicata, su delega di codesto Ministero, ha perfezionato l'Intesa Stato-Regione con il Decreto n. 371 del 16.07.2018.

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

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

ENAC con nota prot. 135695 del 10.12.2018 ha inviato al MIT il proprio parere positivo.

La Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo del MIT in data 7.03.2019 ha rilasciato il nulla osta all'assegnazione del SIEG ed alla firma della Convenzione tra Regione Puglia ed Aeroporti di Puglia.

La Convenzione in questione è stata sottoscritta l'11.03.2019 tra Aeroporti di Puglia S.p.A. e Regione Puglia – Sezione Protezione Civile e prevede la compensazione da parte dell'Ente dei costi sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. Per l'esercizio 2019 l'importo della compensazione ammonta a 1.130 mila euro.

Aeroporti di Puglia ha pianificato il potenziamento delle infrastrutture dell'Aeroporto "G.Lisa" di Foggia, avviando con Enac le relative procedure.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie

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

Lo sviluppo della ricerca e sperimentazione dei velivoli unmanned ha reso questa infrastruttura aeroportuale particolarmente adatta all'industria aeronautica.

In tal senso l'aeroporto è stato qualificato dall'ENAC (Disposizione n. 20/DG del 14/07/2014) per svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata per l'attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione (Test-bed) di prodotti aeronautici, con particolare riferimento agli aeromobili a pilotaggio remoto (APR).

Di particolare rilevanza sono risultate la definizione dei corridoi e delle aree di spazio aereo da utilizzare per le attività degli APR e le "Procedure d'Impiego per il Flight Test Center di Taranto-Grottaglie" emesse dall'ENAC all'inizio del 2016.

Nel 2014 l'ENAC ha stipulato con la Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti un "Memorandum of Cooperation" avente ad oggetto lo sviluppo di regolamentazione, programmi, progetti e ricerche per il trasporto aereo commerciale in ambito spaziale, in particolare mediante voli suborbitali. L'accordo è stato rinnovato nel 2016 includendo, per la parte italiana, l'Agenzia Spaziale Italiana – ASI.

L'accordo di cooperazione ha stimolato le iniziative nazionali per lo sviluppo di regolamentazione, ricerca e sperimentazione dei voli spaziali civili.

Uno dei capisaldi per tale strategica attività è l'individuazione di siti sul territorio nazionale idonei ad ospitare i veicoli spaziali da impiegare in voli suborbitali che sono in fase di sviluppo e sperimentazione soprattutto da parte dell'industria statunitense, offrendo la possibilità di effettuare da tali siti le missioni prima a carattere sperimentale e in seguito anche le missioni operative.

I potenziali siti per uno spaziorporto dovevano quindi essere individuati sulla base dei requisiti tecnici e ambientali stabiliti dall'ENAC e anche sulla base dei requisiti operativi dei potenziali vettori interessati.

La candidatura di Grottaglie è stata impostata partendo dalla già conseguita qualificazione dell'aeroporto come Test-bed per le attività sperimentali aeronautiche e dalla dimostrazione di rispondenza al Regolamento europeo 139/2014, dimostrando la capacità di poter soddisfare i requisiti specifici per uno spaziorporto.

Sulla base di quanto sopra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Atto di indirizzo n. 250 del 9.05.2018, ha individuato l'Aeroporto di Grottaglie quale Spaziorporto nazionale per le esigenze dei voli commerciali suborbitali, in considerazione delle caratteristiche delle infrastrutture e lo loro potenzialità di adeguamento in tempi brevi nonché per la corrispondenza ai criteri di selezione definiti dall'ENAC.

Tale Atto di indirizzo prevede che la gestione dello Spaziorporto debba essere disciplinata da una Convenzione tra ENAC e AdP.

Il 5 maggio 2020 ENAC ha pubblicato per consultazione la bozza del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti" .

Aeroporti di Puglia, in collaborazione con la Regione Puglia – Sezione Internazionalizzazione, Distretto Tecnologico Aerospaziale, Pugliasviluppo e l’Agenzia regionale tecnologie e Innovazione, sta portando avanti un programma di attività volto a promuovere il rafforzamento della competitività della filiera dell’aerospazio in Puglia, anche attraverso azioni tese a qualificare il sistema di offerta locale ed a valorizzare la relativa immagine, soprattutto sui principali mercati esteri, nonché a promuovere opportunità di investimenti produttivi in Puglia e di collaborazione, sia in ambito commerciale-produttivo, sia nel campo della ricerca ed innovazione.

In particolare, l’obiettivo è quello di:

- collocare l’aeroporto di Grottaglie nel panorama internazionale del mercato aerospaziale;
- attrarre investimenti in Puglia;
- favorire l’incontro tra le “eccellenze aerospaziali”, i buyer internazionali e il territorio pugliese.

In concomitanza con quanto sopra riportato, al fine di potenziare le infrastrutture aeronautiche, Aeroporti di Puglia S.p.A. sta realizzare le opere primarie necessarie per adeguare le aree aeroportuali al nuovo scenario industriale e le infrastrutture di volo, necessarie anche per il traffico commerciale.

Gli interventi riguardano prevalentemente:

- Via di rullaggio TWY “T” dalla testata 17 sino all’attuale piazzale “A” (piazzale Alenia) per evitare manovre critiche di *back track* degli aeromobili codice “E”;
- Ampliamento del piazzale sosta aeromobili “D” (antistante l’aerostazione passeggeri);
- Realizzazione di altri due ambiti di piazzale destinati ad insediamenti per attività aeronautiche (nei pressi della testa 17 della pista di volo);

La realizzazione delle opere di infrastrutturazione primaria consentirà, da un lato, la localizzazione di imprese del settore aeronautico, dall’altro il potenziamento delle infrastrutture di volo anche per il traffico commerciale, compreso l’intervento di ristrutturazione dell’Aerostazione passeggeri finalizzato all’adeguamento normativo e dei livelli di comfort offerti agli utenti.

Il Piano degli Investimenti e la nuove tariffe aeroportuali

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

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

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

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

Per quanto riguarda Brindisi si segnalano gli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 13/31 ed adeguamento degli impianti AVL e gli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 05/23 ed ampliamento del piazzale di aviazione generale.

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

A seguito dell'accordo intervenuto con l'Autorità Portuale é anche previsto il prolungamento del sentiero di avvicinamento per pista 31 per configurarlo sui 720 metri che consentirà, previa riposizionamento della soglia THR 31, un miglioramento dell'operatività e rimozione delle Deviazioni (DAAD) determinate a seguito della conversione del certificato di aeroporto al regolamento UE 139/2014.

Gli interventi di riqualifica della pista secondaria 05/23, consentiranno il miglioramento dell'operatività dell'infrastruttura attraverso la realizzazione di area back track, oltre che di modifica della distanze dichiarate per consentire la realizzazione di idonea RESA e sentiero di avvicinamento, con previsione di un utilizzo

strumentale non di precisione della pista, al momento caratterizzata da una operatività di movimenti di atterraggio con procedura a vista.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Foggia, l'appalto integrato per la progettazione esecutiva ed i lavori di prolungamento della pista di volo è stato avviato, dopo il nulla osta da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il riconoscimento come Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG). Gli interventi infrastrutturali prevedono il prolungamento della pista di volo nei limiti massimi consentiti dal territorio circostante l'attuale sedime aeroportuale, a causa della presenza di ostacoli, consentendo l'operatività di aeromobili di categoria C e lo sviluppo della base logistica della Protezione Civile.

Per Grottaglie, gli interventi consentono di realizzare nuove infrastrutture per quelli che sono gli sviluppi definiti per lo scalo, nell'ambito della Piattaforma Logistica di Taranto, in coerenza con le politiche di sviluppo previste dal Piano dei Trasporti della Regione Puglia, oltre che dal Piano Nazionale degli aeroporti che ha definito per l'aeroporto di Taranto-Grottaglie la prevalente destinazione cargo-industriale.

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

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

ferma restando la possibilità di gestire il traffico commerciale a servizio della eventuale domanda generata dal territorio di riferimento.

Il Piano quadriennale degli Interventi 2016-2019 rispetta quanto richiesto al punto 4.1.2 del Modello n. 2 di regolazione dei diritti aeroportuali per aeroporti con traffico compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri/anno nonché è coerente con le linee guida degli strumenti di pianificazione disponibili per ciascuno scalo.

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

In data 25.08.2019 è stata notificata all'Autorità di Regolazione Trasporti (ART) la Proposta di revisione dei diritti aeroportuali, e l'avvio della procedura di consultazione prevista dal 16.09.2019;

l'ART con delibera 120/2019 ha ufficializzato l'avvio della procedura di consultazione;

ADP il 16.09.2019 ha comunicato a mezzo PEC l'avvio della consultazione agli utenti interessati, ossia, quelli operativi sullo scalo e quelli che abbiano già formalizzato attività volativa sugli scali pugliesi nel quadriennio oggetto della consultazione, mettendo a disposizione la documentazione necessaria;

In data 16.10.2019 si è svolta la Consultazione degli Utenti in merito alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2019-2022 della Rete aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie).

In data 16.10.2019 AdP ha provveduto alla formale trasmissione all'Autorità del verbale dell'audizione degli utenti del 16 ottobre stesso e della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali, comunicando la chiusura della procedura di consultazione degli utenti avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2019-2022, con il raggiungimento del parere favorevole degli utenti.

Il nuovo Piano tariffario ha avuto applicazione dal 15.12.2019.

L'ART ha evidenziato alcuni aspetti, emersi dall'istruttoria svolta, che hanno comportano l'aggiornamento della proposta tariffaria.

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

Lo status di Aeroporti ad orari facilitati in correlazione al Piano di sviluppo delle infrastrutture

I volumi di traffico raggiunti e previsti dal Piano Strategico hanno determinato la necessità di avviare il processo di cambiamento di status degli Aeroporti di Bari e Brindisi, con la formalizzazione dell'istanza di designazione di aeroporto facilitato, fornendo ad Assoclearance i dati sulla capacità aeroportuale (pista, piazzole di sosta, banchi check-in, bhs, varchi controlli di sicurezza, gates, fingers, ecc.) e sul traffico (voli e passeggeri, schengen ed extra schengen, partenze ed arrivi, per singole fasce orarie, ecc.).

La scelta della designazione di aeroporto ad orari facilitati è dipesa dalla valutazione del grado di rigidità che si è voluto introdurre nella gestione degli slot, almeno inizialmente, sulla base della saturazione degli impianti aeroportuali e dei rapporti commerciali con i vettori che, sempre più spesso, gradiscono più certezza sui tempi di turnaround dei voli a terra, evitando ritardi e congestioni varie, a parte la safety delle operazioni in caso di concomitanze operative.

Pertanto, a seguito delle attività istruttorie da parte dell'ENAC e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a partire dalla stagione summer 2020 gli aeroporti di Bari e Brindisi sono stati qualificati "ad orari facilitati" ai sensi del Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, modificato successivamente dal Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004.

L'applicazione del Terminal Value

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.

Con tale modifica si è stabilito che alla scadenza naturale della concessione, il subentrante ha l'obbligo di corrispondere all' Incumbent il valore residuo contabile degli immobili e degli impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale, realizzati o acquisiti con proprie risorse. L'analisi svolta ha permesso di concludere che il Terminal Value degli investimenti è almeno pari al valore netto contabile degli stessi, non sussistendo pertanto indicatori di perdite durevoli di valore.

Il finanziamento dello sviluppo strategico: l'aumento del Capitale Sociale e la provvista a lungo termine

Come noto, con Decreto Interministeriale n. 6 del 18.01.2018 Aeroporti di Puglia S.p.A. è stata designata come prima Rete Aeroportuale italiana ai sensi della Direttiva UE 2009/12.

Gli obiettivi di sviluppo definiti dal Piano Strategico hanno reso necessario il rafforzamento patrimoniale della Società ed il reperimento sul mercato finanziario delle risorse da investire .

Nel 2019, quindi, è stata conclusa positivamente l'operazione di aumento del capitale sociale di euro 12.872.845 e quindi da euro 12.950.000 ad euro 25.822.845 e, in particolare:

- per Euro **6.830.516** a titolo gratuito mediante integrale utilizzo della suddetta voce "Altre Riserve"
- per euro **6.042.329** a pagamento,

Aeroporti di Puglia, inoltre, ha attivato una procedura competitiva con l'obiettivo di attivare un finanziamento a lungo termine a tasso d'interesse variabile, per lo sviluppo del business aeroportuale, sia in termini di infrastrutture e sia in termini di investimenti commerciali aviation ed extra-aviation.

Il finanziamento, per un importo massimo di Euro 60.000.000,00, è stato attivato con un pool di banche coordinate da UBI. E' stato applicato il Privilegio generale ai sensi dell'art. 186 del Codice dei Contratti Pubblici;

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

Principali Rischi ed Incertezze

Contenziosi più rilevanti

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

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

E' 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.

E' 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".

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

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

Impresa Cavalleri Ottavio: l'Accordo di Programma Quadro Trasporti "Aeroporti e Viabilità" del 31.3.2003 ha previsto la realizzazione degli interventi:

- BA05 - Aeroporto di Bari -Adeguamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento -Prolungamento pista di volo;
- BA06 - Aeroporto di Bari - Ampliamento piazzali di sosta aeromobili.

I suddetti interventi sono stati finanziati con risorse di cui alla Delibera CIPE n. 142/99 così come definito nel Verbale del Tavolo dei Sottoscrittori del 23.11.2005.

I lavori sono stati appaltati con contratto stipulato in data 17.09.2010 ed hanno avuto termine, rispettivamente, il 27.5.2010 ed il 21.12.2010.

A seguito delle riserve apposte dalla Ditta appaltatrice, il Responsabile del procedimento ha attivato la procedura di accordo bonario ex art. 240 del D.Lgs. 163/06. La Commissione ex art. 240 del D.Lgs. 163/06 ha formulato la proposta di accordo bonario.

In data 8 giugno 2017, la ditta appaltatrice è stata dichiarata fallita dal Tribunale di Bergamo con sentenza n.120/2017 e, in data 29.01.2020 è stato richiesto dalla Curatela il pagamento di riserve per i sopra citati lavori pubblici.

In attesa dell'evoluzione della procedura concorsuale la Società ha provveduto a contabilizzare un adeguato accantonamento al Fondo.

Contenziosi tributari:

AdP ha proposto Appello CTR Lecce, recante RGA n. 5116/2016 avverso la sentenza della CTP di Brindisi, sez. 1 n. 656/2016 dep. il 25/07/2016 avente ad oggetto l'avviso di accertamento in rettifica n. 4684 relativo alla Tarsu per l'Aeroporto di Brindisi per gli anni di imposta 2009/2010/2011/2012. Sono stati inoltre proposti ricorsi per gli anni 2014 – 2017 in relazione agli ulteriori avvisi di accertamento ricevuti.

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

In data 30 giugno 2017, la Guardia di Finanza – Nucleo Polizia Tributaria di Bari ha notificato alla Società un processo verbale di constatazione contestando, in particolare, la qualificazione, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, del rapporto intercorrente fra la Regione Puglia e la Società per le annualità 2015 e 2016.

Il predetto processo verbale di constatazione è stato definito a maggio 2019, avvalendosi delle disposizioni del D.L. 119/2018 cosiddetta "Pace Fiscale" , inerente la chiusura delle liti fiscali pendenti, senza l'applicazione delle sanzioni.

Revocatorie Fallimentari:

Blue Panorama Airlines in A.S. la compagnia aerea in amministrazione straordinaria ha citato in giudizio la società davanti al Tribunale di Roma per la revocatoria dei pagamenti eseguiti nei sei mesi antecedenti alla pubblicazione nel registro dell'impreses della domanda di concordato ex art. 161 VI comma L.F. Il giudizio è in corso. A fronte di tale contenzioso, la Società ha proceduto a contabilizzare un adeguato accantonamento al Fondo rischi legali.

Contenzioso Alitalia S.A.I. in amministrazione straordinaria: in data 30 aprile 2020 Alitalia S.A.I., ammessa il 2 maggio 2017 alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 143/2003 convertito in Legge 39/2004, ha citato la Società per la revocatoria dei pagamenti avvenuti nei sei mesi antecedente la suddetta data, cosiddetto periodo “sospetto”.

La Società, pur riconoscendo pienamente efficaci i pagamenti effettuati da Alitalia, ha proceduto a contabilizzare un adeguato accantonamento al Fondo rischi legali.

Rischi finanziari e relativi flussi

In data 31.03.2003 è stato stipulato l’Accordo di Programma Quadro Trasporti: “Aeroporti e viabilità” (APQ) nell’ambito del quale è stata prevista la realizzazione di interventi infrastrutturali sul sistema aeroportuale regionale. L’APQ ha disposto la realizzazione di parte di tali interventi attraverso l’apporto di capitale proprio di Aeroporti di Puglia. A tal fine in data 9 luglio 2009 Aeroporti di Puglia ha stipulato con la società “Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo S.p.A. (BIIS S.p.A.), oggi Intesa San Paolo, contratto di finanziamento a lungo termine, per l’ammontare di euro 30 milioni. L’importo residuo del finanziamento al 31 dicembre 2019 è pari a circa euro 13,8 milioni.

In aggiunta, a sostegno del finanziamento del Piano quadriennale degli Investimenti 2019-2022 approvato da ENAC nel corso del 2019, nonché degli investimenti per lo sviluppo rotte, in maggio è stato stipulato con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. è Bookmaster, un contratto di finanziamento di Euro 60.000.000, utilizzato, al 31 dicembre 2019, per euro 9 milioni circa. Il periodo di disponibilità è stabilito in 3 anni (con proroga automatica di altri 6 mesi a richiesta del beneficiario) durante il quale gli Istituti di credito erogheranno il finanziamento a seguito delle richieste di utilizzo da parte di Aeroporti di Puglia e sul cui ammontare saranno pagati gli interessi di preammortamento.

Rischio di prezzo

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

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.

Nel corso del 2019, è stata rimborsata al socio Regione Puglia l'anticipazione finanziaria di cui alla L.R. n. 37/14, con proprie disponibilità finanziarie.

Rischi connessi al finanziamento delle opere infrastrutturali

La disponibilità delle fonti di finanziamento pubbliche, di importo sempre meno rilevante negli anni, potrebbe impattare negativamente sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali coerente con la dinamica di crescita del traffico. In tal senso la Società ha provveduto all'accensione di finanziamenti bancari a lungo termine coerenti con l'orizzonte temporale degli investimenti. Le quote di copertura finanziaria delle spese generali da parte degli Enti finanziatori (ENAC e Regione Puglia) potrebbero non essere adeguate agli effettivi oneri da sostenere. Al fine di mitigare tali rischi, la Società monitora costantemente lo status delle opere infrastrutturali ed i relativi flussi finanziari.

Rischi di credito

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

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

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

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

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (servizi di biglietteria, pass, ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e sub-concessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed eventualmente alla richiesta di garanzie collaterali.

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

Rischio tassi di cambio

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

Rischio di mercato

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

Per il settore *handling* liberalizzato, si evidenzia un potenziale rischio concorrenziale in considerazione della presenza sugli scali di Bari e Brindisi di un altro soggetto *handler*.

Rischio normativo e regolatorio

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

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

Le politiche prudenziali

Si evidenzia che per il fondo rischi legali, in considerazione dei contenziosi esistenti, in un'ottica prudenziale sulla base della valutazione di eventi probabili, sono stati effettuati ulteriori accantonamenti nell'anno per 3.843 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 669 mila euro. Il fondo rischi legali, pertanto, al 31.12.2019 si è incrementato di 3.133 mila euro rispetto al 31.12.2018.

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

Risultati della Gestione anno 2019

Il risultato del 2019 evidenzia un utile di esercizio pari a Euro 5.157 mila (+ 36,7 % rispetto al 2018).

(migliaia di Euro)	31/12/2019	31/12/2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	75.557	67.900
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	279	295
Altri ricavi	29.176	31.605
RICAVI	105.012	99.800
Costi per materie prime e materiali di consumo e var. rimanenze	(662)	(607)
Costi per servizi	(46.848)	(42.227)
Costi per godimento beni di terzi	(6.354)	(5.037)
Costi del personale	(21.437)	(20.915)
Oneri diversi di gestione	(1.112)	(1.048)
EBITDA	28.599	29.966
Ammortamenti, svalutazioni e altri accantonamenti	(20.620)	(21.72950)
EBIT	7.979	8.237
Proventi e oneri finanziari e rettifiche di valore di attività finanziarie	(314)	(1.928)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	7.665	6.309
Imposte sul reddito	(2.508)	(2.536)
RISULTATO D'ESERCIZIO	5.157	3.773

Il suddetto risultato positivo risulta essere un chiaro indicatore della capacità dell'azienda di intervenire sulle leve gestionali in termini di efficienza e produttività, considerando che nel 2019 è stato registrato un incremento del traffico pari al 9,78% in termini di passeggeri rispetto al 2018, oltre il doppio del dato nazionale.

Complessivamente, il Valore della Produzione, pari a 105.012 mila euro si è incrementato di 5.212 mila euro (+5,22% rispetto al 2018).

I ricavi, pari a 75.557 mila euro registrano un incremento del 11,28% rispetto ai ricavi realizzati durante lo stesso periodo dell'anno precedente e sono così articolati:

- Euro 56.595 mila derivanti dall'erogazione di servizi *aviation* (in crescita del +11% rispetto al 2018);
- ed Euro 18.962 mila derivanti dall'erogazione di servizi *extra-aviation* (in crescita del +12% rispetto al 2018).

I costi operativi, pari ad Euro 76.413 mila registrano un incremento del 9,4% rispetto al 2018.

La società ha attivato ulteriori azioni di efficientamento, soprattutto sulle spese generali di struttura e di incremento di produttività del personale che, a fronte di un incremento del traffico del +9,8%, è invece aumentato solo dello 2,5%. L'introduzione della flessibilità dell'orario di lavoro, sulla base di un Accordo con le Organizzazioni Sindacali, in linea con gli indirizzi della Regione Puglia in termini di "riduzione del costo del personale", ha favorito una oggettiva e misurabile stabilizzazione del costo del personale, nonostante il già citato aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni.

La Società ha continuato nel 2019 le attività di verifica dei costi e una specifica analisi procedurale al fine dell'individuazione di una migliore organizzazione del lavoro in termini di produttività ed efficienza.

Inoltre, così come già fatto negli esercizi precedenti, si è proceduto a un ulteriore e significativo rafforzamento dei fondi rischi, incrementando la solidità della gestione aziendale.

Per quanto riguarda i costi per beni e servizi, in particolare, nel 2019 si sono incrementati del 10,9% con particolare riferimento al:

- servizio PRM che, però, viene neutralizzato dal lato dei ricavi in considerazione delle nuove tariffe connesse a questo servizio;
- Servizio security, a seguito della entrata in vigore il 6 maggio 2019 -delle nuove misure di security, che ha previsto l'incremento del presidio dei varchi pedonale, carrabile e merci secondo quanto previsto al paragrafo 1.1.3.1.2.4 del PNS e la videosorveglianza ed il pattugliamento delle aree sterili, secondo quanto previsto ai paragrafi 1.1.0.10 e 1.1.0.11 e 1.5 del PNS per gli aeroporti di Bari e Brindisi. I costi relativi a tali nuove misure sono rientrati nella nuova proposta tariffaria in vigore dal 15.12.2019;
- Costi di promozione commerciale non integralmente coperti -dai contributi in conto esercizio a seguito della conclusione del "Piano di incentivazione allo start up nuove rotte" e della "Campagna di Comunicazione 2014-2019 per lo sviluppo del turismo incoming" con la Regione Puglia.

I costi per godimento di beni di terzi registrano l'incremento dei canoni demaniali dovuto alla crescita del volume di passeggeri ed alla variazione dei criteri di valutazione del canone 2019, stimato sulla base del traffico effettivamente registrato nel corso dello stesso esercizio.

Gli oneri diversi di gestione, considerano il contributo come "Sostenitore" della Fondazione Teatro Petruzzelli.

L' EBITDA, pari ad Euro 28.599 mila registra, per le motivazioni sopra elencate, un decremento di Euro 1.367 mila (-4,6% rispetto al 2018).

L' EBIT, pari ad Euro 7.979 mila, registra un decremento del 3,1% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

Per quanto riguarda gli oneri finanziari, nonostante il ritardo da parte della Regione Puglia e dell'ENAC nel rimborso delle anticipazioni effettuate per la realizzazione degli investimenti e dei progetti di promozione del territorio, la Società ha ridotto i livelli ordinari di costo del 2019, grazie ad un attento monitoraggio delle fonti bancarie e relativa rinegoziazione delle condizioni applicate

Si registra, quindi, per la gestione finanziaria un onere complessivo netto di Euro 314 mila, in netta riduzione rispetto al 2018 (-83,7%) anno in cui si è provveduto ad estinguere i derivati di copertura stipulati a fronte di mutui chirografari.

Le iniziative messe in essere hanno sostanzialmente contribuito a definire una proposta di bilancio per il 2019 che si chiude con un utile di esercizio di Euro 5.157 mila (+ 36,7 % rispetto al 2018).

Di seguito si riporta lo Stato Patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2019 comparato con dati dell'esercizio precedente.

(migliaia di Euro)	Saldo 31/12/2019	Saldo 31/12/2018
Immobilizzazioni immateriali	576	812
Immobilizzazioni materiali	243.542	248.698
Immobilizzazioni finanziarie	594	129
Crediti verso clienti (quota non corrente)	250	616
Capitale immobilizzato (A)	244.962	250.255
Rimanenze	523	500
Crediti commerciali (quota corrente)	22.864	22.644
Crediti verso controllante	40.857	33.483
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	833	186
Crediti tributari	394	1.136
Imposte anticipate	6.250	4.665
Crediti verso altri	1.203	3.076
Ratei e risconti attivi	878	759
Attività d'esercizio a breve termine (B)	73.802	66.449
Acconti (quota corrente)	(11.882)	(10.001)
Debiti commerciali	(23.001)	(22.512)
Debiti verso controllanti	(74)	(76)
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(67)	(10)
Debiti tributari	(1.367)	(1.945)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	(730)	(685)
Altri debiti (quota corrente)	(26.216)	(24.733)
Passività d'esercizio a breve termine (C)	(63.337)	(59.962)
Capitale circolante netto (D) = (B) + (C)	10.465	6.487
Fondo TFR	(1.238)	(1.318)
Fondi rischi ed oneri	(16.595)	(13.494)
Acconti (quota non corrente)	(3.865)	(3.865)
Altri debiti (quota non corrente)	(214)	(95)
Ratei e risconti passivi	(177.677)	(185.864)
Passività a medio-lungo termine (E)	(199.589)	(204.636)
CAPITALE INVESTITO (A) + (D) + (E)	55.838	52.106
Patrimonio netto	37.528	26.296
Posizione finanziaria netta non corrente	23.425	16.304
Posizione finanziaria netta corrente	(5.115)	9.506
MEZZI PROPRI E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	55.838	52.106

Il capitale circolante netto si incrementa, rispetto all'esercizio 2018, di circa 3.978 mila euro, a seguito dell'incremento delle attività a breve per 7.353 mila euro e dell'incremento delle passività a breve per 3.375 mila euro. Le prime sono dovute principalmente all'incremento dei crediti verso la controllante per circa 7.374 mila euro, correlato all'incremento dei crediti riferiti ai contributi per la realizzazione del Progetto di Marketing e Campagna di Comunicazione per lo Sviluppo del Turismo Incoming..

L'incremento dei debiti a breve termine, invece, è dovuto a:

- Incremento della voce "Debiti per acconti" per circa 1.881 mila euro a seguito dell'erogazione da parte della Regione Puglia di contributi per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di cui alla Delibera CIPE 62/11.
- Aumento del debito verso Enac per gli oneri del servizio antincendio (1.213 mila euro);
- Aumento del debito verso Enac per canoni demaniali (697 mila euro);
-

Di seguito si riporta il dettaglio della posizione finanziaria netta:

(migliaia di Euro)	2019	2018
Cassa	53	25
Altre disponibilità liquide	27.087	29.945
Titoli	0	0
Liquidità	27.140	29.970
Crediti finanziari correnti	0	0
Debiti bancari correnti	(22.025)	(21.862)
Debiti verso soci per finanziamenti correnti	0	(17.614)
Indebitamento finanziario corrente	(22.025)	(39.476)
Posizione finanziaria netta corrente	5.115	(9.506)
Debiti bancari non correnti	(23.425)	(16.304)
Debiti verso soci per finanziamenti non correnti	0	0
Posizione finanziaria netta non corrente	(23.425)	(16.304)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	(18.310)	(25.810)

L'indebitamento finanziario netto, pari al 31 dicembre 2019 ad 18.310 mila euro, registra un miglioramento rispetto al 2018 di 7,5 milioni di euro, grazie alla liquidità generata dalla gestione operativa e dall'aumento di capitale a pagamento sottoscritto e versato dalla Regione Puglia nel 1° semestre dell'esercizio, che ha

consentito anche la restituzione, avvenuta nel corso del 2019, dell'anticipazione finanziaria di cui alla L.R. n. 37/14, per un importo di 17.614 mila euro.

Si evidenzia inoltre che l'aumento dei debiti bancari non correnti è dovuto all'accensione del finanziamento di importo massimo pari a 60 milioni di euro con un pool di banche coordinate da UBI, utilizzato, al 31 dicembre 2019, per 9.231 mila euro.

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio:

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2019	2018
Margine primario di struttura	Mezzi propri - Attivo fisso	- 14.816.427	- 23.611.842
Indice primario di struttura	Mezzi propri / Attivo fisso	0,94	0,91
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso	26.655.747	7.599.204
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso	1,11	1,03

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2019	2018
Indicedi indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti) / Mezzi Propri	0,50	0,53
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento /Mezzi Propri	1,50	1,53

INDICI DI REDDITIVITA'		2019	2018
ROE netto	Risultato netto/Patrimonio netto	0,14	0,14
ROE lordo	Risultato lordo/Patrimonio netto	0,20	0,24
ROI	Risultato operativo/(CIO - Passività operative)	0,11	0,10
ROS	Risultato operativo/ Ricavi di vendite	0,11	0,13

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2019	2018
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti	25.777.674	6.839.841
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti	1,35	1,08
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti	25.254.462	6.339.686
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti	1,34	1,07

Il margine secondario di struttura positivo per 26,7 milioni di euro indica la capacità della Società di finanziare l'Attivo Fisso attraverso Mezzi propri ed il passivo consolidato. Inoltre l'indice "quoziente di indebitamento finanziario" mostra come la società si autofinanzia prevalentemente con i mezzi propri.

Esaminando gli indici di redditività la Società presenta un ROI in aumento rispetto all'esercizio precedente. Infine il Margine di Disponibilità presenta un dato positivo in netto incremento rispetto all'esercizio precedente.

Informazioni di carattere non finanziario

Con Delibera n. 20267 del 18.01.2018 la Consob ha adottato il 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).

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.

L'applicazione dei principi del Global Compact dell'ONU

La forte sensibilità su questi temi ha determinato l'adesione da parte della Società al Global Compact dell'ONU.

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.

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, tra le prime società di gestione aeroportuale 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.

Si riportano di seguito gli aspetti più importanti affrontati nel corso del 2019 da Aeroporti di Puglia S.p.A. in relazione ai principi del Global Compact:

AMBIENTE:

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

Aeroporti di Puglia ritiene che l'attenzione all'Ambiente rappresenti un messaggio dal forte valore sociale che la particolare importanza rivestita dalla struttura aeroportuale contribuisce a diffondere ad una "platea" più ampia e non circoscritta alla sola popolazione locale.

In tal senso sono stati posti in essere numerosi interventi in materia di approvvigionamento energetico, mitigazione dell'impatto ambientale, abbattimento del rumore aeroportuale e riciclo delle acque meteoriche che hanno trasformato gli aeroporti pugliesi in una sorta di laboratorio sperimentale sempre più orientato verso l'uso di tecnologie di ultima generazione che consentissero il raggiungimento di importanti risultati in campo ambientale, energetico e sul piano della qualità dei servizi.

Tra le prime azioni poste in essere vi è il monitoraggio del rumore prodotto dall'attività aerea sulle aree limitrofe ai quattro aeroporti pugliesi - e la relativa gestione dell'inquinamento acustico, - per l'analisi dell'impatto ambientale del rumore aeronautico finalizzata alla pianificazione delle traiettorie di volo e dell'attività aeroportuale stessa.

Sempre in tema di salvaguardia dell'ambiente rientra un ampio intervento di mitigazione ambientale e assorbimento degli inquinanti gassosi affrontato con la realizzazione - a fronte della pista ed ai lati dell'aerostazione di Bari - di una barriera vegetale arborea sempreverde estesa anche alle fiancate dei viadotti e alle zone più esterne dell'area aeroportuale. In questo sito, oltre all'impianto di essenze, specie arboree e vegetali sempreverdi tipiche dell'area mediterranea, irrigate e fertilizzate con un impianto reticolare interrato, è stata creata una collina verde al cui interno si snoda un "sentiero della salute", completo di piazzole ginniche attrezzate dove sono stati messi a dimora parte dei 3500 ulivi, autentico patrimonio ambientale, espianati in occasione della realizzazione della piattaforma logistica dell'aeroporto di Grottaglie (i restanti ulivi hanno trovato nuova idonea collocazione negli spazi a verde degli altri

aeroporti pugliesi e presso scuole, parchi, centri per anziani di tutta la regione, dalle Tremiti al Capo di Leuca). Numerose, infine, le altre applicazioni – mezzi di rampa elettrici, biciclette per gli spostamenti sottobordo, raccolta differenziata – attraverso le quali Aeroporti di Puglia 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*). L'impegno dedicato alla gestione virtuosa degli aeroporti pugliesi ha fatto sì che la rete pugliese divenisse modello di riferimento a livello nazionale per le modalità di approccio alle dinamiche ambientali in sede di progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture: uno stimolo ulteriore a proseguire sul percorso avviato che ha consentito di raggiungere livelli di eccellenza nell'ambito dei servizi aeroportuali, nell'integrazione intermodale e della qualità dell'offerta turistica.

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

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

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

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

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

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

LAVORO

- *sostenere la libertà di associazione dei lavoratori e riconoscere il diritto alla contrattazione collettiva*
- *eliminare tutte le forme di lavoro forzato obbligatorio*
- *sradicare effettivamente il lavoro minorile*
- *promuovere l'eliminazione di ogni forma di discriminazione in materia di impiego e professione*

Per quanto riguarda il Personale, Aeroporti di Puglia e le Organizzazioni Sindacali applicano il contratto integrativo fortemente orientato al welfare aziendale e all'incentivazione della produttività, correlati ai livelli di servizio al cui raggiungimento, in questi ultimi anni caratterizzati da crescita e sviluppo della rete aeroportuale, hanno contribuito congiuntamente lavoratori e azienda.

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

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

Ciò al fine di:

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

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

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

Obiettivo del PSG è lo sviluppo positivo delle condizioni di contesto della cittadella aeroportuale sui temi della conciliazione vita-lavoro, ossia della individuazione di azioni a sostegno della maternità e della paternità e della sperimentazione di formule di organizzazione dell'orario di lavoro tese a favorire la promozione di un'equa distribuzione del lavoro di cura tra i sessi.

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

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

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

In materia di Sicurezza sul Lavoro, si è proceduto alla assegnazione della delega ex D. Lgs. 81/08 al Direttore Generale ed alla definizione delle sub-deleghe.

Il Documento di Valutazione dei rischi è stato aggiornato tenuto conto della:

- Valutazione rischio rumore;
- Valutazione rischio campi elettromagnetici;
- Valutazione rischio microclima;
- Valutazione gas radon.

E’ stata eseguita la formazione dei preposti, primo soccorso e antincendio a rischio medio ed elevato.

Nel corso del 2019 non si sono verificate morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola e non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola.

Nel corso del 2019 non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società è stata dichiarata definitivamente responsabile.

LOTTA ALLA CORRUZIONE

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

In data 17/01/2019, è stato approvato l’aggiornamento del P.T.P.C. 2019/2021 di Aeroporti di Puglia S.p.A. proposto dalla funzione Responsabile Anticorruzione e Trasparenza, redatto sulla base delle informazioni e notizie rese dai referenti e contenente la sezione relativa alla Trasparenza.

Con il PTPC 2019 sono state quindi ultimate le misure di prevenzione non ancora attuate e, ai fini della verifica dell’efficacia, monitorate quelle attuate nel corso dell’anno 2018 e nel 2019. Inoltre si è tenuto

conto delle precisazioni forniti da ANAC con l'ultimo aggiornamento 2018 in materia di rapporti con il Responsabile della protezione dei dati – RPD.

Con riferimento alla misura della rotazione è stato dato atto della misura adottata nei confronti di due dipendenti in considerazione di provvedimenti disciplinari e, quale misura preventiva, nonché di ottimizzazione della performance aziendale, della redistribuzione delle procure di alcuni ruoli direttivi e di coordinamento.

Inoltre si è registrata l'adozione del regolamento in materia di accesso generalizzato ed accesso civico.

Si ritiene, pertanto, di aver avviato un percorso di consolidamento e rafforzamento dei presidi della legalità e dell'attuazione di adeguate misure di prevenzione a tutela della corretta e sana gestione di una importante Società di gestione di un servizio pubblico essenziale.

DIRITTI UMANI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 9 maggio 2019, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha comunicato che sono state approvate le Carte dei Servizi 2019 di Aeroporti di Puglia rispettivamente per l'Aeroporto di Brindisi e per l'Aeroporto di Bari, sancendo l'impegno della Società nei confronti dei passeggeri e dell'utenza in generale, rappresentando uno strumento fondamentale per una puntuale valutazione dei servizi prestati dagli operatori aeroportuali, sotto il controllo e la vigilanza di ENAC.

Aeroporti di Puglia S.p.A. anche per il 2020 porterà avanti con forza le azioni più idonee al raggiungimento degli obiettivi del Global Compact ed al miglioramento continuo della performance e, in tal senso, si rinnova il commitment da parte della Società nei confronti del Programma.

Sono già in programma, infatti, le attività di rafforzamento delle azioni descritte in precedenza ed anche nuove iniziative, quali:

1. Progetto: AIRPORT PLASTIC FREE che prevede l'eliminazione totale all'interno dei punti vendita aeroportuali dei bicchieri, bottiglie, piatti, contenitori, etc. di plastica, con sostituzione di prodotti biodegradabili;
2. Progetto RIFIUTI, con l'obiettivo di organizzare e pianificare una attività specifica idonea ad attivare il processo di riciclaggio dei rifiuti (compostaggio) onde ottenere il compost;
3. Progetto ACQUA BENE COMUNE, in collaborazione con ACQUEDOTTO PUGLIESE S.p.A., con l'installazione in aeroporto di fontanine storiche dell'Acquedotto Pugliese al servizio dell'utenza ed anche come elemento simbolico di sensibilizzazione al corretto consumo dell'acqua.

Il supporto alle attività culturali

Aeroporti di Puglia ritiene fondamentale l'integrazione delle infrastrutture aeroportuali con il territorio in un'ottica non solo urbanistica, ma soprattutto culturale.

Gli aeroporti, infatti, costituiscono gli snodi logistici che agevolano l'integrazione tra operatori economici, con il mondo scientifico e culturale.

In tal senso, la Società con la Città di Barletta ha avviato un progetto sperimentali nel settore Cultura, con la disponibilità degli spazi e ambienti dell'Aerostazione Passeggeri dell'Aeroporto di Bari, nonché dei servizi e delle proprie specifiche competenze in termini di accoglienza, safety e security, ove ospitare le opere del Maestro De Nittis e gli altri tesori del patrimonio culturale del territorio pugliese.

E' evidente come risulti fondamentale la localizzazione degli eventi culturali negli aeroporti, in termini di facilitazione del contatto e dell'integrazione con l'utenza aeroportuale sempre più di profilo internazionale, nella consapevolezza che la politica di sviluppo della Cultura in Puglia debba trovare anche una forte visibilità ed "impronta" simbolica.

Analogamente, all'Aeroporto di Brindisi è stata allestita la mostra culturale "Nel mare dell'intimità. L'archeologia subacquea racconta la storia dell'Adriatico", in collaborazione con la Regione Puglia e l'Università del Salento.

La Governance

Nel corso del 2019 si è proceduto all'aggiornamento del nuovo Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001, previa verifica condotta con ciascun responsabile di funzione per tutte le attività sensibili costituenti l'attività di specifica pertinenza.

Nel rispetto dei requisiti di autonomia e di indipendenza, di professionalità e di continuità di azione, è stata definita la composizione dell'Organismo di Vigilanza formato da due componenti, con il supporto della funzione di Segreteria Tecnica affidata al Responsabile aziendale della Revisione Interna .

Ad Ottobre 2019 è stato nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione con durata fino all'approvazione del Bilancio relativo all'esercizio finanziario 2021.

L'Organo esecutivo ha proceduto, nel rispetto delle disposizioni statutarie, all'attribuzione delle deleghe ed alla definizione dei poteri del Direttore Generale.

Trasparenza e Prevenzione della Corruzione

Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (anche “Piano” o “PTPCT”) 2020 – 2022 di Aeroporti di Puglia S.p.A. proposto dalla funzione Responsabile Anticorruzione e Trasparenza, è stato approvato dall’Organo di Indirizzo e pubblicato sul sito istituzionale, previa trasmissione alla Amministrazione Controllante Regione Puglia, giusta deliberazione della Giunta Regionale n. 812/2014 e la pubblicazione sul sito aziendale nella Sezione “Società Trasparente – Disposizioni Generali”, ai fini della consultazione da parte delle organizzazioni sindacali, del Comitato Utenti aeroportuali e di tutti i dipendenti della Società.

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

In questa sede di aggiornamento del Piano, in considerazione dell’aggiornamento del Modello 231 adottato con delibera CdA in data 27 giugno 2019, si è pertanto proceduto con l’aggiornamento 2020 al Piano di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza 2020 – 2022, rinviando al presente Piano le misure integrative del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOGC), tipiche ai sensi della l. 190/12.

In ottica di evoluzione delle misure aziendali per la prevenzione del rischio corruzione e in considerazione delle recenti indicazioni fornite dell’ANAC, nonché delle prescrizioni del Piano 2019, nel corso del 2019 Aeroporti di Puglia, si è dotata della piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni di *Whistleblowing*.

In materia di accesso, nel corso del 2019 sono prevenute nr. 38 richieste di accessi agli atti pubblicate sul sito istituzionale, rispetto alle nr. 47 registrate nel corso del 2018.

Nel complesso si ritiene che vi sia un discreto livello di attuazione del PTPCT, con margini di miglioramento rispetto ad alcune Misure/Indicatori proposti dal RPCT. Nell’attività di monitoraggio periodica si sono rilevati alcuni scostamenti rispetto alle tempistiche definite nel Piano 2019, che hanno reso necessario ripianificare/rimodulare alcune azioni nell’ambito del PTPCT 2020 - 2022.

Sicurezza sul Lavoro e misure di emergenza per la crisi pandemica COVID-19

In considerazione degli aggiornamenti della Governance aziendale si è proceduto alla assegnazione della delega ex D. Lgs. 81/08 al Direttore Generale ed alla definizione delle sub-deleghe.

Il Documento di Valutazione dei rischi è stato aggiornato ed è stata eseguita la formazione dei preposti, primo soccorso e antincendio a rischio medio ed elevato.

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

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

In considerazione della crisi pandemica COVID-19, Aeroporti di Puglia ha adottato specifici processi e modalità di screening degli operatori aeroportuali e dei passeggeri, funzionali ad assicurare e ad innalzare i livelli di controllo attualmente definiti dalle diverse normative vigenti che, contribuendo a rendere minimi i rischi di contagio all'interno dell'aeroporto.

In collaborazione con altri Gestori aeroportuali sono state individuate proposte che contribuiranno a definire le misure infrastrutturali, procedurali e organizzative, idonee ai fini del contenimento della pandemia e della prevenzione sanitaria, nonché al supporto operativo per la fase di ripartenza del traffico aereo, da implementare anche con fasi di sperimentazione;

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 2020

Nei primi quattro mesi del 2020 sono transitati negli aeroporti di Bari e Brindisi 743.019 passeggeri con un decremento rispetto allo stesso periodo del 2019 del 49,84%.

Passeggeri		2019	2020	var. %
NAZIONALE	LINEA	919.353	465.589	-49,36
	CHARTER	354	0	-100,00
	AVIAZIONE GENERALE	319	216	-32,29
	TAXI	297	191	-35,69
INTERNAZIONALE	LINEA	548.451	270.707	-50,64
	CHARTER	11.988	6.219	-48,12
	AVIAZIONE GENERALE	258	45	-82,56
	TAXI	136	52	-61,76
Totale		1.481.156	743.019	-49,84
		2019	2020	var. %
	LINEA	1.467.804	736.296	-49,84
	CHARTER	12.342	6.219	-49,61
	AVIAZIONE GENERALE	577	261	-54,77
	TAXI	433	243	-43,88

A partire dal 23 febbraio 2020, data di entrata in vigore del D.L. n. 6 recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale, si è registrata una netta inversione di tendenza.

In considerazione della drastica riduzione dei volumi di traffico e del DPCM dell'11 marzo 2020 che ha decretato la chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti), è prevedibile per i prossimi mesi una significativa contrazione dei ricavi aeronautici e non aeronautici della Società, che ha già azionato e reso operativo un piano articolato di efficientamento al fine di mitigare i negativi impatti dell'eccezionale situazione sulla redditività.

Aeroporti di Puglia S.p.A., oltre a farsi carico delle ancor più impegnative incombenze connesse alla sicurezza dei lavoratori e dei luoghi di lavoro, nonchè alle nuove misure sanitarie di prevenzione connesse al COVID-19, è intervenuta sulla propria organizzazione operativa, al fine di mitigare gli effetti del notevole

calo dei carichi di lavoro e per salvaguardare i livelli occupazionali, attivando da aprile 2020 la procedura di CIG Straordinaria per 12 mesi ed altre azioni di riduzione dei costi di fornitura di beni e di servizi in corso.

Con D.M. n. 112 del 12 marzo 2020, infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sancito la chiusura degli Aeroporti di Brindisi, Foggia e Grottaglie, concentrando l'operatività solo sull'Aeroporto di Bari.

La crisi pandemica COVID-19 determinerà il ripensamento strategico dell'intero sistema dei trasporti, sia nel senso dell'intermodalità, sia nel senso della propensione all'utilizzo del trasporto pubblico collettivo, sia nel senso dell'utilizzo dei mezzi condivisi in sharing, guardando anche allo sviluppo dei mezzi privati, anche individuali (bici, moto).

Le Autorità competenti alla programmazione e regolazione devono assicurare il necessario equilibrio di sistema. Gli operatori del Trasporto svolgono una funzione di pubblica utilità, ma sono anche imprese economiche che, indipendentemente dalla proprietà pubblica o privata, devono essere messe in condizione di essere efficienti, di realizzare gli investimenti e di sviluppare la mobilità dell'Italia.

Il rischio è che le misure di intervento pubblico sia economiche e sia di regolazione portino solo al trasferimento del potere di mercato da un soggetto ad un altro nell'ambito delle filiere industriali del trasporto, proprio per la mancanza di una visione di eco-sistema.

Infatti, per il settore Trasporto Aereo, al momento gli interventi economici e di regolazione hanno riguardato solo le Compagnie aeree e non l'intera filiera (gestori aeroportuali, handlers, ecc.) compresi gli operatori del Turismo. In questo modo si è solo incrementato il livello di debolezza sistemica dell'intero settore e si è sbilanciato l'equilibrio (market power) a favore dei vettori, in controtendenza con tutti gli effetti positivi di cui ha beneficiato il sistema (soprattutto i cittadini) dalla liberalizzazione del trasporto aereo degli anni 90.

In generale, quindi, occorre favorire il trasporto aereo promuovendo la capacità e l'offerta con **l'obiettivo di favorire l'accessibilità del nostro Paese**, con efficaci interventi che sostengano tutti i soggetti della filiera, secondo un ben definito indirizzo strategico.

E' necessario **adottare regole omogenee a livello europeo ed internazionale** in grado di garantire gli stessi standard di sicurezza sanitaria durante tutto il viaggio, scongiurando asimmetrie competitive tra Paesi.

Dal punto di vista infrastrutturale ed organizzativo, l'applicazione delle tecnologie di monitoraggio della temperatura corporea e controllo biometrico, di piani di sanificazioni e igienizzazioni degli ambienti e dei

mezzi, schermature degli sportelli al pubblico con plexiglass e l'utilizzo di soluzioni tecnologiche e sistemi automatici in grado di limitare il contatto interpersonale, consentiranno di effettuare tutte le necessarie procedure in maniera fluida rendendo semplice l'esperienza del passeggero.

Tutto ciò dovrà avvenire prima dell'ingresso del passeggero nei terminal e fino all'interno degli aeromobili in modo da **rendere non necessaria la regola del distanziamento sociale**, fatto salvo l'utilizzo delle mascherine protettive.

Il distanziamento sociale, infatti, comporta l'utilizzo degli spazi disponibili (siano essi il numero di sedili di un aeromobile e di un treno o le superfici di una stazione o di un terminal) del tutto insostenibile, riducendo la capacità dell'offerta tra il 50% ed il 75%.

E' necessario lavorare sulla **percezione di sicurezza dei passeggeri e sull'esperienza di viaggio**.

In tal senso, oltre agli interventi infrastrutturali ed organizzativi finalizzati a rendere "tecnicamente" sicuri dal punto di vista sanitario gli ambienti ed i mezzi di trasporto, con regole e certificazioni omogenee a livello internazionale, dovranno essere attivate efficaci campagne di comunicazione "motivazionali".

A ciò dovrà contribuire il cosiddetto "Territorio", affinché l'accessibilità al Paese, dai punti di vista turistico, culturale, commerciale sia percepito anche in termini di sicurezza sanitaria.

Lo sviluppo di adeguate politiche di rafforzamento della reputazione aziendale e dell'intero territorio pugliese, anche a livello di filiera di settore ed eco-sistema, consentirà di:

- Aumentare e migliorare la competitività delle aziende pugliesi sui mercati esteri;
- Consolidare la capacità degli operatori economici pugliesi di coordinarsi, in una logica di settore, distretto e/o filiera produttiva specializzata;
- Supportare il processo di innovazione di processo e di prodotto in Puglia delle imprese «4.0», sviluppando centri di competenza, in collaborazione con il mondo universitario e della ricerca.
- Attrarre gli investimenti esteri
- Sviluppare i flussi turistici incoming

Complessivamente, per il 2020 è prevedibile un'importante contrazione della redditività operativa rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue il settore.

Per maggiori informazioni in merito alle valutazioni effettuate dagli amministratori circa la sussistenza del presupposto della continuità aziendale, in conseguenza della situazione di emergenza determinata dal Covid-19, si rimanda al paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e considerazioni sulla continuità aziendale" della nota integrativa.

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 31.12.2019 e ai saldi economici dell'anno 2019 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia e con le controllate.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2019		saldo al 31/12/2018	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Parti correlate				
Regione Puglia	40.857.112	9.559.306	33.483.347	28.686.060
C4 Crediti verso Controllanti	40.857.112		33.483.347	
D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)				17.613.574
D7 (Acconti)		9.486.001		10.996.181
D11 (Debiti Vs controllanti)		73.305		76.305
Acquedotto Pugliese Spa	108.743	66.964	106.956	10.114
BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti	108.743		106.956	
ARET Puglia Promozione	538.938		170.802	
ARPA Puglia	34.700		15.362	
Fondazione Apulia Film Commission	225.167			
A.S.S.E.T.	33.133			
ARPAL	420			
ARESS	955			
C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti	833.313		186.164	
D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)		66.964		10.114
Amministrazione Comunale di Bari	2.000	0	4.624	
C5-quater Crediti vs Altri	2.000		4.624	
TOTALE	41.801.168	9.626.270	33.781.091	28.696.174

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2019		saldo al 31/12/2018	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Parti correlate				
Regione Puglia	20.384.587	37.196	21.714.942	99.828
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.281		0	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	77.425		0	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	13.945.991		15.522.612	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)	6.355.890		6.192.330	
C) 17 Interessi e altri oneri finanziari (verso controllante)		37.196		99.828
Amministrazione Comunale di Bari	11.594	171.687	34.088	171.482
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	11.594		34.088	
B) 14 Oneri diversi di gestione		171.687		171.482
Acquedotto Pugliese Spa		359.814		350.030
B) 7 Per servizi		359.814		350.030
ARET Puglia Promozione	890.749		407.446	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	863.771		404.428	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	26.978		3.019	
ARPA Puglia	823			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	823		0	
Asset	322			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	322			
Fondazione Apulia Film Commission	18.868			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	18.868			
TOTALE	21.306.943	568.697	22.156.477	621.340

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 2019 la Società ha predisposto e trasmesso alla Regione Puglia la relazione sul Governo Societario ai sensi di quanto previsto ai sensi dell'art.6comma 4 del D. Lgs 175/2016.

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

In considerazione della necessità di meglio comprendere e valutare gli effetti derivanti dalla crisi pandemica COVID-19, il C.d.A. ha deliberato di avvalersi del “maggior termine” per l’approvazione del Bilancio ai sensi dell’art. 2364, comma 2, del C.C. .

Destinazione del risultato di esercizio

Signori Azionisti,

sulla base di quanto esposto in questa Relazione, Vi invitiamo ad approvare il Bilancio di Esercizio 2019 che evidenzia un Utile di Esercizio di Euro 5.157.465 che si propone di destinare, in considerazione di quanto previsto dall’art. 2430 del Codice Civile, per 1/20 a Riserva Legale e per la restante parte a Riserva Straordinaria.

Bari, 4 giugno 2020

IL DIRETTORE GENERALE

PROCURATORE

Arch. Marco Catamerò

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Prof. Tiziano ONESTI

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

***Prospetti di bilancio
al 31 dicembre 2019***

Stato patrimoniale

ATTIVO

	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni		
<i>I. Immobilizzazioni Immateriali:</i>		
1) Costi di impianto e di ampliamento	-	-
2) Costi di sviluppo	15.256	22.883
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	108.858	171.089
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	139.552	209.447
5) Avviamento	-	-
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	55.088	74.877
7) Altre	257.287	333.363
Totale	576.041	811.659
<i>II. Immobilizzazioni Materiali:</i>		
1) Terreni e fabbricati	15.996	22.893
2) Impianti e macchinario	243.427	300.864
3) Attrezzature industriali e commerciali	355.267	288.743
4) Altri beni	219.854.338	231.212.770
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	23.072.486	16.873.118
Totale	243.541.514	248.698.388
<i>III. Immobilizzazioni Finanziarie:</i>		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) imprese controllanti	-	-
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
d-bis) altre imprese	-	-
2) Crediti		
a) verso imprese controllate	-	-
b) verso imprese collegate	-	-
c) verso controllanti	-	-
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	108.743	106.956
- esigibili entro l'esercizio successivo	108.743	106.956
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
d-bis) verso altri	21.660	21.636
- esigibili entro l'esercizio successivo	21.660	21.636
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
3) Altri titoli	-	-
4) Strumenti finanziari derivati attivi	463.094	-
Totale	593.497	128.592
Totale immobilizzazioni (B)	244.711.052	249.638.639

31/12/2019 **31/12/2018**

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	523.213	500.155
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3) Lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Prodotti finiti e merci	-	-
5) Acconti	-	-
Totale	523.213	500.155

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

1) Verso clienti	23.113.732	23.259.588
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.863.515	22.643.831
- esigibili oltre l'esercizio successivo	250.217	615.757
2) Verso imprese controllate	-	-
3) Verso imprese collegate	-	-
4) Verso controllanti	40.857.112	33.483.347
- esigibili entro l'esercizio successivo	40.857.112	33.483.347
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	833.313	186.164
- esigibili entro l'esercizio successivo	833.313	186.164
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5-bis) Crediti tributari	393.814	1.135.904
- esigibili entro l'esercizio successivo	393.814	1.135.904
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5-ter) Imposte anticipate	6.249.840	4.664.828
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.249.840	4.664.828
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
5-quater) Verso altri	1.203.530	3.075.605
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.203.530	3.075.605
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale	72.651.341	65.805.436

III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni

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

IV. Disponibilità liquide

1) Depositi bancari e postali	27.086.522	29.946.376
2) Assegni	-	-
3) Denaro e valori in cassa	53.067	25.123
Totale	27.139.589	29.971.499

Totale attivo circolante (C) **100.314.143** **96.277.090**

D) Ratei e risconti attivi **878.073** **759.363**

TOTALE ATTIVO **345.903.268** **346.675.092**

Stato patrimoniale

PASSIVO

31/12/2019

31/12/2018

A) Patrimonio netto

<i>I. Capitale</i>	25.822.845	12.950.000
<i>II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni</i>	-	-
<i>III. Riserva di rivalutazione</i>	232.695	232.695
<i>IV. Riserva legale</i>	1.072.476	883.840
<i>V. Riserve statutarie</i>	-	-
<i>VI. Altre riserve, distintamente indicate</i>		
- Riserva straordinaria	5.210.737	8.457.179
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-2	-
<i>VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi</i>	31.255	-
<i>VIII. Utili (perdite) portati a nuovo</i>	-	-
<i>IX. Utile (perdita) dell'esercizio</i>	5.157.465	3.772.709
<i>X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio</i>	-	-
Totale patrimonio netto (A)	37.527.471	26.296.423

B) Fondi per rischi e oneri

1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-
2) Fondi per imposte, anche differite	-	33.068
3) Strumenti finanziari derivati	-	-
4) Altri	16.594.651	13.461.166
Totale fondi per rischi e oneri (B)	16.594.651	13.494.234

C) Trattamento Fine Rapporto di lavoro subordinato

1.237.944

1.318.032

D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi

esigibili oltre l'esercizio successivo

1) Obbligazioni	-	-
2) Obbligazioni convertibili	-	-
3) Debiti verso soci per finanziamenti	-	17.613.574
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	17.613.574
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
4) Debiti verso banche	45.450.785	38.165.641
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.025.259	21.862.112
- esigibili oltre l'esercizio successivo	23.425.526	16.303.529
5) Debiti verso altri finanziatori	-	-
6) Acconti	15.747.323	13.866.551
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.882.045	10.001.273
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.865.278	3.865.278
7) Debiti verso fornitori	23.000.801	22.511.501
- esigibili entro l'esercizio successivo	23.000.801	22.511.501
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
8) Debiti rappresentati da titoli di credito	-	-
9) Debiti verso imprese controllate	-	-
10) Debiti verso imprese collegate	-	-
11) Debiti verso controllanti	73.305	76.305
- esigibili entro l'esercizio successivo	73.305	76.305
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-

	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
11-bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	66.964	10.114
- esigibili entro l'esercizio successivo	66.964	10.114
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
12) Debiti tributari	1.367.238	1.944.818
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.367.238	1.944.818
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	729.920	685.345
- esigibili entro l'esercizio successivo	729.920	685.345
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
14) Altri debiti	26.430.370	24.828.729
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.216.316	24.733.478
- esigibili oltre l'esercizio successivo	214.054	95.251
Totale debiti (D)	112.866.706	119.702.578
E) Ratei e risconti passivi	177.676.496	185.863.825
TOTALE PASSIVO	345.903.268	346.675.092

Conto Economico

31/12/2019 **31/12/2018**

A) Valore della produzione

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	75.557.035	67.900.142
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	279.339	294.702
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio	29.176.111	31.604.922
- vari	2.769.449	3.784.494
- contributi in conto esercizio	14.230.263	15.731.785
- contributi in conto impianti (quote esercizio)	12.176.399	12.088.643
Totale valore della produzione (A)	105.012.485	99.799.766

B) Costi della produzione

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	686.332	586.195
7) Per servizi	46.848.062	42.226.768
8) Per godimento di beni di terzi	6.353.776	5.037.275
9) Per il personale	21.436.598	20.914.668
a) Salari e stipendi	15.793.360	14.887.455
b) Oneri sociali	4.388.754	4.133.812
c) Trattamento di fine rapporto	973.272	961.981
d) Trattamento di quiescenza e simili	-	-
e) Altri costi	281.212	931.420
10) Ammortamenti e svalutazioni	16.945.745	16.904.653
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	291.313	344.211
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	16.324.113	16.232.111
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	330.319	328.331
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(23.057)	20.819
12) Accantonamento per rischi	3.454.135	4.662.820
13) Altri accantonamenti	219.583	161.226
14) Oneri diversi di gestione	1.111.525	1.048.401
Totale costi della produzione (B)	97.032.699	91.562.825

Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)

7.979.786 **8.236.941**

C) Proventi e oneri finanziari

15) Proventi da partecipazioni	-	-
16) Altri proventi finanziari:	133.360	195.642
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni,	-	-
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	145.490
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da imprese controllate	-	-
- da imprese collegate	-	-
- da controllanti	-	-
- da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
- altri	133.360	50.152

	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
17) Interessi e altri oneri finanziari:	461.107	2.123.125
a) - verso imprese controllate	-	-
b) - verso imprese collegate	-	-
c) - verso controllanti	37.196	99.828
d) - verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-	-
e) - altri	423.911	2.023.297
17-bis) Utili e (perdite) su cambi	(11)	(289)
Totale proventi e (oneri) finanziari (15 + 16 – 17 +/- 17-bis)	(327.758)	(1.927.772)
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
18) Rivalutazioni:	14.214	-
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) di strumenti finanziari derivati	14.214	-
19) Svalutazioni:	-	-
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) di strumenti finanziari derivati	-	-
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (18 – 19)	14.214	-
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D)	7.666.242	6.309.169
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	2.508.777	2.536.460
a) Imposte correnti	4.034.118	3.564.263
b) Imposte di esercizi precedenti	92.739	38.122
c) Imposte differite e anticipate	(1.618.080)	(1.065.925)
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	5.157.465	3.772.709

Rendiconto Finanziario

(in Euro)	2019	2018
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	5.157.465	3.772.709
Imposte sul reddito	2.508.777	2.536.460
Interessi passivi / (Interessi attivi)	327.758	1.927.772
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus,	7.994.000	8.236.941
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi rischi ed oneri	3.842.614	5.748.467
Accantonamenti al fondo TFR	973.272	961.981
Ammortamenti delle immobilizzazioni	16.615.427	16.576.322
Svalutazioni di immobilizzazioni	0	0
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetaria	(14.214)	0
Altre rettifiche per elementi non monetari	(40.198)	
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	21.376.901	23.286.770
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn		
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(23.058)	20.819
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	145.856	(1.216.131)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	489.301	1.789.739
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	16.661	(66.318)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(8.187.329)	3.474.843
Altre variazioni del capitale circolante netto	(2.024.044)	(8.145.989)
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	(9.582.613)	(4.143.037)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn		
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	119.282	(1.946)
(Imposte sul reddito pagate)	(4.575.994)	(1.647.573)
(Utilizzo dei fondi)	(1.755.360)	(2.374.704)
<i>Totale altre rettifiche</i>	(6.212.072)	(4.024.223)
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	13.576.217	23.356.451
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(11.167.239)	(10.488.972)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	0	940
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(55.695)	(111.308)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	0	0
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	(552.996)	0
Disinvestimenti	0	10.443.251
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(11.775.930)	(156.089)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) dei debiti a breve verso banche	(2.911.257)	(1.012.560)
Accensione finanziamenti bancari	16.631.602	1.000.000
Rimborso finanziamenti bancari	(6.435.201)	(2.954.555)
Rimborso finanziamenti soci	(17.613.574)	0
Interessi incassati/(pagati)	(346.095)	(1.863.185)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	6.042.329	0
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati		
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(4.632.196)	(4.830.300)
Incremento delle disponibilità liquide (A+B+C)	(2.831.909)	18.370.062
Disponibilità liquide all'inizio del periodo	29.971.499	11.601.437
Disponibilità liquide alla fine del periodo	27.139.589	29.971.499

Bari, 4 giugno 2020

IL DIRETTORE GENERALE
PROCURATORE
Arch. Marco CATAMERO'

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
Prof. Tiziano ONESTI
Dott. Antonio Maria VASILE
Dott.ssa Rosa Maria CONTE

***Nota integrativa
al 31 dicembre 2019***

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 2043 per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l’adeguamento, la gestione, la manutenzione e l’uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali di pertinenza dei beni demaniali degli aeroporti pugliesi (“Karol Wojtyła” di Bari, “Aeroporto del Salento” di Brindisi, “Gino Lisa” di Foggia, “M. Arlotta” di Grottaglie), in forza della Convenzione del 25 gennaio 2002, approvata con Decreto Interministeriale del 6 marzo 2003.

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

Criteri di formazione

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

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

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

Per ogni voce dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Rendiconto Finanziario sono indicati i corrispondenti valori al 31 dicembre 2018. 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 2018, sono stati riclassificati dai “crediti verso controllante” ai “crediti verso altri” crediti per 89 mila euro relativi ai progetti “Freshways”- Interreg Greece – Italy e “Interpass” – Interreg Adriatic – Ionian, inizialmente iscritti come crediti verso controllante e riclassificati nei crediti verso altri ad esito della riconciliazione delle posizioni creditorie e debitorie della Società nei confronti del socio di maggioranza, effettuata ai sensi dell’art. 11, comma 6, lett. j) del D. Lgs. 118/2011. Detti crediti sono infatti vantati verso l’Autorità di Gestione-Grecia e l’Autorità di Gestione-Regione Emilia Romagna, e non sono pertanto esigibili da Regione Puglia.

Inoltre, nell’ambito delle Immobilizzazioni finanziarie, i depositi cauzionali relativi alle utenze idriche sono stati riclassificati da “Crediti verso altri” a “Crediti sottoposti al controllo delle Controllanti” per un importo di Euro 107 mila, in quanto versati alla correlata Acquedotto Pugliese S.p.A..

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.

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.

Ad eccezione di quanto indicato nel paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e considerazioni sulla continuità aziendale", 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. Non sono state altresì effettuate nell'esercizio rivalutazioni di attività ai sensi di leggi speciali in materia.

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.).

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). Nell'esercizio 2016, i costi sostenuti per il rinnovo del marchio nazionale e internazionale per ulteriori 10 anni, sono stati ammortizzati sulla base del periodo relativo al diritto d'uso del marchio medesimo stesso, derivante dalla sua registrazione.

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

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

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

Immobilizzazioni Materiali

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

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

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati e delle eventuali svalutazioni. Il costo di acquisto è il costo effettivamente sostenuto per l’acquisizione del bene ed include anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi diretti e i costi generali di produzione, per la quota ragionevolmente imputabile all’immobilizzazione, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato. L’iscrizione è effettuata alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi al bene acquisito al costo di acquisto, computando nello stesso anche i costi e gli oneri accessori. Al riguardo, si precisa che se in virtù di specifiche clausole contrattuali, non vi sia coincidenza tra la data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici e la data in cui viene trasferito il titolo di proprietà, prevale la data in cui è avvenuto il trasferimento dei rischi e dei benefici.

Gli oneri finanziari sostenuti per la realizzazione delle immobilizzazioni materiali sono capitalizzati, entro il limite del valore recuperabile del bene, solo se la costruzione delle opere finanziate richiede un periodo di tempo significativo. Per periodo di costruzione si intende il periodo che va dal pagamento ai fornitori di beni e servizi relativi a tali immobilizzazioni materiali fino al momento in cui le stesse sono pronte per l’uso, incluso il normale tempo di montaggio e messa a punto. Nel caso di finanziamenti specificamente destinati al finanziamento di beni, l’ammontare degli oneri finanziari capitalizzabili deve essere determinato in base agli effettivi oneri finanziari sostenuti per quel finanziamento durante l’esercizio, dedotto ogni provento finanziario derivante dall’investimento temporaneo di quei fondi. Nel caso di finanziamenti generici, l’ammontare degli oneri finanziari maturati su tali fondi è capitalizzabile nei limiti della quota attribuibile alle immobilizzazioni in

corso di costruzione. Tale ammontare è determinato applicando ai costi sostenuti un tasso di capitalizzazione corrispondente alla media ponderata degli oneri finanziari relativi ai finanziamenti in essere durante l'esercizio, diversi dai finanziamenti ottenuti specificatamente allo scopo di acquisire un bene che giustifica una capitalizzazione.

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

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

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

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

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

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

verificare che la stima iniziale sia ancora valida. L'ammortamento viene interrotto se, in seguito all'aggiornamento della stima, il presumibile valore residuo risulta pari o superiore al valore netto contabile. L'ammortamento è calcolato anche sui cespiti temporaneamente non utilizzati.

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

Aliquote di ammortamento applicabili

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

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

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

Perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

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

Qualora il loro valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il valore d'uso e il suo *fair value*, al netto dei costi di vendita, è inferiore al corrispondente valore netto contabile si effettua la svalutazione delle immobilizzazioni, rilevandola in bilancio ai sensi dell'art. 2426, comma 1, numero 3 del Codice Civile. Tale

svalutazione non può essere mantenuta nei successivi bilanci se sono venuti meno i motivi della rettifica effettuata. L'eventuale ripristino del valore di iscrizione può avvenire unicamente nei limiti del costo sostenuto.

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

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

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

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

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

Le operazioni di locazione finanziaria sono rappresentate in bilancio secondo il metodo patrimoniale,

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

Immobilizzazioni Finanziarie

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

La classificazione dei crediti tra le immobilizzazioni finanziarie e l’attivo circolante è effettuata in base al criterio della destinazione degli stessi rispetto all’attività ordinaria e pertanto, indipendentemente dalla scadenza, i crediti di origine finanziaria sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie mentre quelli di origine commerciale sono classificati nell’attivo circolante. Il criterio di valutazione dei crediti è esposto nel prosieguo.

Rimanenze magazzino

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

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

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

Crediti

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

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

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

In coerenza con quanto disposto dall’art. 2426, co. 1, n. 8 c.c., i crediti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, quest’ultimo ottenuto tramite l’iscrizione di un fondo svalutazione crediti esposto a riduzione del valore nominale degli stessi crediti. Tale fondo viene determinato al fine di riflettere principalmente il rischio specifico d’inesigibilità dei crediti tenendo in considerazione le condizioni economiche generali del settore aeroportuale.

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

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

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

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

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

In presenza di crediti finanziari, la differenza fra le disponibilità liquide erogate ed il valore attuale dei flussi finanziari futuri, determinato utilizzando il tasso di interesse di mercato, è rilevata tra gli oneri o proventi finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura e quindi un diverso trattamento contabile.

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

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

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

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

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

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

Strumenti finanziari derivati

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

- a) il suo valore varia come conseguenza della variazione di un determinato tasso di interesse, prezzo di strumenti finanziari, prezzo di merci, tasso di cambio, indice di prezzo o di tasso, *rating* di credito o indice di credito o altra variabile, a condizione che, nel caso di una variabile non finanziaria, tale variabile non sia specifica di una delle controparti contrattuali (a volte chiamato il sottostante);
- b) non richiede un investimento netto iniziale o richiede un investimento netto iniziale che sia minore di quanto sarebbe richiesto per altri tipi di contratti da cui ci si aspetterebbe una risposta simile a variazioni di fattori di mercato;
- c) è regolato a data futura.

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

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

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

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

Operazioni di copertura

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

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

- b) all'inizio della relazione di copertura vi è una designazione e una documentazione formale della relazione di copertura, degli obiettivi della Società nella gestione del rischio e della strategia nell'effettuare la copertura;
- c) la relazione di copertura soddisfa i requisiti, sia qualitativi sia quantitativi, di efficacia della copertura.

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

L'efficacia della relazione di copertura è documentata, oltre che inizialmente, in via continuativa. Ad ogni data di chiusura di bilancio la Società valuta se la relazione di copertura 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 prevedono più i flussi finanziari futuri o l'operazione programmata non si prevede più sia altamente probabile, gli importi accumulati nella riserva sono riclassificati immediatamente a conto economico.

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

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

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

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

Disponibilità liquide

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

Ratei e risconti

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

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

Fondi per rischi e oneri

Sono stanziati, in misura adeguata, per coprire perdite o debiti d'esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

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

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

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

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

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

Fondo T.F.R.

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

A seguito della riforma del TFR e della previdenza complementare, la società, con decorrenza 1/7/2007, provvede con cadenza periodica a versare il TFR maturato dei dipendenti ai fondi dagli stessi prescelti.

Pertanto, il Fondo TFR, classificato alla voce C del bilancio, a partire dall'esercizio 2008 viene movimentato delle sole liquidazioni; mentre, a fronte della contabilizzazione del costo per TFR, sono stati alimentati le voci di debito classificati rispettivamente in D.13 – se trattasi dei versamenti al fondo Tesoreria INPS – e in D14 se trattasi di versamenti a fondi di previdenza complementare.

Debiti

I debiti originati da acquisizioni di beni sono iscritti nello Stato Patrimoniale quando rischi, oneri e benefici significativi connessi alla proprietà sono stati trasferiti sotto il profilo sostanziale. I debiti relativi a servizi sono rilevati quando i servizi sono stati resi, ossia la prestazione è stata effettuata. I debiti finanziari sorti per operazioni di finanziamento e i debiti sorti per ragioni diverse dall'acquisizione di beni e servizi sono rilevati quando esiste l'obbligazione dell'impresa verso la controparte, individuata sulla base delle norme legali e contrattuali.

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

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

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

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

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

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

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

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

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

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

Costi e Ricavi

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

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

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

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

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

Imposte correnti

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

Imposte anticipate e differite

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

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

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

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell’esercizio

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

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

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

Dati essenziali a raffronto esercizi sociali 2019 – 2018 – 2017

STATO PATRIMONIALE	Bilancio al 31.12.2019	Bilancio al 31.12.2018	Bilancio al 31.12.2017
ATTIVO			
A) Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti			
B) Immobilizzazioni	244.711.052	249.638.639	255.685.264
C) Attivo circolante	100.314.143	96.277.090	82.565.099
D) Ratei e risconti	878.073	759.363	693.045
Totale Attivo	345.903.268	346.675.092	338.943.408
PASSIVO:			
A) Patrimonio Netto:			
Capitale sociale	25.822.845	12.950.000	12.950.000
Riserve	6.547.161	9.573.714	5.530.741
Utile (perdite) dell'esercizio	5.157.465	3.772.709	2.446.821
B) Fondi per rischi e oneri	16.594.651	13.494.234	10.980.682
C) Trattamento di fine rapporto di lav. Sub.	1.237.944	1.318.032	1.379.929
D) Debiti	112.866.706	119.702.578	123.266.253
E) Ratei e risconti	177.676.496	185.863.825	182.388.982
Totale passivo	345.903.268	346.675.092	338.943.408

CONTO ECONOMICO	Bilancio al 31.12.2019	Bilancio al 31.12.2018	Bilancio al 31.12.2017
A) Valore della produzione	105.012.485	99.799.766	92.229.775
B) Costi della produzione	-97.032.699	-91.562.825	-86.788.955
C) Proventi e oneri finanziari	-327.758	-1.927.772	-1.143.223
D) Rettifiche di valore di att. finanziarie	14.214	-	-
Imposte sul reddito dell'esercizio	-2.508.777	-2.536.460	-1.850.776
Utile (Perdita) dell'esercizio	5.157.465	3.772.709	2.446.821

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 2019, ripartito per categoria, con le variazioni rispetto al precedente esercizio.

descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
dirigenti	6	7	1						7	7
quadri	15	17	4	4	1	1	1	1	21	23
impiegati	139	154	43	51	4	3	1	1	187	209
operai	73	71	28	26	3	4	4	4	108	105
Totale	233	249	76	81	8	8	6	6	323	344

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

Attività

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
576.041	811.659	(235.618)

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	2019	2018	Differenza	Var. %
COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	15.256	22.883	- 7.627	-33,33%
DIRITTI E BREVETTI	108.858	171.089	- 62.231	-36,37%
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	139.552	209.447	- 69.895	-33,37%
IMMOB.IMMAT.IN CORSO E ACCONTI	55.088	74.877	- 19.789	-26,43%
ALTRE IMMOB.IMMATERIALI	257.287	333.363	- 76.076	-22,82%
TOTALE	576.041	811.659	-235.618	

Rispetto al decorso esercizio la voce registra complessivamente un decremento di 236 mila euro, come di seguito illustrato:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Costo Storico al 31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre Variazioni	Costo Storico al 31.12.2019	Fondo Ammortamento al 31.12.18	Ammto	Altre Variazioni	Fondo Ammortamento al 31.12.19	Valore netto contabile 31.12.2018	Valore netto contabile 31.12.2019
COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	780.559	0	0	-20.658	759.901	757.676	7.627	-20.658	744.645	22.883	15.256
DIRITTI E BREVETTI	657.990	0	0	0	657.990	486.901	62.231	0	549.132	171.089	108.858
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	3.979.263	17.901	0	27.000	4.024.164	3.769.816	114.796	0	3.884.612	209.447	139.552
IMMOB.IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	74.877	7.211	0	-27.000	55.088	0	0	0	0	74.877	55.088
ALTRE IMMOB.IMMATERIALI	12.092.930	30.583	0	0	12.123.513	11.759.567	106.659	0	11.866.226	333.363	257.287
Totale	17.585.619	55.695	0	-20.658	17.620.656	16.773.960	291.313	-20.658	17.044.615	811.659	576.041

L'incremento riguarda, principalmente, la voce "Concessione, licenze e marchi" che accoglie gli oneri sostenuti per nuove personalizzazioni ed adeguamenti di software aziendali e la voce "altre immobilizzazioni immateriali" che accoglie gli oneri legati alle attività necessarie all'ottenimento dei Decreti VIA degli aeroporti di Bari e Brindisi, nell'ambito dei piani di sviluppo aeroportuale 2011-2022.

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

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
243.541.514	248.698.388	(5.156.874)

Alla data del 31.12.2019, le immobilizzazioni materiali ammontano complessivamente ad euro 243,5 milioni di euro, in decremento di 5,2 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018. Tale riduzione scaturisce dalla somma algebrica tra nuove acquisizioni di cespiti, contabilizzazione delle quote di ammortamento dell'esercizio e disinvestimenti.

Le acquisizioni riguardano principalmente il rinnovo di apparecchiature ed impianti relativi ai servizi di sicurezza a seguito della promulgazione ed entrata in vigore del DM 85/99 per gli aeroporti di Bari e Brindisi.

Nel bilancio 2019 non sono state effettuate riclassificazioni delle immobilizzazioni materiali rispetto al bilancio 2018 (rif. art. 2427, comma 1, n. 2, c.c.).

Nei decorsi esercizi si è proceduto alla capitalizzazione degli oneri finanziari (articolo 2427, primo comma, n.8, c.c.) riferiti a capitali mutuati destinati a finanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali aeroportuali; tale capitalizzazione è stata effettuata nel rispetto delle condizioni e dei limiti stabiliti dai principi contabili. Nell'esercizio 2019 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.

Si rammenta che nel decorso esercizio 2008 la società, verificata l'attendibile previsione di redditività prospettica basata su elementi oggettivi, si è avvalsa delle opportunità offerte dalla legge speciale (decreto 185/08) esclusivamente per rivalutare i valori contabili dei "beni gratuitamente devolvibili" (come tali definiti in ottemperanza alla previgente normativa in materia di scadenza della concessione e restituzione al concessionario dei beni costruiti sul sedime aeroportuale) e delle "costruzioni leggere" rispetto al costo storico d'acquisizione, sensibilmente inferiore al valore di mercato, valore quest'ultimo determinato in base a consistenza, capacità produttiva ed effettiva possibilità economica di utilizzo dei beni stessi. Il valore dei beni rivalutati non eccede il limite individuato in base agli elementi ed ai criteri dettati dalla legge 342/2000 espressamente richiamata dal D.L. 185/2008. Per effetto della rivalutazione in oggetto, la società ha adeguato il valore contabile residuo, lasciando inalterato il periodo di ammortamento dei beni così rivalutati. Nel presente bilancio sono state imputate le quote di ammortamento relative a detti beni che, in base alle disposizioni fiscali, sono divenute deducibili a partire dall'esercizio 2013. In considerazione del differimento della deducibilità fiscale di tali ammortamenti, sono state determinate le correlate imposte anticipate.

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 2019, 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 2019

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
TERRENI E FABBRICATI	15.996	22.893	- 6.897	-30,13%
IMPIANTI E MACCHINARI	243.427	300.864	- 57.437	-19,09%
ATTREZZATURE	355.267	288.743	66.524	23,04%
ALTRE IMMOB. MATERIALI	219.854.338	231.212.770	- 11.358.432	-4,91%
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	23.072.486	16.873.118	6.199.368	36,74%
TOTALE	243.541.514	248.698.388	-5.156.874	

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Costo Storico al 31.12.2018	Incrementi	Decrementi	Altre Variazioni	Costo Storico al 31.12.2019	Fondo Ammortamento al 31.12.18	Amm.to	Altre Variazioni	Fondo Ammortamento al 31.12.19	Valore netto contabile 31.12.2018	Valore netto contabile 31.12.2019
TERRENI E FABBRICATI	538.121	0	0	0	538.121	515.228	6.897	0	522.125	22.893	15.996
IMPIANTI E MACCHINARI	1.032.101	20.297	0	0	1.052.398	731.237	77.734	0	808.971	300.864	243.427
ATTREZZATURE	6.621.166	161.665	0	0	6.782.831	6.332.423	95.141	0	6.427.564	288.743	355.267
ALTRE IMMOB. MATERIALI	412.134.388	704.850	-133.237	4.130.059	416.836.060	180.921.618	16.144.341	-84.237	196.981.722	231.212.770	219.854.338
IMMOB.MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	16.873.118	10.329.427	0	-4.130.059	23.072.486	0	0	0	0	16.873.118	23.072.486
Totale	437.198.894	11.216.239	-133.237	0	448.281.896	188.500.506	16.324.113	-84.237	204.740.382	248.698.388	243.541.514

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 31/12/2018	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2019
Aeroporto di Bari					
Adeguamento R.E.S.A. Pista RWY 07/25	5.886.143	3.252.060	0	0	9.138.203
Adeguamento Sismico Terminal	45.722	151.199	0	0	196.921
Riconversione aree militari	158.642	0	0	0	158.642
Impianti AVL	3.849.385	749.660	0	0	4.599.045
Adeguamento ed ammodernamento del sistema hardware /software aeroportuale	0	72.140	0	0	72.140
Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche parcheggio P3	32.082	20.259	0	0	52.341
Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche parcheggio P6	10.432	25.858	0	0	36.290
Adeguamento logistico ed operativo strutture	0	29.474			29.474
Totale BARI	9.982.406	4.300.650	0	0	14.283.056

Descrizione	al 31/12/2018	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2019
Aeroporto di Brindisi					
Riqualifica pista RWY 13/31 ed impianti AVL	161.830	442.295	0	0	604.124
Riqualifica pista RWY 05/23 ed ampliamento piazzale A.G.	10.110	19.789			29.899
Riconfigurazione viabilità e ampliamento parcheggi	79.966	22.453	0	0	102.419
Totale BRINDISI	251.905	484.537	0	0	736.442

Descrizione	al 31/12/2018	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2019
Aeroporto di Foggia					
Prolungamento pista di volo RWY 15/33	532.437	3.093.314	0	0	3.625.751
Adeguamento Sismico Terminal	39.128	4.045	0	0	43.174
Totale FOGGIA	571.565	3.097.359	0	0	3.668.925
Descrizione	al 31/12/2018	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2019
Aeroporto di Grottaglie (TA)					
Piattaforma Logistica aerospaziale Integrata Grottaglie	6.031.996	2.347.370	0	4.130.059	4.249.307
Ampliamento edificio ex caserma Vigili del Fuoco	0	26.807			26.807
Totale GROTTAGLIE (TA)	6.031.996	2.374.176	0	4.130.059	4.276.114
Descrizione	al 31/12/2018	Incrementi	Decrementi	Giroconti	al 31/12/2019
Altre	35.246	72.703	0	0	107.949
Totale generale	16.873.118	10.329.426	0	4.130.059	23.072.486

Nel corso dell'esercizio, come si evince dalla tabella su riportata, la voce ha subito un notevole incremento a seguito dei lavori di completamento degli interventi di adeguamento RESA ed Impianti AVL della pista 07/25 di Bari, dell'avvio dei lavori di prolungamento pista RWY 15/33 di Foggia e della prosecuzione dei lavori di infrastrutturazione per attività industriali dell'aeroporto di Grottaglie. Nell'ambito di questi ultimi lavori ENAC, nel corso del 2019, ha reso agibile il lotto 1, c.d. "Hangar Two" generando un giroconto della voce alla categoria "Altre immobilizzazioni materiali" di circa 4,1 milioni di euro.

Totale rivalutazioni delle immobilizzazioni materiali alla fine dell'esercizio

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

Come già evidenziato nelle premesse di questa nota integrativa, le immobilizzazioni materiali nell'esercizio 2008, sono state rivalutate in base a leggi speciali (decreto 185/08) 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.

Descrizione	Rivalutazione di legge	Fondo Correlato al 31/12/2019	Rivalutazioni nette
Terreni e fabbricati	45.439	44.937	502
Altri Beni	9.518.399	4.188.095	5.330.304
TOTALE	9.563.838	4.233.032	5.330.806

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
593.497	128.592	464.905

Crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante

Trattasi di depositi cauzionali versati dalla società a garanzia dei contratti relativi alle utenze idriche. Nel corso del 2019 si sono incrementati di circa 2 mila euro.

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI AQP	108.743	106.956	1.787	1,67%
TOTALE	108.743	106.956	1.787	

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	2019	2018	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI ENEL	2.327	2.333	-	-0,26%
DEPOSITI CAUZIONALI TELECOM	4.030	4.030	-	0,00%
DEPOSITI CAUZIONALI DIR.PROV. PT	5.775	5.775	-	0,00%
DEPOSITI CAUZIONALI TES.PROV.	5.325	5.325	-	0,00%
DEPOSITI CAUZIONALI DIVERSI	4.203	4.173	30	0,72%
TOTALE	21.660	21.636	24	

Strumenti finanziari derivati attivi

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI ATTIVI	463.094	0	463.094	100,00%
TOTALE	463.094	0	463.094	100,00%

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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
523.213	500.155	23.058

Le rimanenze, valutate al costo d’acquisto come negli esercizi precedenti, ammontano a complessivi 523 mila euro circa e si riferiscono principalmente a materiale di consumo, materiale sanitario e prestampati utilizzati nelle biglietterie. Rispetto al saldo al 31.12.2018, si rileva un incremento pari a 23 mila euro.

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
SCORTE FINALI MATER.CONSUMO	257.628	264.571	- 6.943	-2,62%
SCORTE FINALI BADGES	3.588	11.780	- 8.192	-69,54%
SCORTE FINALI MAT.SANITARIO	137.760	89.200	48.560	54,44%
SCORTE FINALI CARBURANTI	14.374	14.621	- 247	-1,69%
SCORTE FINALI CANCELLERIA	109.863	119.983	- 10.120	-8,43%
TOTALE	523.213	500.155	23.058	4,61%

II. Crediti

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
72.651.341	65.805.436	6.845.905

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	22.863.515	166.517	83.700	23.113.732
Verso imprese controllate	0			0
Verso imprese collegate	0			0
Verso controllanti	40.857.112			40.857.112
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	833.313			833.313
Per crediti tributari	393.814			393.814
Per imposte anticipate	6.249.840			6.249.840
Verso altri	1.203.530			1.203.530
Totale	72.401.124	166.517	83.700	72.651.341

Crediti verso clienti

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI	25.942.858	26.063.045	- 120.187	-0,46%
CREDITI V/CLI. DI DUBBIO REALIZZO	451.026	451.026	-	0,00%
CREDITI V/CLI. FATT. DA EMETTERE	1.099.517	688.459	411.058	59,71%
NOTE DI CREDITO DA EMETTERE	- 69.765	- 51.898	- 17.867	34,43%
ALTRI CREDITI V/CLIENTI	2.000	26.000	- 24.000	-92,31%
F.DO SVALUTAZIONE CREDITI V/CLIENTI	- 4.562.121	- 4.532.801	- 29.320	0,65%
CREDITI V/CLIENTI OLTRE 12 MESI	250.217	615.757	- 365.540	-59,36%
TOTALE	23.113.732	23.259.588	-145.856	

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 euro 23,1 milioni di euro, al netto della svalutazione di 4,6 milioni di euro. La posta si decrementa rispetto al precedente esercizio di Euro146 mila nonostante l’incremento del traffico registrato nel 2019 ed il conseguente aumento dei ricavi, grazie all’efficientamento nella gestione degli incassi.

La quota esigibile oltre l’esercizio successivo si riferisce a piani di rientro fruttiferi accordati ad alcuni clienti, che prevedono scadenze sino al 2027.

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

Alla chiusura dell’esercizio non risultano sussistere crediti in valuta.

L’adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che – come anticipato – nell’esercizio chiuso al 31.12.2019, ha subito le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426
	Codice civile
Saldo al 31/12/2018	4.532.801
Utilizzo nell'esercizio	--250.538
Rilasci nell'esercizio	-50.460
Accantonamento esercizio	330.319
Saldo al 31/12/2019	4.562.121

Il fondo svalutazione crediti registra un incremento di 29 mila euro.

Al riguardo, si precisa che l'integrazione del fondo svalutazione crediti per probabili perdite è stata effettuata ad esito della puntuale analisi delle posizioni creditorie, con particolare riguardo alle procedure concorsuali e alle azioni intraprese per il recupero dei crediti.

Crediti verso controllanti

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

Descrizione Progetto	Contributo concesso	Crediti al 31.12.18	Nuove erogazioni	Rettifiche	Riclassifiche	Incassi	Crediti al 31.12.19
<u>Campagna di comunicazione 2014-2019 per lo sviluppo del turismo incoming</u>	62.500.000	27.185.146	11.474.290	226.458	0	0	38.885.894
<u>Piano di incentivazione allo Start-up di nuove rotte</u>	15.717.165	5.832.025	1.146.828	0	0	6.232.173	746.680
<u>Progetto Gargano easy to reach 2019</u>	300.000	0	187.227	0	0	187.227	0
<u>Soggetto tecnico per il monitoraggio del Servizio di gestione, manutenzione custodia e controllo impianti rete eliportuale pugliese</u>	20.240	0	16.590	0	0	0	16.590

<u>Ristrutturazione ex aerostazione di Bari per nuova sede Protezione Civile</u>	1.350.000	118.130	0	0	0	118.130	0
<u>Riconversione e ristrutturazione terminal aeroportuale Brindisi</u>	6.218.033	310.899	0	0	0	0	310.899
<u>Servizio di Interesse Economico Generale Foggia</u>	2.500.000	0	1.130.152	0	0	400.000	730.152
<u>Totale dei crediti verso la controllante per contribuiti</u>	88.605.438	33.446.200	13.955.087	226.458	0	6.937.530	40.690.215

<u>Voce</u>	<u>Crediti al 31.12.18</u>	<u>Incrementi</u>	<u>Rettifiche</u>	<u>Riclassifiche</u>	<u>Incassi</u>	<u>Crediti al 31.12.19</u>
<u>Totale dei crediti commerciali e diversi verso la controllante</u>	37.147	5.238.474	0	0	5.108.724	166.897

<u>Voce</u>	<u>Crediti al 31.12.18</u>	<u>Incrementi</u>	<u>Rettifiche</u>	<u>Riclassifiche</u>	<u>Incassi</u>	<u>Crediti al 31.12.19</u>
<u>Totale dei crediti verso la controllante</u>	33.483.347	19.193.561	226.458	0	12.046.254	40.857.112

I crediti verso la Regione Puglia per contribuiti sono pari a 40,7 milioni e registrano un incremento del 21,6% rispetto all'esercizio scorso. Ciò è dovuto principalmente a:

- l'incremento dei crediti riferiti ai contribuiti per la realizzazione del Progetto di Marketing e Campagna di Comunicazione per lo Sviluppo del Turismo Incoming ammontanti a circa 11,4 milioni per il progetto 2019, impegnati dall'Ente con Determina Dirigenziale n.116 del 10 dicembre 2018;
- il credito maturato al 31 dicembre 2019 per 730 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 saranno totalmente a carico dell'Ente.
- l'incremento dei crediti commerciali per Euro 129 mila relativi all'attività di biglietteria svolta per conto della Regione Puglia.
- Residuano circa 747 mila euro per il completamento del Piano di Incentivazione allo start up nuove rotte, impegnati dall'Ente con Determina Dirigenziale n. 23 del 15 aprile 2019 e circa 311 mila euro riferiti a progetti infrastrutturali già conclusi e finanziati con fondi.

I crediti commerciali verso la Regione Puglia si incrementano di circa 130 mila euro rispetto all'esercizio 2018. La movimentazione si riferisce per circa 4,8 milioni di euro al credito IVA per Definizione Agevolata DL 119/18 sui contributi in conto esercizio relativi alle Campagne di comunicazione per lo sviluppo del turismo incoming esercizi 2014 e 2015 incassati da AdP, rispettivamente, nell'anno 2015 e 2016, per i quali le autorità fiscali hanno contestato la mancata applicazione dell'IVA alle operazioni relative a tali campagne di comunicazione. A seguito di tali rilievi, contestati nel corso del 2017, pur non condividendone le motivazioni, la Società ha ritenuto opportuno avvalersi delle disposizioni di cui al DL n. 119/2018 che prevedeva l'abbattimento totale delle sanzioni ed interessi, presentando apposita istanza in autotutela in data 10 giugno 2019 e rivalendosi nei confronti del proprio cliente Regione Puglia per l'importo dell'IVA. La Società ha anticipato l'intera IVA accertata pari ad Euro 4.791 mila in data 7 maggio 2019, ed iscritto a bilancio il relativo credito nei confronti dell'Ente che si era già impegnato alla spesa con atto dirigenziale n. 68 del 17 settembre 2018. Detto credito è stato poi incassato in data 23 dicembre 2019.

Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	833.313	186.164	647.149	347,62 %
TOTALE	833.313	186.164	647.149	

Il credito verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti si riferisce sia a crediti di natura commerciale sia a quanto anticipato da Aeroporti di Puglia per il servizio di biglietteria per amministratori e dipendenti delle società partecipate della Regione Puglia. Infatti, a decorrere dal 01.03.2019, tale servizio già svolto dalla società dal 2004 per la Regione Puglia, è stato esteso anche a tali Enti.

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	2019	2018	Differenza	Var. %
CREDITO IRAP	210.982	-	210.982	100,00%
CREDITO IVA	27.542	16.769	10.773	64,24%
CREDITO IRES DL. 201/2011	100.844	1.107.351	-1.006.507	-90,89%
CREDITO RITENUTE LAV. AUTONOMI	14.784	11.784	3.000	25,46%
ALTRI CREDITI TRIBUTARI	138.446	-	138.446	100,00%
F.DO RISCHI SU CREDITI TRIBUTARI	-98.784	-	-98.784	-100,00%
TOTALE	393.814	1.135.904	-742.090	

I crediti tributari si riducono rispetto all'esercizio precedente complessivamente di circa Euro 742 mila, In particolare la consuntivazione IRAP al 31 dicembre 2019 evidenzia un credito di Euro 211 mila per eccedenza di acconti versati. L'incremento degli altri crediti tributari è costituito oltre che da Euro 130 mila per Art-Bonus Legge 29 luglio 2014, n. 106 e s.m.i anche da Euro 8 mila per eccedenza di acconti versati dell'imposta per bollo virtuale.

Il credito IRES DL. 201/2011 riviene dall'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. In data 19/08/2019, Adp ha riscosso dall'Agenzia delle Entrate di Bari il predetto credito per un totale di Euro 1.127 mila, di cui Euro 1.007 mila per sorte capitale ed Euro 121 mila per interessi. Per il minor credito riconosciuto dall'Agenzia delle Entrate di Bari pari ad Euro 99 mila la Società ha già intrapreso le azioni necessarie al fine di recuperare tale differenza. In considerazione dell'estrema incertezza in merito all'esito delle azioni di recupero, si è proceduto ad accantonare in un apposito fondo la somma di Euro 99 mila a copertura di tale rischio.

La voce si completa con altri crediti tributari per maggiori imposte versate e chieste a rimborso e/o compensabili.

Crediti per imposte anticipate

I crediti per "imposte anticipate" sono così composti:

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	5.753.040	4.166.804	1.586.236	38,07%
CREDITI PER IMP.ANT. SU RIV.NE	496.800	498.024	- 1.224	-0,25%
TOTALE	6.249.840	4.664.828	1.585.012	

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

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	2019	2018	Differenza	Var. %
-------------	------	------	------------	--------

CREDITI V/ENAC CONTR. PAC	21.005	1.642.353	-	1.621.348	-98,72%
CREDITI V/DIPENDENTI	158.656	343.416	-	184.760	-53,80%
CREDITI V/INPS	131.984	104.009		27.975	26,90%
CREDITI V/INAIL	-	5.899	-	5.899	-100,00%
CREDITI V/GSE CONT. FOTOVOLTAICO	13.133	8.935		4.198	46,98%
ALTRI CREDITI A BREVE	901.504	1.245.587	-	344.083	-27,62%
F.DO SVALUTAZIONE CREDITI V/ALTRI	-	22.752	-	274.594	-91,71%
TOTALE	1.203.530	3.075.605		-1.872.075	

Rispetto all'esercizio precedente, la voce si decrementa di circa Euro 1.872 mila, principalmente a seguito della riscossione sia del credito verso l'ENAC di Euro 1.621 mila, quale saldo dei contributi a valere sui Fondi PAC per la realizzazione dell'intervento "Riqualfica dei Raccordi C e D dell'Aeroporto di Bari", sia del credito vantato per 262 mila euro verso il MIT per vertenza su corrispettivi di pulizia e manutenzione relativi agli anni 1991 e 1992 conclusasi nel 2018 con sentenza a favore di Aeroporti di Puglia.

Nella voce altri crediti a breve sono iscritti per 362 mila euro i crediti verso il fondo trasporto aereo per CIGS e CDS, nonché i crediti inerenti i progetti "Freshways"- Interreg Greece – Italy, "Interpass" – Interreg Adriatic – Ionian ed "Adrigreen"- Interreg Italy – Croatia per 145 mila euro.

Per quanto riguarda il Fondo rischi su altri crediti, si decrementa per 221 mila euro relativi ai crediti vantati verso la Compagnia assicuratrice FINWORLD, dichiarata fallita nel 2019, e totalmente svalutati già in esercizi precedenti. L'ulteriore decremento del fondo per Euro 31 mila deriva dalla riscossione di parte dei crediti vantati nei confronti dei partners del Progetto AIRNET - Ipa Adriatic.

IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
27.139.589	29.971.499	(2.831.910)

Le disponibilità liquide, costituite dalle risorse finanziarie presso il sistema bancario e dal denaro e valori presso le casse sociali, registrano un decremento di Euro 2.832 mila rispetto all'esercizio precedente, come esposto nella tabella che segue.

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %	
CREDITI V/BANCHE A BREVE	27.086.522	29.946.376	-	2.859.854	-9,5%
CASSA	53.067	25.123		27.944	111,2%
TOTALE	27.139.589	29.971.499		-2.831.910	-9,45%

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
878.073	759.363	118.710

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 2019, la cui competenza è riferita agli esercizi successivi. Alla data del 31.12.2019 non sussistono ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
RISCONTI ATTIVI	878.073	759.363	118.710	15,6%
TOTALE	878.073	759.363	118.710	15,63%

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

Descrizione	importo
Assicurazioni	135.817
Risconti su derivati	135.371
Assistenze software e manutenzione impianti	27.676
Vestiaro e D.P.I	29.022
Verifiche periodiche impianti	13.535
Licenze Software	614
Abbonamenti a riviste e giornali	13.552
Diritti e licenze	51.255
Fidejussioni contrattuali	12.148
Quote associative	20.379
Promozioni commerciali	9.094
Compensi professionali diversi	363.593
Noleggi e fitti diversi	59.792
Altri di ammontare non apprezzabile	6.225
Totale	878.073

Passività

A) Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
37.527.471	26.296.423	11.231.048

A seguito dell'emanazione del Decreto Interministeriale del 18 gennaio 2018, che ha designato la Rete Aeroportuale Pugliese, in data 5 Aprile 2019, l'Assemblea dei Soci in seduta straordinaria ha deliberato un aumento del Capitale Sociale sino ad Euro 25.822.845 adeguandolo al minimo previsto dall'art. 3, comma f) del Decreto Ministeriale 521/97. L'aumento è stato deliberato per Euro 6.830.516 a titolo gratuito e per Euro 6.042.329 a titolo oneroso, scindibile con efficacia progressiva. L'aumento a titolo gratuito è avvenuto attraverso l'utilizzo di riserve straordinarie.

In data 8 maggio 2019 il Socio Regione Puglia, esercitando il diritto di opzione, ha versato la sua quota a pagamento pari ad Euro 6.006.920.

In data 30 luglio 2019 constatato il mancato interesse degli altri Soci ad esercitare il diritto di opzione pro-quota, la Regione Puglia ha esercitato il diritto di prelazione, versando Euro 35.409 a saldo della quota a titolo oneroso dell'aumento del Capitale Sociale deliberato in data 5.4.2019 .

Pertanto, alla data del 31 dicembre 2019, il capitale sociale è interamente versato e risulta composto da n. 25.822.845 azioni del valore nominale di 1 euro.

Nel decorso 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 7.867.270, a copertura della perdita subita nello stesso esercizio.

Il Patrimonio netto è così composto

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza
CAPITALE SOCIALE	25.822.845	12.950.000	12.872.845
RISERVA LEGALE	1.072.476	883.840	188.636
RISERVA STRAORDINARIA	5.210.737	8.457.179	- 3.246.442
RISERVA DL 185/2008	232.695	232.695	-
RISERVA DI COPERTURA FLUSSI FINANZIARI	31.255	-	31.255
UTILE O PERDITA DI ESERCIZIO	5.157.465	3.772.709	1.384.756
DIFFERENZA DA ARROTONDAMENTO	- 2	-	2
TOTALE	37.527.471	26.296.423	11.231.048

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, punto 7 bis, si segnala che nel corso dei tre esercizi precedenti sono avvenuti i seguenti utilizzi delle poste del patrimonio netto:

- anno 2016 nessun utilizzo
- anno 2017 nessun utilizzo
- anno 2018 nessun utilizzo

Nel prospetto che segue si evidenziano le variazioni intervenute:

	Capitale Sociale	Riserva di rivalutazione	Riserva Legale	Riserva Straordinaria	Differenza da arrotondam.	Riserva per opere di copertura dei flussi fin. Attesi	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2018	12.950.000	232.695	761.499	6.132.699	-1	-1.596.151	2.446.821	20.927.562
Destinazione risultato dell'esercizio precedente			122.341	2.324.480	1		-2.446.821	1
Risultato dell'esercizio							3.772.709	3.772.709
Variazione fair value strumenti finanziari derivati						1.596.151		1.596.151
Altre variazioni								-
Saldo al 31 dicembre 2018	12.950.000	232.695	883.840	8.457.179	0	0	3.772.709	26.296.422
Destinazione risultato dell'esercizio precedente			188.636	3.584.074	-1		-3.772.709	-
Risultato dell'esercizio							5.157.465	5.157.465
Aumento Capitale Sociale Delibera 05/04/2019	12.872.845			-6.830.516	-1			6.042.328
Variazione fair value strumenti finanziari derivati						31.255		31.255
Saldo al 31 dicembre 2019	25.822.845	232.695	1.072.476	5.210.737	-2	31.255	5.157.465	37.527.471

Per quanto riguarda la movimentazione della “Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi”, si rimanda al commento 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
<i>Riserva di utili</i>			
Riserva legale	1.072.476	B	
Altre riserve	5.210.735	A, B, C	5.210.735
Utili (perdite) dell'esercizio	5.157.465	A, B, C	5.157.465
<i>Riserva di copertura dei flussi finanziari</i>			
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	31.255		
Totale	37.527.471		10.600.895
Quota non distribuibile			505.824
Residua quota distribuibile			10.095.071

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

La quota non distribuibile delle riserve è pari alla riserva di rivalutazione ed al 5% dell’utile dell’esercizio 2019 che, come da progetto di destinazione del risultato, sarà destinato a riserva legale, alla Riserva rivalutazione D.L. 185/2008 nonché al residuo da ammortizzare degli oneri pluriennali.

B) Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
16.594.651	13.494.234	3.100.417

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
F.DO IMPOSTE DIFFERITE	-	33.068	- 33.068	-100,00%
F.DO REVIS.CONTR.PROGRAMMA	2.539.044	2.539.044	-	0,00%
F.DO RISCHI LEGALI	14.055.607	10.922.122	3.133.485	28,69%
TOTALE	16.594.651	13.494.234	3.100.417	22,98%

Fondo imposte

In detta voce sono iscritti i seguenti accantonamenti.

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
F.DO IMPOSTE DIFFERITE	-	33.068	- 33.068	-100,00%
TOTALE	0	33.068	-33.068	

Le informazioni sugli elementi che determinano le imposte differite sono dettagliatamente descritte nel commento alle imposte sul reddito.

Altri

In detta voce sono iscritti i seguenti accantonamenti.

DESCRIZIONE	31.12.2018	Accanton.	Utilizzi	Rilasci	31.12.2019
F.DO REVIS.CONTR.PROGRAMMA	2.539.044	-	-	-	2.539.044
F.DO RISCHI LEGALI	10.922.122	3.842.614	668.932	40.198	14.055.606
TOTALE	13.461.166	3.842.614	668.932	40.198	16.594.650

Si evidenzia che il fondo rischi legali, già pari a euro 10.922 mila al 31.12.2018, nel corso del 2019 è stato:

- utilizzato per euro 669 mila di cui 127 mila euro per definizioni cause di lavoro, 432 mila euro per liquidazione competenze legali ;
- rilasciato per € 40 mila, derivanti dalla rilevazione in bilancio di eccedenze di accantonamenti rispetto agli oneri effettivamente sostenuti;
- incrementato di 3.843 mila euro in un'ottica prudenziale e sulla base della valutazione di eventi probabili, al fine di coprire eventuali passività potenziali connesse a contenziosi esistenti, riferiti al riconoscimento di

riserve iscritte da imprese appaltatrici nell'ambito delle singole commesse di lavori pubblici, richieste di risarcimenti, rischi derivanti da azioni revocatorie intentate da vettori, controversie in materia di lavoro. L'incremento è stato iscritto per euro 3.354 mila ed euro 220 mila rispettivamente nelle voci del conto economico B12 e B13, e per euro 269 mila negli altri costi del personale, trattandosi per quest'ultima voce di accantonamenti a fronte di contenziosi con il personale dipendente.

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

Il fondo per revisione canoni demaniali e servizio antincendio statale (revisione contratti di programma) non registra variazioni nell'esercizio e accoglie l'onere derivante dall'adeguamento del canone demaniale previsto dalla Finanziaria 2007. 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. Comunque, prudenzialmente, la Società ha accantonato i relativi oneri.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.237.944	1.318.032	(80.088)

Il fondo TFR ha subito, nel corso del 2019, 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 31.12.2019, avendo a base di determinazione tutte le componenti non occasionali della retribuzione.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2019 sono qui di seguito indicate.

Variazioni	Importo
Fondo al 01.01.2019	1.318.032
incremento per accantonamento dell'esercizio	973.272
decremento per riclassifiche	-307
decremento per trasferimento fondi ex lege 296-2006 (privati)	-618.824

decremento per utilizzo per risoluzione di rapporti, per anticipazioni	-362.260
contributi a carico dipendenti	-70.004
imposta sostitutiva	- 9.759
Incremento x recupero anticipi quote TFR da Fondo TFR Tesoreria	+7.794
Fondo al 31.12.2019	1.237.944

D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
112.866.706	119.702.578	(6.835.872)

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

<u>Descrizione</u>	<u>Entro</u> <u>12 mesi</u>	<u>Oltre</u> <u>12 mesi</u>	<u>Oltre</u> <u>5 anni</u>	<u>Totale</u>
Debiti verso banche	22.025.259	9.556.803	13.868.723	45.450.785
Acconti	11.882.045	3.865.278		15.747.323
Debiti verso fornitori	23.000.801			23.000.801
Debiti verso controllanti	73.305			73.305
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	66.964			66.964
Debiti tributari	1.367.238			1.367.238
Debiti verso istituti di previdenza	729.920			729.920
Altri debiti	26.216.316	214.054		26.430.370
Totale	85.361.848	13.636.135	13.868.723	112.866.706

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 soci per finanziamenti

I "Debiti verso soci per finanziamenti" sono composti come di seguito:

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
DEBITI V/SOCI ENTRO 12 MESI	-	17.613.574	- 17.613.574	-100,00%

TOTALE	0	17.613.574	-17.613.574	-100,00%
--------	---	------------	-------------	----------

In data 13 maggio 2019 Aeroporti di Puglia, come previsto dall'art. 3 comma 21 lettera e) della convenzione sottoscritta in data 15 dicembre 2014. ha provveduto a rimborsare integralmente l'anticipazione finanziaria di 17,5 milioni di euro erogata dal socio Regione Puglia per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, ai sensi della L.R. n. 37/14.

Debiti verso banche

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - APER. CREDITO	7.867.976	7.956.880	88.904	-1,12%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - ANT. FATT.	147.677	2.970.022	2.822.345	-95,03%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - FINANZIAMENTI	11.900.000	8.833.333	3.066.667	34,72%
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - MUTUI	2.109.606	2.101.877	7.729	0,37%
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - MUTUI	23.425.526	16.303.529	7.121.997	43,68%
TOTALE	45.450.785	38.165.641	7.285.144	19,09%

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 parte corrente mutui.

L'indebitamento a medio/lungo termine è costituito dalla parte non corrente dei mutui e dai finanziamenti erogati da istituti di credito (non assistiti da garanzie reali e/o personali). L'incremento di questa voce è da ricondursi alla sottoscrizione avvenuta in data 27 maggio 2019 con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. è Bookmaster, di un contratto di finanziamento di Euro 60.000.000 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 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. 33 rate trimestrali a partire dal 31 dicembre 2022 fino al 31 dicembre 2030. Al 31 dicembre 2019, il finanziamento è stato utilizzato per Euro 9.231 mila.

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

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

Si evidenzia che, al 31 dicembre 2019, i covenants sono stati rispettati.

Il finanziamento, inoltre, comprende le seguenti garanzie:

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

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

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 31/12/2019	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	3.512.153	3.098.959	1.446.181
Intesa San Paolo	09/07/2009	20.000.000					10.271.630	9.063.203	4.229.495
Banca BPER	06/12/2017	3.000.000	06/12/2018	06/12/2024	24 rate trimestrali	fisso	2.519.746	2.031.761	0
POOL Banche - UBI S.p.A. Bookrunner	27/05/2019	60.000.000	31/12/2022	31/12/2030	33 rate trimestrali	variabile Euribor + spread	9.231.602	9.231.603	8.193.047

Nel corso dell'esercizio 2019 si è dovuto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 3,4 milioni di Euro.

Acconti

La voce "Acconti" è composta come di seguito:

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
-------------	------	------	------------	--------

DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE	5.620.723	7.130.903	-	1.510.180	-21,2%
DEB. PER FINANZIAMENTI PAC	5.845.061	2.293.951		3.551.110	154,8%
ALTRI ACCONTI	416.261	576.419	-	160.158	-27,8%
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE OLTRE 12 MESI	3.865.278	3.865.278		-	0,00%
TOTALE	15.747.323	13.866.551		1.880.772	

I debiti per acconti sono riferiti principalmente ai contributi statali percepiti per la realizzazione degli interventi di potenziamento ed ampliamento degli aeroporti pugliesi, i cui dettagli sono indicati nella relazione sulla gestione e si incrementano complessivamente di Euro 1.882 mila. Nel corso del 2019 la voce ha registrato un incremento legato all'incasso di circa Euro 6.160 mila per la realizzazione di interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Bari e Grottaglie e un decremento di Euro 4.120 mila a seguito del completamento di parte della nuova infrastrutturazione dell'aeroporto di Grottaglie.

Debiti verso fornitori

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %		
DEBITI V/FORNITORI	13.105.470	12.893.938	211.532	1,64%		
FORNITORI C/FT DA RICEVERE	7.554.645	8.165.888	-	611.243	-7,49%	
FORNIT.C/NOTE CRED.DA RICEV.	-	447.214	-	638.958	191.744	-30,01%
CANONI DEMANIALI	2.787.900	2.090.633	697.267	33,35%		
TOTALE	23.000.801	22.511.501	489.300	2,17%		

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, sia ai debiti v/Enac per il saldo dei canoni demaniali di gestione aeroportuale (L. 662/1996), relativi al secondo semestre 2019, versati a gennaio 2020.

Debiti vs. controllanti

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %	
DEBITI V/CONTROLLANTE	73.305	76.305	-	3.000	-3,93%
TOTALE	73.305	76.305	-3.000		

L'importo di Euro 73.305 si riferisce a contributi erogati dalla Regione Puglia eccedenti la quota spettante, relativamente ai progetti Gargano Easy to Reach 2015 -2016 e Progetto Formazione Aziendale.

Debiti vs. imprese sottoposte al controllo delle controllanti

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
DEBITI V/FORNITORI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	66.964	10.114	56.850	562,09%

TOTALE	66.964	10.114	56.850
--------	--------	--------	--------

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	2019	2018	Differenza	Var. %
ERARIO C/RITENUTE	496.884	561.549	- 64.665	-11,52%
ERARIO C/IMP. SOST. TFR	-	1.896	- 1.896	-100,00%
ERARIO C/IRAP ESERCIZIO	-	242.723	- 242.723	-100,00%
ERARIO C/IRES ESERCIZIO	683.535	778.307	- 94.772	-12,18%
DEBITO IVA	189	166.072	- 165.883	-99,89%
ALTRI DEBITI V/ERARIO	186.630	194.271	- 7.641	-3,93%
TOTALE	1.367.238	1.944.818	-577.580	

La voce include principalmente il debito IRES per l’anno 2019, il debito per ritenute IRPEF sulle retribuzioni e sui compensi relativi al mese di dicembre 2019, il debito IVA periodo 2019, nonché i debiti verso l’agenzia delle entrate per IVA 2010-2011 per Euro 185 mila.

La voce complessivamente si decrementa di Euro 578 mila. Il debito per ritenute IRPEF si decrementa per Euro 66 mila. La consuntivazione della posizione debitoria IRES, IRAP e IVA evidenzia un decremento di Euro 503 mila. Infine gli altri debiti v/erario si decrementano per Euro 8 mila.

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	2019	2018	Differenza	Var. %
DEBITI V/INPS	684.354	640.322	44.032	6,88%

DEBITI V/INAIL	5.226	-	5.226	100,00%
DEBITI V/F.A.S.I.	-	24	24	-100,00%
DEBITI V/PREVINDAI	32.974	37.938	4.964	-13,08%
DEBITI V/INPGI	5.544	5.278	266	5,04%
DEBITI V/CASAGIT	703	668	35	5,24%
DEBITI V/FPCGI	1.119	1.115	4	0,36%
TOTALE	729.920	685.345	44.575	6,50%

Altri debiti

Gli “Altri debiti” sono composti come di seguito:

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
DEBITI X ADDIZ.DIRITTI IMBARCO	10.955.389	10.907.070	48.319	0,44%
DEBITI V/COMP.AEREE PER BIGLIET.	212.967	290.476	- 77.509	-26,68%
DEBITI V/IATA PER BIGLIET.	32.319	14.155	18.164	128,32%
DEBITI V/DIPENDENTI	2.802.113	2.457.226	344.887	14,04%
DEBITI V/DIPENDENTI WELFARE AZIENDALE	208.025	111.920	96.105	85,87%
DEBITI V/PARTNERS AIRNET	27.880	27.880	-	0,00%
ALTRI DEBITI A BREVE	11.977.623	10.924.751	1.052.872	9,64%
DEPOSITI CAUZIONALI SUBCONC.	214.054	95.251	118.803	124,73%
TOTALE	26.430.370	24.828.729	1.601.641	6,45%

Tra gli altri debiti a breve sono presenti, oltre ai debiti relativi alle addizionali sui diritti di imbarco passeggeri per Euro 10.955 mila, le somme che la Società ha contabilizzato, anno per anno, sulla base delle disposizioni ENAC, relativamente al servizio Antincendio dei Vigili del Fuoco. L'importo è pari a Euro 10.400 mila. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

L'incremento rispetto al 31.12.2018, pari ad Euro 1.602 mila, è dovuto principalmente alle somme stanziare nel 2019 a fronte del servizio Antincendio dei Vigili del Fuoco, pari ad Euro 1.213 mila.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2019

Saldo al 31/12/2018

Variazioni

177.676.496

185.863.825

(8.187.329)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale. Al 31.12.2019 i ratei e risconti passivi ammontano a circa Euro 177.676 mila e registrano un decremento di Euro 8.188 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 116.690 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. 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	importo
Contributi su competenze variabili dipendenti	161.024
Altri	11.463
Totale ratei	172.487

Descrizione risconti	31/12/2019	31/12/2018	Differenza	Var. %
Canoni di sub concessione	348.923	97.555	251.368	257,67%
Proventi security	72.402	103.737	- 31.335	-30,21%
Proventi di pubblicità	-	334.190	- 334.190	-100,00%
Contributi c/esercizio nuove rotte	7.515	15.010	- 7.495	-49,93%
contributi c/esercizio Interreg Italia Albania	-	100.986	- 100.986	0,00%
Contributo c/impianti	177.036.089	185.127.528	- 8.091.439	-4,37%
Altri	39.079	14.862	24.217	162,95%
Totale risconti	177.504.009	185.793.868	-8.289.859	

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

Ente Erogatore	Aeroporto	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.18	Incrementi	Decrementi	Quota liberata a conto economico	Risconti passivi al 31.12.19
		Beni gratuitamente devolvibili	64.954.476	29.344.473			2.564.726	26.779.747
ENAC	Foggia	Riattamento aviorimesse e palazzine soccorso	363.921	116.455			14.547	101.908
ENAC	Brindisi	Nuovo impianto di termocondizionamento	1.579.144	505.326			63.123	442.204
ENAC	Brindisi	Riqualifica del piazzale di sosta aeromobili	2.261.484	814.105			90.401	723.704
ENAC	Foggia	Riqualificazione infrastrutture di volo	886.312	319.061			35.430	283.632
ENAC	Foggia	Ripristino Aerostazione passeggeri	2.595.270	1.038.171			103.732	934.439
ENAC	Bari	Nuova aerostazione passeggeri	45.539.801	21.438.760			1.785.340	19.653.419
ENAC	Bari	Opere di pertinenza: passerelle telescopiche	1.924.358	908.568			75.662	832.906
ENAC	Bari	Opere di pertinenza: opera d'arte	459.518	92.262			22.973	69.288
ENAC	Bari	Ampliamento dei piazzali di sosta e vie di rullaggio	9.344.668	4.111.765			373.518	3.738.247
ENAC	Bari	Ripristino degli ammaloramenti dei piazzali di sosta aa.mm.	1.349.036	809.435			53.923	755.512
ENAC	Bari	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione alla nuova normativa security	2.227.037	1.336.244			89.018	1.247.226
ENAC	Bari	Smaltimento acque meteoriche	1.431.882	859.143			57.234	801.908
ENAC	Bari	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.431.890	801.271			57.189	744.082
ENAC	Bari	Ristrutturazione Caserma VVF	1.441.481	864.902			57.618	807.284
ENAC	Bari	Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	1.155.667	646.162			46.118	600.044
ENAC	Bari	Lavori di riqualificazione di un tratto di Via D'Annunzio ed inserimento di rotatoria al crocevia con Via E.Ferrari	188.729	103.431			7.382	96.049
ENAC	Brindisi	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	164.866	92.308			6.588	85.720
ENAC	Brindisi	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	9.944.309	5.559.460			396.794	5.162.667
ENAC	Brindisi	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, pista 05/23)	20.819.330	12.491.797			832.178	11.659.618
ENAC	Brindisi	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque	3.797.283	2.261.514			150.657	2.110.856
ENAC	Brindisi	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di	1.453.131	813.491			58.061	755.430
ENAC	Brindisi	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	845.197	438.419			33.703	404.716
Regione Puglia	Bari	Progetto Interreg Italia-Albania - Ampliamento ed adeguamento vecchia aerostazione	1.299.788	399.007			41.512	357.495
ENAC	Bari	Impianto di depurazione e smaltimento bottini di bordo - Contributi PON	500.000	240.000			19.986	220.014
Regione Puglia	Bari	Sistemazione nuova sede Protezione Civile	750.000	930.020			53.963	876.057
ENAC	Bari	Adeguamento e completamento strada perimetrale	305.982	170.296			12.154	158.141
ENAC	Bari	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a	2.069.749	1.032.288			79.357	952.932
Regione Puglia	Bari	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	8.000.000	5.231.594			307.543	4.924.051
Regione Puglia	Bari	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	9.224.326	6.043.860			355.292	5.688.567
Regione Puglia	Grottaglie	Adeguamento infrastrutture di volo con modifica della viabilità esistente - potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica	96.383.559	58.689.830			3.909.641	54.780.189
Regione Puglia	Grottaglie	Opere elettromeccaniche deposito carburanti	2.412.600	1.447.583			96.435	1.351.148
ENAC	Bari e Brindisi	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.451.618	73.550			8.888	64.863
Ministero dell'ambiente	Bari	Sistema di monitoraggio rumore	45.190	96.796			33.284	63.512
Regione Puglia	Bari	Realizzazione stazione Ferrotranviaria	166.667	100.002			6.662	93.340
ENAC	Bari e Brindisi	Impianto fotovoltaico	1.020.000	196.622			65.481	131.141
ENAC	Bari	Sistema di smistamento bagagli	3.264.409	1.631.853			129.448	1.502.405
Regione Puglia	Bari	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	451.151	347.107			20.797	326.310
Regione Puglia	Brindisi	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	732.494	473.008			28.182	444.826
Regione Puglia	Foggia	Opere elettriche	119.738	84.799			6.052	78.747
Regione Puglia	Foggia	Impianti speciali	126.327	73.982			5.280	68.702
Regione Puglia	Foggia	Opere civili	168.067	113.406			8.094	105.312
Regione Puglia	Bari	Potenziamento impianto elettrico	159.244	127.398			6.366	121.033
Regione Puglia	Bari	Centro polifunzionale prima infanzia	798.158	510.888			28.361	482.527
Regione Puglia	Foggia	Adeguamento Infrastrutture di volo	11.700.000	8.616.672			430.539	8.186.133
ENAC	Bari	Ampliamento aerostazione lato est - contributi PON	12.447.652	10.455.973			497.579	9.958.394
Regione Puglia	Bari	Ampliamento aerostazione lato est - contributi CIPE 142/99	7.750.293	6.772.111			319.534	6.452.577
Ministero dell'ambiente	Bari	Efficientamento energetico Aerostazione contributi POI 2007-2013	4.157.471	3.492.258			166.190	3.326.068
Regione Puglia	Bari	Apparati Hardware progetto Gift 2.0	168.014	50.404			33.603	16.801
Regione Puglia	Bari	Apparati Hardware aerostazione lato est - contributi CIPE 142/99	107.771	32.331			21.554	10.777
Ministero dell'ambiente	Bari	Efficientamento energetico Impianto di cogenerazione contributi POI 2007-2013	4.119.777	3.625.332			164.665	3.460.667
Ministero dell'ambiente	Bari	Efficientamento energetico Impianto AVL contributi POI 2007-2013	1.538.281	1.353.660		9.650	61.046	1.282.964
Regione Puglia	Brindisi	Ristrutturazione caserma VVF	1.297.626	1.141.888		23.602	50.793	1.067.493
Regione Puglia	Grottaglie	Progetto Take Off	23.000	5.666			1.887	3.779
Regione Puglia	Brindisi	Rifacimento piazzali di sosta aeromobili	5.269.039	5.058.416			210.623	4.847.793
Regione Puglia	Brindisi	Ampliamento sale imbarco	6.218.033	5.969.476			248.558	5.720.918
ENAC	Bari	Raccordi C e D e Riqualifica Piazzali	4.288.846	4.117.405			171.441	3.945.964
Regione Puglia	Grottaglie	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Lotto Hangar Two	4.118.213	0	4.118.213		164.620	3.953.593
		TOTALE	312.139.357	185.127.528	4.118.213	33.253	12.176.399	177.036.089

Si evidenzia che, nel corso dell'esercizio, i risconti passivi per contributi in c/impianti sono aumentati di Euro 4.118 mila, a seguito dell'entrata in funzione dell'"Hangar Two" dell'Aeroporto di Grottaglie, e del conseguente giroconto dalla voce "Acconti" dei relativi contributi percepiti.

Impegni, garanzie e debiti assistiti da garanzie reali

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

Ai sensi del nuovo 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 nuovo 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	2019	2018	variazioni
<i>Iscritti nei ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	75.557.034	67.900.142	7.656.892
Diritti	43.313.627	39.402.682	3.910.945
Handling	10.357.559	9.172.312	1.185.247
beni ad uso comune e beni di uso esclusivo	2.924.101	2.389.290	534.811
Residuali	18.961.747	16.935.858	2.025.889
<i>Iscritti negli altri ricavi e proventi</i>	2.769.449	3.784.494	-1.015.045
Infrastrutture centralizzate	422.871	394.968	27.903
Residuali	2.346.578	3.389.526	-1.042.948
Totale	78.326.483	71.684.636	6.641.847

Diritti

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

Handling

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

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

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

Residuali

Rappresentano le attività non direttamente connesse al business aeronautico.

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
105.012.485	99.799.766	5.212.719

Il valore della produzione, pari a circa 105 milioni euro, registra un incremento di 5.213 mila euro rispetto all'esercizio 2018. Tale incremento è giustificato dal maggior traffico aeroportuale registrato sull'aeroporto di Bari (+10,23%) e Brindisi (+8,84%). Si rinvia alla Relazione sulla Gestione per maggiori dettagli.

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

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	75.557.035	67.900.142	7.656.893
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	279.339	294.702	-15.363
Altri ricavi e proventi	29.176.111	31.604.922	-2.428.811
Totale	105.012.485	99.799.766	5.212.719

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
PROVENTI DI HANDLING	10.357.559	9.172.312	1.185.247	12,92%
PROVENTI SERV.ANTINCENDIO	10.503	7.882	2.621	33,25%
DIRITTI AEROPORTUALI	43.313.627	39.402.683	3.910.944	9,93%
PROVENTI DI BIGLIETTERIA	372.224	275.617	96.607	35,05%
PROV.MAGAZZINO TEMP. CUSTODIA	7.791	6.657	1.134	17,03%
CANONI SUBCONCESSIONE	17.483.875	15.709.837	1.774.038	11,29%
CANONI SUB SERV.RIF.CARBURANTE	1.738.675	1.633.066	105.609	6,47%
CANONI SUB. SPAZI PUBBLICITARI	1.307.499	1.298.088	9.411	0,72%
CANONI USO SALA VIP	74.485	45.273	29.212	64,52%
PROVEN.DA PARCHEGGIO	184.062	156.296	27.766	17,77%
ALTRI RICAVI DI GESTIONE	706.735	192.431	514.304	267,27%
TOTALE	75.557.035	67.900.142	7.656.893	

Rispetto al 2018, i ricavi delle prestazioni registrano nel complesso un incremento del 11,27%.

In particolare:

- i ricavi dell'attività di handling aumentano del 12,92% mentre i ricavi per diritti e tasse aeroportuali del 9,93% (incremento derivante dall'aumento dei volumi di traffico sugli Aeroporti di Bari e Brindisi);
- i canoni di sub concessione aumentano del 11,29% per effetto sia della sottoscrizione di nuovi contratti, in particolare afferenti l'Aeroporto di Bari, sia dal rinnovo, a condizioni più favorevoli, di contratti già in essere.

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 5.281 per fees su attività di biglietteria;
- ARET Puglia Promozione: Euro 863.771 per attività pubblicitarie, canoni di subconcessione, servizi Info-Point sugli Aeroporti di Bari e Brindisi e fees su attività di biglietteria;
- Arpa Puglia: Euro 823 per fees su attività di biglietteria;
- Asset: Euro 322 per fees su attività di biglietteria;
- Fondazione Apulia Film Commission: Euro 18.868 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.

I diritti aeroportuali introitati nell'esercizio 2019 registrano un incremento pari al 9,93% rispetto all'esercizio 2018, dovuto essenzialmente all'incremento del traffico passeggeri transitati sugli scali pugliesi a livello di sistema (9,78%) ed alla applicazione delle nuove tariffe PRM per gli aeroporti di Bari e Brindisi.

CATEGORIA	2019	2018	DIFFERENZA
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	13.268.814	11.987.967	1.280.846
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	5.212	4.766	446
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	4.748.790	4.242.189	506.601
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	3.607.097	3.295.237	311.859
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	4.547.892	4.074.397	473.496
DIRITTI PRM	1.993.290	1.809.060	184.230
TOTALE BARI	28.171.095	25.413.616	2.757.479
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	4.907.409	4.485.584	421.825
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	10.233	12.054	-1.821
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	3.831.879	3.592.880	238.999
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	2.076.463	1.935.517	140.946
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	2.493.176	2.285.075	208.101
DIRITTI PRM	1.324.715	1.221.712	103.003
TOTALE BRINDISI	14.643.875	13.532.822	1.111.053
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	314	317	-3
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	0	0	0
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	2.981	3.638	-657
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	165	167	-2

DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	179	181	-2
DIRITTI PRM	0	0	0
TOTALE FOGGIA	3.639	4.303	-664
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	1904	817	1087
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	141.588	130.679	10.909
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	349.807	319.839	29.968
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	774	289	485
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	840	313	527
DIRITTI PRM	104	4	100
TOTALE GROTTAGLIE	495.018	451.941	43.077
TOTALE GENERALE	43.313.627	39.402.682	3.910.945

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
INCREM.IMMOBILIZZ. IMMATERIALI	0	583	(583)	-100,00%
INCREM.IMMOBILIZZ. MATERIALI	279.339	294.119	(14.780)	-5,03%
TOTALE	279.339	294.702	(15.363)	-5,21%

La voce è rappresentata dalla sospensione di costi relativi a personale tecnico interno per la progettazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali inseriti nel Piano Quadriennale degli interventi aeroportuali 2019-2022. Parte di questi rientrano nell'Accordo di Programma Quadro Trasporti 2007-2013 a valere sui fondi CIPE 62/2011 e sul PAC 2007-2013. Il decremento rispetto all'esercizio precedente deriva dal minor impiego del personale tecnico nella fase progettuale in cui si trovano i nuovi interventi infrastrutturali.

Altri ricavi e proventi

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
VARI	2.769.449	3.784.494	-1.015.045	-26,82%
CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO	14.230.263	15.731.785	-1.501.522	-9,54%
CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI (QUOTA ESERCIZIO)	12.176.399	12.088.643	87.756	0,73%
TOTALE	29.176.111	31.604.922	-2.428.811	-7,68%

Negli "Altri ricavi e proventi vari" sono ricompresi i ricavi di seguito elencati e riportati nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate:

- Regione Puglia : Euro 77.425 quale reintegro delle somme spese per organizzazione di eventi istituzionali e recupero spese per supervisione tecnica eliporti;

- ARET Puglia Promozione: Euro 26.978 per utenze comuni a forfait e reintegro delle somme spese per organizzazione di eventi ;
- Amministrazione Comunale di Bari; Euro 11.594 per rimborsi relativi a dipendenti con incarichi elettivi.

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza
PROV.SERV.CENTRALIZZATI	422.871	394.968	27.903
PROVENTI DIVERSI	-	-	-
CRED.D'IMPOSTA PER NUOVE ASS.	-	-	-
ALTRI RICAVI E PROV.DIVERSI	271.051	127.902	143.149
RECUPERO SPESE DIVERSE	548.615	1.310.811	- 762.196
CONTR. REGIONE PUGLIA NUOVE ROTTE	-	-	-
RECUPERO UTENZE COMUNI	712.595	727.557	- 14.962
PLUSVALENZE PATRIMONIALI	50	-	50
SOPRAVVENIENZE ATTIVE DIVERSE	692.308	251.123	441.185
RILASCIO FONDI SVAL.CREDITI COMM. E DIVERSI	81.761	106.467	- 24.706
RILASCIO FONDO RISCHI	40.198	865.666	- 825.468
SOPRAV. ATTIVE RICLASSIFICA DL 139/215	-	-	-
TOTALE	2.769.449	3.784.494	-1.015.045

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

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
CONTRIB. REG.PUGLIA TURISMO	11.661.517	12.694.115	- 1.032.598	-8,13%
CONTRIB. GSE FOTOVOLTAICO	34.711	59.268	- 24.557	-41,43%
CONTRIB. IPA ADRIATIC PROGRAMME	26.724	-	26.724	
CONTR. REG. PUGLIA NUOVE ROTTE	1.154.323	2.828.497	- 1.674.174	-59,19%
CONTR. REG. PUGLIA SIEG FOGGIA	1.130.152	-	1.130.152	
ALTRI CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	222.836	149.905	72.931	48,65%
TOTALE	14.230.263	15.731.785	-1.501.522	

I contributi in conto esercizio riportano un decremento di circa 1,5 milioni di euro dovuto principalmente alla conclusione del “Piano di incentivazione allo start up nuove rotte” e della “Campagna di Comunicazione 2014-2019 per lo sviluppo del turismo incoming” entrambi finanziati dalla Regione Puglia. A partire dall’esercizio 2019, si registrano i contributi erogati dallo stesso ente a compensazione dei costi sostenuti per

il Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG) svolto presso l'aeroporto di Foggia, per 1.130 mila euro.

Di seguito si riporta il dettaglio dei contributi in c/impianti (quota esercizio):

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
CONTR. BENI IN CONCESSIONE	2.694.174	2.698.485	- 4.311	-0,16%
CONTR. INTERREG	41.512	41.512	-	0,00%
CONTR. PON INFRASTRUTTURE	2.032.130	2.101.195	- 69.065	-3,29%
CONTR. SIST.MONITOR. RUMORE	33.284	33.284	-	0,00%
CONTR. FERROTRAMVIARIA	6.662	6.662	-	0,00%
CONTRIB.MIN.AMBIENTE POI ENERGIA	166.190	166.190	-	0,00%
CONTRIB. REG.PUGLIA CIPE	5.414.359	5.251.729	162.630	3,10%
CONTRIB. REG.PUGLIA C/IMPIANTI	33.603	33.603	-	0,00%
CONTRIB. REG.PUGLIA POR-FESR	28.361	28.361	-	0,00%
CONTR.C/IMPIANTI DIVERSI	1.726.124	1.727.622	- 1.498	-0,09%
TOTALE	12.176.399	12.088.643	87.756	0,73%

L'incremento dei contributi in conto impianti è dovuto alla conclusione ed entrata in esercizio del Lotto 1 dei lavori di "Adeguamento Infrastrutture di volo dell'Aeroporto di Grottaglie", la cui realizzazione è stata finanziata con Fondi di cui alla Delibera CIPE 62/2011, come già commentato alla voce "Immobilizzazioni in corso ed Acconti".

Nei contributi c/impianti sono ricompresi 6.356 mila euro quali 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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
97.032.699	91.562.825	5.469.874

Si rileva un incremento di circa Euro 5.470 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 2019 e 2018 emergono le variazioni di seguito riportate:

Descrizione	2019	2018	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	686.332	586.195	100.137
Servizi	46.848.062	42.226.768	4.621.294
Godimento di beni di terzi	6.353.776	5.037.275	1.316.501
Salari e stipendi	15.793.360	14.887.455	905.905
Oneri sociali	4.388.754	4.133.812	254.942
Trattamento di fine rapporto	973.272	961.981	11.291
Altri costi del personale	281.212	931.420	-650.208
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	291.313	344.211	-52.898
Ammortamento immobilizzazioni materiali	16.324.113	16.232.111	92.002
Svalutazioni crediti attivo circolante	330.319	328.331	1.988
Variazione rimanenze materie prime	-23.057	20.819	-43.876
Accantonamento per rischi	3.454.135	4.662.820	-1.208.685
Altri accantonamenti	219.583	161.226	58.357
Oneri diversi di gestione	1.111.525	1.048.401	63.124
TOTALE	97.032.699	91.562.825	5.469.874

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

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
ACQUISTO MATER.MANUTENZIONE	7.296	7.903	- 607	-7,68%
ACQ.MATER.SCORTA IMPIANTO	2.958	-	2.958	100,00%
ACQ.MATER.HANDLING	15.254	15.392	- 138	-0,90%
ACQUISTI SECURITY	3.600	14.696	- 11.096	-75,50%
ACQ.MAT.OFFICINA.MEZZI RAMPA	6.044	9.582	- 3.538	-36,92%
ACQ.TESSERE SIST.CONTR.ACCES	-	13.800	- 13.800	-100,00%
ACQUISTO MATERIALE SANITARIO	50.815	5.632	45.183	802,25%
FOTOCOPIE	1.039	1.534	- 495	-32,27%
ACQUISTO MAT.LE AGIBILITA'	81.845	45.076	36.769	81,57%
VESTIARIO DIPENDENTI	66.219	72.696	- 6.477	-8,91%
CARBURANTI E LUBRIFICANTI	308.633	266.907	41.726	15,63%
CARBURANTE PER RISCALDAMENTO	31.397	20.747	10.650	51,33%
CANCELLERIA E STAMPATI	31.304	40.376	- 9.072	-22,47%
CANCELLERIA E STAMP.HANDLING	39.880	35.628	4.252	11,93%
ALTRI ACQUISTI	40.048	36.226	3.822	10,55%
TOTALE	686.332	586.195	100.137	17,08%

Trattasi dei costi sostenuti per l'acquisizione di materiale di consumo strettamente correlata all'operatività aeroportuale. Si registra complessivamente un incremento di circa Euro 100 mila rispetto al passato

esercizio.

Costi per servizi

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
ADDESTRAMENTO PROF.LE DIPEND	66.053	45.631	20.422	44,75%
ASSICURAZIONI	417.925	375.057	42.868	11,43%
ASSISTENZA SOFTWARE	356.599	345.524	11.075	3,21%
COMPENSI A CONSULENTI ESTERNI	642.097	815.850	- 173.753	21,30%
COMPENSI AMMINISTRATORE	108.128	108.000	128	0,12%
COMPENSI COLLEGIO SINDACALE	52.000	52.000	-	0,00%
CONTRIBUTI AMMINISTRATORI E SINDACI	14.240	14.940	- 700	-4,69%
ALTRI COSTI ORGANI SOCIALI	1.924	1.881	43	2,29%
GESTIONE PRONTO SOCCORSO	294.031	294.873	- 842	-0,29%
GESTIONE SALA VIP	41.401	36.436	4.965	13,63%
SERVIZIO INFO POINT	250.387	-	250.387	100%
INTERMEDIAZIONE AGENZIA LAVORO INTERINALE	5.074	193.994	- 188.920	97,38%
MANUTENZIONI E RIPARAZIONI	1.768.234	1.607.627	160.607	9,99%
CANONI ASSISTENZA FULL RENT	30.764	1.066	29.698	2.785%
ONERI E COMMISSIONI BANCARIE	144.822	82.296	62.526	75,98%
ONERI PER SERVIZIO ANTINCENDIO	1.212.817	1.161.699	51.118	4,40%
ONERI CONTRATTO PUBBLICITA'	611.182	644.677	- 33.495	-5,20%
PREST. PER MAGAZ.TEMPOR.CUSTOD.	648	-	648	100,0 %
SERVIZIO SGOMBERO NEVE	23.623	1.900	21.723	1143%
PRESTAZIONI DI MANUTENZIONE	2.794.433	2.873.566	- 79.133	-2,75%
PRESTAZIONI DI TERZI	108.947	166.773	- 57.826	34,67%
PRESTAZIONI FACCHINAGGIO	1.644.602	1.540.813	103.789	6,74%
PRESTAZIONI MANUTENZIONE VERDE	207.643	201.902	5.741	2,84%
PRESTAZIONI PROFESSIONALI DIVERSE	163.799	300.937	- 137.138	45,57%
PRESTAZIONI SERVIZIO ANTINCENDIO	151.392	160.924	- 9.532	-5,92%
PRESTAZIONI SERVIZI SICUREZZA	6.492.336	5.313.643	1.178.693	22,18%
PRESTAZIONI SERVIZIO PULIZIA	2.271.704	2.256.595	15.109	0,67%
PROM.NI COMM.BAN.NUOVE ROTTE	2.621.468	2.828.497	- 207.029	-7,32%
PROMOZIONI COMMERCIALI	17.064.661	14.575.953	2.488.708	17,07%
PUBBLICITA' DIVERSE	227.607	104.842	122.765	117%
SERVIZIO FALCONERIA		174.240	8.500	4,88%

	182.740			
SERVIZIO PASS.RID.MOBILITA'	2.359.712	1.087.645	1.272.067	117%
SPESE POSTALI	97	122	25	20,49%
SPESE RIPROTEZIONE PAX	92.655	158.429	65.774	41,52%
STAMPA ED INSERZIONI	11.815	35.540	23.725	66,76%
TICKET RESTAURANT	490.969	478.863	12.106	2,53%
UTENZA ENERGIA ELETTRICA	3.015.645	2.954.607	61.038	2,07%
UTENZA GAS	188.348	348.713	160.365	45,99%
UTENZA IDRICA	359.814	350.030	9.784	2,80%
UTENZA TELEFONICA	165.809	172.265	6.456	-3,75%
VIAGGI E TRASF.AMM.RI E SIND	35.674	25.865	9.809	37,92%
VIAGGI E TRASF.CONSULENTI	5.691	13.951	8.260	59,21%
VIAGGI E TRASF.DIPENDENTI	87.803	279.648	191.845	68,60%
VISITE MEDICHE FISCALI	11.145	4.887	6.258	128%
SPESE DI RAPPRESENTANZA	29.919	20.371	9.548	46,87%
WELFARE AZIENDALE - COMMISSIONI	19.685	13.696	5.989	43,73%
TOTALE	46.848.062	42.226.768	4.621.294	10,94%

Rispetto al precedente esercizio i costi per servizi si incrementano di circa Euro 4.621 mila. Tale incremento riguarda principalmente i costi di promozione del traffico incoming ai quali tuttavia, corrisponde un aumento dei ricavi aviation. A questo si aggiunge l'incremento dei costi per il facchinaggio, per il servizio PRM e per i servizi di sicurezza questi ultimi a seguito della promulgazione ed entrata in vigore del DM 85/99 per gli aeroporti di Bari e Brindisi.

Nella voce "Costi per servizi" sono ricompresi 360 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	2019	2018	Differenza	Var. %
NOLEGGIO AUTOMEZZI	9.686	625	9.061	1449,76%
CANONI NOLEGGI FULL RENT	20.872	723	20.149	2786,86%
NOLEGGI E FITTI DIVERSI	95.007	64.904	30.103	46,38%
CANONI DEMANIALI V/ENAC	5.531.625	4.612.675	918.950	19,92%
CANONI DEMANIALI V/ALTRI	6.796	6.598	198	3,00%
NOLEGGIO MEZZI AEROPORTUALI	411.300	35.527	375.773	1057,71%
LOCAZIONI FINANZIARIE (LEASING)	7.416	18.909	-11.493	-60,78%

SERVIZI CUTE	84.584	85.307	-	723	-0,85%
SERVIZI DCS	68.237	96.208	-	27.971	-29,07%
SERVIZI WORLDTRACER	12.531	12.631	-	100	-0,79%
LOCAZIONI E LICENZE D'USO	105.722	103.168		2.554	2,48%
TOTALE	6.353.776	5.037.275		1.316.501	26,14%

I costi per godimento di beni di terzi registrano un incremento di circa Euro 1.317 mila. In particolare per i canoni demaniali dovuti ad ENAC (art.2, comma 188 della Legge 23/12/1996 n. 662), pari ad Euro 5.532 mila, si è adottato un differente criterio di valutazione rispetto all'esercizio precedente, basato sul traffico effettivamente registrato nel corso del 2019, mentre, sino all'esercizio 2018, il calcolo era basato sui volumi di traffico dell'esercizio precedente. Qualora si fosse mantenuto il criterio del 2018, l'importo dei canoni sarebbe stato pari ad Euro 5.037 mila, e pertanto il risultato dell'esercizio sarebbe stato superiore di Euro 334 mila, al netto del correlato effetto fiscale.

Inoltre nel corso del 2019 si è sottoscritto un nuovo contratto di noleggio mezzi aeroportuali che ha determinato un incremento nei costi per godimento beni di terzi di Euro 376 mila.

Relativamente ai contratti di leasing in essere, riferiti ad autovetture aziendali, l'adozione della metodologia finanziaria, prevista dai principi contabili internazionali (IAS 17), avrebbe comportato la contabilizzazione a conto economico, in luogo dei canoni leasing, degli interessi su capitale residuo finanziato e delle quote di ammortamento sul valore dei beni acquistati in leasing, commisurate alla residua possibilità di utilizzo dei beni stessi, oltre all'iscrizione dei beni nell'attivo dello Stato Patrimoniale e del residuo debito nel passivo, come di seguito illustrato:

Importo (€)

Attività:

a) Contratti in corso:

Beni in leasing finanziario alla fine dell'esercizio precedente, al netto degli ammortamenti complessivi pari a € 54.984 alla fine dell'esercizio precedente	6.016
+ Beni acquisiti in leasing finanziario nel corso dell'esercizio	
- Beni in leasing finanziario riscattati nel corso dell'esercizio	
- Quote di ammortamento di competenza dell'esercizio	(6.016)
+/- Rettifiche/riprese di valore su beni in leasing finanziario	
	<hr/>

Beni in leasing finanziario al termine dell'esercizio, al netto degli ammortamenti complessivi pari a € 61.000	0
--	---

b) Beni riscattati

Maggior valore complessivo dei beni riscattati, determinato secondo la metodologia finanziaria, rispetto al loro valore netto contabile alla fine dell'esercizio	0
--	---

c) Storno risconti

0

d) Passività

Debiti impliciti per operazioni di leasing finanziario alla fine dell'esercizio precedente (di cui scadenti nell'esercizio successivo € 5.642)	5.642
+ Debiti impliciti sorti nell'esercizio	
- Rimborso delle quote capitale e riscatti nel corso dell'esercizio	(5.642)
Debiti impliciti per operazioni di leasing finanziario al termine dell'esercizio	<hr/> 0

e) Effetto complessivo lordo alla fine dell'esercizio (a+b+c-d)

0

f) Effetto fiscale

0

g) Effetto sul Patrimonio Netto alla fine dell'esercizio (e-f)

0

<i>Effetto netto relativo all'esercizio precedente</i>	(2.021)
<i>Adeguamento aliquota IRES</i>	100
<i>Effetto relativo all'esercizio in corso</i>	<hr/> 1.921
	<hr/> 0

Conto Economico

Storno di canoni su operazioni di leasing finanziario	9.626
Rilevazione degli oneri finanziari su operazioni di leasing finanziario	(759)
Rilevazione di:	
- quote di ammortamento:	
su contratti in essere	
su beni riscattati	(6.016)
- rettifiche/riprese di valore su beni in leasing finanziario	
Effetto sul risultato prima delle imposte	<hr/> 2.851
Rilevazione dell'effetto fiscale	<hr/> 930
Effetto sul risultato d'esercizio delle rilevazioni delle operazioni di leasing con il metodo finanziario	<hr/> 1.921

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 969 mila.

La voce in esame è così dettagliata:

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
SALARI E STIPENDI	15.793.360	14.887.455	905.905	6,09%
ONERI SOCIALI	4.388.754	4.133.812	254.942	6,17%
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	973.272	961.981	11.291	1,17%
ALTRI ONERI DEL PERSONALE	281.212	931.420	- 650.208	-69,81%
TOTALE	21.436.598	20.914.668	521.930	

Il costo del personale risulta incrementato del 2,49% rispetto 2018 a seguito del potenziamento dell'organico, che presenta n. 31 unità lavorative assunte a fronte di n. 10 cessazioni, dell'azzeramento degli sgravi contributivi precedentemente riconosciuti per le stabilizzazioni del 2015, del riconoscimento di indennità connesse alla cessazione dei rapporti di lavoro, del rinnovo del CCNL nonché per altri costi riferiti alla materia del personale.

Il costo del personale interinale registra invece un decremento di Euro 64 mila .

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano ad Euro 16.615.426 di cui Euro 291.313 relativi alle immobilizzazioni immateriali ed Euro 16.324.114 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	2019	2018	Differenza	Var. %
AMMORT.CONCESS.BREVET.MARCHI	69.859	69.859	-	0,00%
AMMORT.SFW INFRASTR. DATI WAN	9.839	9.839	-	0,00%
AMMORT.ALTRE IMMOBILIZZ. IMMAT.LI	157.954	210.852	- 52.898	-25,09%
AMMORT.SFW SIST.GEST.AUTOMATICA BA	53.661	53.661	-	0,00%
AMMORT. TERRENI E FABBRICATI	98.832	99.190	- 358	-0,36%
AMMORT. IMPIANTI E MACCHINARI	77.734	81.757	- 4.023	-4,92%
AMMORT. ATTREZZATURE	95.141	133.919	- 38.778	-28,96%
AMMORT. ALTRI IMMOBILIZ. MATERIALI	16.052.406	15.917.245	135.161	0,85%
TOTALE	16.615.426	16.576.322	39.104	0,24%

Si precisa che la voce ammortamenti ingloba Interessi Revolving capitalizzati in esercizi precedenti per quota 2019 pari ad Euro 231 mila.

Le quote di ammortamento 2019 coperte da contributi ammontano ad Euro 12.176.399.

In ossequio ai principi della prudenza e della competenza ed anche in considerazione di vari fattori di rischio del settore, nell'esercizio 2019, si è proceduto ad accantonare al fondo svalutazione crediti l'importo di euro 330.318 al fine di fronteggiare l'eventuale rischio di perdite su crediti commerciali.

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
ACCANT.PERDITE SU CREDITI	330.319	328.331	1.988	0,61%
TOTALE	330.319	328.331	1.988	

Accantonamento per rischi

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	3.454.135	4.662.820	-1.208.685	-25,92%
TOTALE	3.454.135	4.662.820	-1.208.685	-25,92%

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

Altri accantonamenti

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
ACCANT.RISCHI E ONERI	219.583	161.226	58.357	36,19%
TOTALE	219.583	161.226	58.357	36,19%

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	2019	2018	Differenza	Var. %
DIRITTI CAMERALI	2.346	2.300	46	2,00%
GIORNALI / LIBRI / RIVISTE	19.717	17.021	2.696	15,84%
IMPOSTA DI BOLLO	28.277	28.120	157	0,56%
IMPOSTA DI REGISTRO	13.045	30.818	- 17.773	-57,67%
IMPOSTE COMUNALI	210.943	211.928	- 985	-0,46%
PERDITE SU CREDITI	13.886	15.304	- 1.418	-9,27%
QUOTE ASSOCIATIVE	165.321	152.910	12.411	8,12%
ALTRE IMPOSTE E TASSE DIVERSE	83.500	54.845	28.655	52,25%
TASSA PROPRIETA AUTOVEICOLI	2.202	4.247	- 2.045	-48,15%
TASSA VIDIMAZIONE REGISTRI	516	516	-	0,00%
SOPRAVVENIENZE PASSIVE DIVERSE	318.044	496.052	- 178.008	-35,88%
COSTI VARI D'ESERCIZIO	253.728	34.340	219.388	638,87%
TOTALE	1.111.525	1.048.401	63.124	6,02%

La voce in esame registra un incremento rispetto al 2018 di 63 mila euro. La voce comprende 215 mila per erogazioni a titolo di liberalità.

Sono ricompresi, inoltre, 172 mila euro quali oneri per la tassa rifiuti e l'imposta di pubblicità dovuti all'Amministrazione Comunale di Bari, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
(327.758)	(1.927.772)	1.600.014

Gli oneri finanziari netti si riducono rispetto all'esercizio 2018 di circa Euro 1.600 mila. . Tale posta era influenzata, nell'esercizio 2018, dagli oneri collegati all'estinzione, avvenuta nel corso del II semestre 2018, dei derivati di copertura stipulati a fronte della sottoscrizione di un mutuo chirografario nell'esercizio 2005, pari ad Euro 785 mila. Il decremento è inoltre imputabile alle migliori condizioni ottenute nel 2019 sulle linee di credito utilizzate.

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	2019	2018	Differenza	Var. %
INTERESSI ATTIVI C/C BANCARI	5.555	4.953	602	12,15%
INTERESSI ATTIVI DIVERSI	127.805	190.689	- 62.884	-32,98%
TOTALE	133.360	195.642	-62.282	-31,83%

Tale voce registra un decremento di 62 mila euro dovuto principalmente allo svincolo totale alla fine dell'esercizio 2018 dei 10 prodotti finanziari emessi dalla società AVIVA Vita S.p.A.

Oneri finanziari

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
INTERESSI PASSIVI BANCARI	421.766	2.021.497	- 1.599.731	-79,14%
INTERESSI PASSIVI DI MORA	1.571	544	1.027	188,79%
ALTRI ONERI FINANZIARI	37.770	101.084	- 63.314	-62,64%
TOTALE	461.107	2.123.125	-1.662.018	

Nella voce "Oneri finanziari" sono ricompresi 37 mila euro quali interessi dovuti alla Regione Puglia dal 1 gennaio 2019 fino alla data di restituzione dell'anticipazione finanziaria di 17,5 milioni, avvenuta il 13

maggio 2019. Tale importo è riportato nella tabella delle operazioni effettuate con le parti correlate.

Utili e perdite su cambi

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
UTILI SU CAMBI	19	12	7	58,33%
PERDITE SU CAMBI	-	301	271	-90,03%
TOTALE	-11	-289	278	-96,19%

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
RIVALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI	14.214	-	14.214	
TOTALE	14.214	0	14.214	

Nella voce sono iscritti i proventi finanziari derivanti dalla differenza tra il pagamento del premio di competenza dell'anno 2019 pagato sull'*Interest Rate Cap* sottoscritto in data 16 settembre 2019, e la linearizzazione del time value dello strumento di competenza dello stesso periodo.

Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
2.508.777	2.536.460	(27.683)

DESCRIZIONE	2019	2018	Differenza	Var. %
IRES C/ESERCIZIO	3.318.260	2.634.870	683.390	25,94%
IRAP C/ESERCIZIO	715.858	929.393	-213.535	-22,98%
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI	92.739	38.122	54.617	143,27%
IMPOSTE ANTICIPATE	-1.585.012	-1.065.925	-519.087	48,70%
IMPOSTE DIFFERITE	-33.068	-	-33.068	
TOTALE	2.508.777	2.536.460	-27.683	

Le imposte IRES e IRAP correnti sono state iscritte per competenza dell'esercizio. Si evidenzia che la legge di Bilancio 2020 ha previsto, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, una maggiorazione dell'aliquota ordinaria IRES del 3,5% sul reddito delle attività di concessione:

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 corso dell'esercizio sono stati incassati interessi di mora contabilizzati in precedenza, pertanto si è proceduto all'utilizzo del relativo Fondo per imposte differite.

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

Descrizione	2019		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
EBT/IRES teorica	7.666.242	2.108.217	27,50%
Differenze che non si riverseranno in es. successivi			
Costi indeducibili	356.336	97.992	
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Acc.to fondo svalutazione crediti commerciali	330.319	90.838	
Acc.to fondo svalutazione crediti diversi	98.784	27.166	
Acc.to fondo rischi legali	3.842.614	1.056.719	
TARI	21.336	5.867	
Quote associative	7.822	2.151	
Retribuzioni welfare	96.105	26.429	
Interessi attivi di mora	137.782	37.890	
Differenze temporanee deducibili da esercizi precedenti			
Utilizzo fondo rischi legali	(354.339)	(97.443)	
Utilizzo fondo rischi su crediti commerciali	(50.460)	(13.877)	
Utilizzo fondo rischi su crediti diversi	(75.514)	(20.766)	
TARI	(623)	(171)	
Quote associative	(10.005)	(2.751)	
Totale/ IRES Effettiva	12.066.399	3.318.260	43,28%

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

Descrizione	2019		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
Risultato operativo	7.979.786		
Costi non rilevanti ai fini IRAP	21.436.598		
Imponibile IRAP	29.416.384	1.506.119	5,12%

Differenze che non si riverteranno in es. successivi

Costi indeducibili	684.140	35.029
Deduzione cuneo fiscale	(19.881.914)	(1.017.954)

Differenze temporanee deducibili in es. succ

Acc.to fondo svalutazione crediti commerciali	330.319	16.912
Acc.to fondo svalutazione crediti diversi	98.784	5.058
Acc.to fondo rischi legali	3.574.934	183.037

Differenze temporanee tassabili in es. succ

Utilizzo fondo rischi legali	(190.605)	(9.759)
Utilizzo fondo rischi su crediti commerciali	(50.460)	(2.584)

Totale/ IRAP Effettiva	13.981.582	715.858	2,43%
-------------------------------	-------------------	----------------	--------------

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	2019			2018			Effetto a Conto Economico
	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	
Imposte differite attive							
Tari 2013 non pagata	92.739	27,50%	25.504	0	0,00%	0	-25.504
Tari 2014 non pagata	23.995	32,62%	7.827	24.475	29,12%	7.127	-700
Tari 2018 non pagata	22.834	27,50%	6.280	23.458	24,00%	5.630	-650
Tari 2019 non pagata	21.336	27,50%	5.867	0	0,00%	0	-5.867
Quote associative non pagate	7.822	27,50%	2.151	10.004	24,00%	2.401	250
Retribuzioni Welfare non pagate	96.105	27,50%	26.429	0	0,00%	0	-26.429
Acc.to fondo rischi per contenziosi	10.194.648	32,62%	3.325.494	9.017.793	29,12%	2.625.981	-699.513
Acc.to fondo rischi per contenziosi	3.745.483	27,50%	1.030.008	1.824.140	24,00%	437.794	-592.214
Perdite su crediti	4.812.655	27,50%	1.323.480	4.532.796	24,00%	1.087.871	-235.609
Ammortamenti rivalut. L. 185/2008	1.522.992	32,62%	496.800	1.710.247	29,12%	498.024	1.224
Totale imposte differite attive	20.540.609		6.249.840	17.142.913		4.664.828	-1.585.012
Imposte differite passive							
Interessi di mora vertenza Ministero dei Trasporti	0	0,00%	0	137.784	24,00%	33.068	33.068
			0			0	0
Totale imposte differite passive	0		0	137.784		33.068	33.068
Costo / (Ricavo) per imposte differite							-1.618.080
Attività/Passività nette per imposte differite			6.249.840			4.631.760	

La principale variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'iscrizione delle imposte anticipate sul fondo rischi per contenziosi legali in essere, a fronte degli accantonamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2019.

Inoltre, per effetto della maggiorazione dell'aliquota ordinaria IRES del 3,5% le imposte anticipate di inizio esercizio sono state incrementate per Euro 593 mila.

Informazioni relative al *fair value* degli strumenti finanziari

In data 27 maggio 2020 Aeroporti di Puglia SpA ha sottoscritto con UBI Banca S.p.A., Banca Popolare Pugliese, Banca Popolare di Puglia e Basilicata, Monte Paschi di Siena e Banca del Mezzogiorno, un contratto di finanziamento di Euro 60.000.000,00 per la realizzazione del Piano di Investimenti infrastrutturali 2019-2022 approvato da ENAC in data 21 maggio 2019 e gli Investimenti per lo sviluppo rotte (n. di repertorio 3238). Il periodo di disponibilità è stabilito in 3 anni (con proroga automatica di altri 6 mesi a richiesta del beneficiario) durante il quale gli Istituti di credito erogheranno il finanziamento a seguito delle richieste di utilizzo da parte di Aeroporti di Puglia e sul cui ammontare saranno pagati gli interessi di preammortamento.

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

- 10% nel biennio 2022 - 2024;
- 21% nel triennio 2025 - 2027;
- 30% nel triennio 2028 – 2030;
- 39% con l'ultima rata del 31 dicembre 2030;

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

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

Di seguito si riportano le caratteristiche dello strumento:

Tipologia di contratto	numero contratto	divisa	nozionale	data di Accensione	data di Scadenza	Tasso fisso/strike	Tasso variabile/sottostante
Interest rate swap	177221	euro	25.900.000	16/09/2019	31/12/2030	0,50%	EURIBOR 3M

Considerando che tale contratto risulta correlato al corrispondente contratto di finanziamento, in quanto è in grado di ridurre gli impatti economici derivanti da una eventuale variazione sfavorevole dei tassi di riferimento sulla rispettiva passività collegata, l'operazione è stata qualificata come "copertura di flussi finanziari". Gli effetti contabili ai sensi dell'OIC 32 derivanti dalla contabilizzazione dello strumento sono di seguito rappresentati:

- iscrizione del fair value dello strumento al 31 dicembre 2019 nelle immobilizzazioni finanziarie per Euro 463 mila;
- iscrizione della parte efficace della copertura in un'apposita riserva di patrimonio, denominata "riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi" per Euro 31 mila;
- iscrizione della componente relativa alle variazioni di valore della componente temporale (cd. "time value") dello strumento non ancora maturata tra i ratei e risconti attivi per Euro 135 mila;
- iscrizione nei proventi finanziari della differenza tra il pagamento del premio di competenza dell'anno 2019 e la linearizzazione del time value di competenza dello stesso periodo per Euro 14 mila.

L'adeguamento a fair value dello strumento ai sensi dell'OIC 32 e le relative variazioni e contropartite, sono di seguito rappresentate:

DESCRIZIONE	31/12/2019
Saldo all'inizio dell'esercizio	0
Pagamento del premio	552.996
Adeguamento a fair value:	
- iscrizione ratei e risconti attivi	-135.371
- iscrizione riserva copertura flussi finanziari	31.255
- iscrizione proventi finanziari	14.214
Saldo alla fine dell'esercizio	463.094

Si evidenzia che il fair value comunicato dall'istituto bancario al 31 dicembre 2019 è pari ad Euro 449 mila, e non si discosta pertanto in maniera significativa dal fair value dello strumento iscritto in bilancio.

Numero e Valore Nominale delle azioni della società al 31 dicembre 2019

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 2019 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 2019 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, ARPAL e ARESS, altri azionisti.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2019		saldo al 31/12/2018	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Parti correlate				
Regione Puglia	40.857.112	9.559.306	33.483.347	28.686.060
C4 Crediti verso Controllanti	40.857.112		33.483.347	
D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)				17.613.574
D7 (Acconti)		9.486.001		10.996.181
D11 (Debiti Vs controllanti)		73.305		76.305
Acquedotto Pugliese Spa	108.743	66.964	106.956	10.114
BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti	108.743		106.956	
ARET Puglia Promozione	538.938		170.802	
ARPA Puglia	34.700		15.362	
Fondazione Apulia Film Commission	225.167			
A.S.S.E.T.	33.133			
ARPAL	420			
ARESS	955			

C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti	833.313		186.164	
D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)		66.964		10.114
Amministrazione Comunale di Bari	2.000	0	4.624	
C5-quater Crediti vs Altri	2.000		4.624	
TOTALE	41.801.168	9.626.270	33.781.091	28.696.174

VALORI ECONOMICI	saldo al 31/12/2019		saldo al 31/12/2018	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Parti correlate				
Regione Puglia	20.384.587	37.196	21.714.942	99.828
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.281		0	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	77.425		0	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	13.945.991		15.522.612	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)	6.355.890		6.192.330	
C) 17 Interessi e altri oneri finanziari (verso controllante)		37.196		99.828
Amministrazione Comunale di Bari	11.594	171.687	34.088	171.482
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	11.594		34.088	
B) 14 Oneri diversi di gestione		171.687		171.482
Acquedotto Pugliese Spa		359.814		350.030
B) 7 Per servizi		359.814		350.030
ARET Puglia Promozione	890.749		407.446	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	863.771		404.428	
A) 5 Altri ricavi e proventi (vari)	26.978		3.019	
ARPA Puglia	823			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	823		0	
Asset	322			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	322			
Fondazione Apulia Film Commission	18.868			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	18.868			
TOTALE	21.306.943	568.697	22.156.477	621.340

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 2019. 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 negli esercizi 2019 e 2018, per le attività di revisione, certificazione e consulenze ricevute a vario titolo.

Ai sensi di legge si evidenzia che al Consiglio di Amministrazione Euro 108.128.

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 29.500 giusta delibera Assemblea degli Azionisti del 05.04.2019, per la certificazione del bilancio e per la Contabilità regolatoria ex Direttiva CIE n. 38/07 nonché Euro 3.000 per il controllo contabile e le verifiche trimestrali.

Descrizione	31/12/2019	%	31/12/2018	Differenza
Compenso Amministratore	108.128	0,12%	108.000	128
Compenso Sindaci	52.000	0,00%	52.000	0
Certificazione e revisione bilancio	29.500	104,86%	14.400	15.100
Controllo Contabile	3.000	0,00%	0	3.000
Totale	192.628		174.400	18.228

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.

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 e considerazioni sulla continuità aziendale

L'esercizio 2019 appena trascorso ha rappresentato un anno molto positivo per la Società, con la rilevazione di performance economiche ed operative particolarmente significative. Al 31 dicembre 2019, infatti, la

Società ha contabilizzato un utile di Euro 5.157 mila (+36,7% rispetto al 2018), principalmente attribuibile all'incremento dei volumi di traffico rilevato nel corso dell'esercizio nei quattro aeroporti pugliesi, nonché alle azioni di efficientamento operativo messe in atto dal management aziendale, grazie alle quali è decisamente migliorata la produttività del personale.

Dal punto di vista finanziario, le attività operative hanno prodotto un flusso di cassa di Euro 13.576 mila, utilizzato in parte per il finanziamento degli investimenti ed in parte per il rimborso di alcuni finanziamenti in essere.

L'indebitamento finanziario netto, pari al 31 dicembre 2019 ad Euro 18.310 mila, registra un miglioramento rispetto al 2018 di Euro 7,5 milioni, grazie alla liquidità generata dalla gestione operativa e dall'aumento di capitale a pagamento sottoscritto e versato dalla Regione Puglia nel 1° semestre dell'esercizio, che ha consentito anche la restituzione, avvenuta nel corso del 2019, dell'anticipazione finanziaria di cui alla L.R. n. 37/14, per un importo di Euro 17.614 mila.

Si evidenzia inoltre che l'aumento dei debiti bancari non correnti è dovuto all'accensione del finanziamento di importo massimo pari a 60 milioni di euro con un pool di banche coordinate da UBI, utilizzato, al 31 dicembre 2019, per Euro 9.231 mila.

In tale contesto, i primi mesi del 2020 sono stati segnati da gravi conseguenze di natura sanitaria ma anche di natura economica e finanziaria, a seguito dell'emergenza legata alla diffusione dell'epidemia da COVID-19 (Coronavirus). Le iniziative intraprese dal governo italiano sono state via via sempre più restrittive ma altrettanto necessarie al contenimento dell'epidemia e alla riduzione dei casi di positività in tutto il Paese.

Il settore di riferimento in cui opera la Società sta subendo attualmente delle significative perdite, conseguenti alla drastica riduzione dei volumi di traffico ed alla significativa contrazione dei ricavi aeronautici e non aeronautici della Società. Con D.M. n. 112 del 12 marzo 2020, infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sancito la chiusura degli Aeroporti di Brindisi, Foggia e Grottaglie, concentrando l'operatività solo sull'Aeroporto di Bari. Con DPCM dell'11 marzo 2020 è stata inoltre decretata la chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti).

Dall'avvio della fase dell'emergenza, il management è stato impegnato nella mitigazione dei negativi impatti dell'eccezionale situazione sulla redditività aziendale, attraverso le seguenti azioni:

- attivazione della procedura di CIG Straordinaria per 12 mesi a rotazione (80%)
- interruzione del lavoro somministrato e blocco dei contratti stagionali
- rinvio delle assunzioni del personale di staff
- fruizione di ferie arretrate da parte del personale dipendente

- previsione di interventi di rimodulazione contrattuale sul lato dei costi operativi, commisurati alla riduzione del traffico oppure sulla base di un rinvio dell'attivazione di nuovi servizi
- previsione di rimodulazioni temporanee dei rapporti con i sub-concessionari relativamente ai ricavi extra-aviation, al fine di accompagnare la ripresa delle attività in un'ottica di partnership e di recupero e di salvaguardia dei livelli di performance registrati
- attivazione di un attento monitoraggio dei flussi di cassa, con il rafforzamento del recupero dei crediti ed il costante controllo degli affidamenti bancari, che dovrebbero consentire di poter superare la forte riduzione dei flussi attivi registrati nel periodo transitorio, causata dalla mancata generazione dei ricavi.

Sono state inoltre effettuate alcune valutazioni di impatto dell'emergenza Coronavirus sui risultati dell'esercizio 2020. E' stato considerato che il trasporto aereo ha sempre dimostrato resilienza a shock esogeni sulla domanda che hanno determinato nuovi modelli gestionali, con grandi investimenti in tecnologie, procedure, attrezzature e richiedendo il ripensamento dei flussi logistici negli aeroporti e dei comportamenti dei passeggeri.

Anche lo shock da COVID-19 dovrà determinare un aggiornamento di tutto il modello di gestione del viaggio in aeroporto ed in aereo e nuovi modelli comportamentali dei passeggeri.

L'approfondimento di analisi delle fonti più autorevoli di dati resi disponibili (Eurocontrol, ACI Europe, IATA) determina uno scenario nel quale la ripresa del traffico nazionale sarà più rapida ed intensa. Il traffico internazionale ripartirà invece con maggiore gradualità.

Tale scenario dovrebbe garantire alla Puglia una posizione privilegiata, in quanto il traffico aereo della Puglia nel 2019 ha fatto registrare un'incidenza % della quota nazionale del 60% (55% Bari e 70% Brindisi), rispetto alla media italiana del 25%. In considerazione dell'alta incidenza della quota di trasporto nazionale, per Aeroporti di Puglia S.p.A. potrebbe esserci una ripresa più rapida rispetto agli altri aeroporti italiani.

Dall'elaborazione dei dati dei primi cinque mesi dell'esercizio, è emersa una flessione dei ricavi rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente di circa il 51%, determinando una perdita, al lordo della gestione finanziaria e delle imposte, di circa Euro 10 milioni.

Assumendo una lenta ripresa dei voli a partire da luglio e agosto, si stima a fine 2020 una riduzione del traffico del 55% rispetto al 2019, con una perdita attesa, al lordo della gestione finanziaria e delle imposte, di circa Euro 28 milioni. Tale situazione potrebbe pertanto comportare, alla fine dell'esercizio, la riduzione del capitale sociale al di sotto del limite minimo previsto dalla normativa di settore, tenendo in considerazione

che l'art. 3 del DM 521/97 prevede, per le società di gestione aeroportuale con traffico annuo superiore a 5.000.000 WLU (Work Load Unit), un capitale minimo di Euro 25.823 mila.

Relativamente agli esercizi 2021 e 2022, si ritiene che il traffico riprenderà con livelli inferiori al 2019 di circa il 20%, con un auspicato completo recupero dei livelli pre-Covid solo nel 2023.

A causa degli effetti dirompenti dell'epidemia di Covid-19, gli amministratori hanno ritenuto opportuno avvalersi di quanto disposto dall'art. 7 del D.L. n. 23/2020 «Disposizioni temporanee sui principi di redazione del bilancio», cosiddetto “Decreto Liquidità”. Sulla base delle informazioni disponibili, e coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n.6 dell'OIC, infatti, gli amministratori ritengono che, alla data della chiusura dell'esercizio, sussistesse la prospettiva della continuità aziendale in applicazione del paragrafo 21 del principio contabile OIC 11, senza tener pertanto conto degli eventi occorsi in data successiva al 31 dicembre 2019 che possano incidere sulla continuità aziendale.

Sulla scorta dei risultati consuntivati nei primi cinque mesi dell'esercizio 2020, gli amministratori hanno aggiornato la propria valutazione in merito alla sussistenza del presupposto della continuità aziendale, che ritengono confermato anche alla data di predisposizione del bilancio d'esercizio 2019, sebbene le previsioni effettuate circa i risultati attesi per l'esercizio 2020 e gli esercizi successivi siano per loro natura caratterizzate da un certo grado di aleatorietà, in quanto principalmente dipendenti dalle future dinamiche del settore di riferimento e dall'effettiva ripresa dei voli secondo quanto previsto dal management.

Le previsioni effettuate rappresentano infatti la miglior stima degli accadimenti futuri attesi, tenuto conto dei dati consuntivi e di informazioni ad oggi disponibili sull'andamento del settore in cui la Società opera, nonché delle azioni implementate dal management atte a salvaguardare la redditività aziendale e l'equilibrio patrimoniale.

Conseguentemente, gli obiettivi identificati, seppure ragionevoli, presentano profili di significativa incertezza a causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di eventi futuri, sia per quanto concerne il concretizzarsi degli accadimenti rappresentati nelle previsioni, sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della loro manifestazione.

L'eventuale mancato raggiungimento, anche solo in parte, dei principali obiettivi previsti, infatti, potrebbe comportare significativi effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, anche in considerazione delle perdite consuntivate nel corso dei primi mesi del 2020.

Più nel dettaglio, sono stati valutati attentamente i fattori di rischio ed incertezza che potrebbero influenzare in maniera rilevante l'operatività della Società nel prossimo futuro, ed incidere negativamente sul

raggiungimento degli obiettivi previsti, ovvero i rischi che condizionano la regolare prosecuzione delle attività.

Si evidenziano di seguito le incertezze significative identificate:

- l'andamento della domanda del settore, strettamente connessa all'andamento epidemiologico e alle eventuali azioni che il governo potrebbe implementare per limitare la diffusione del virus
- la prosecuzione ed effettiva concretizzazione delle azioni di efficientamento previste dal management all'avvio della fase di emergenza, relative alla rimodulazione dei contratti passivi ed al rinvio dell'attivazione di nuovi servizi
- la disponibilità di adeguate fonti di finanziamento per la riprogettazione delle infrastrutture alla luce dei nuovi livelli di sicurezza, anche sanitaria, e di comfort da assicurare ai passeggeri e agli operatori.

Tenuto conto dei suddetti fattori di incertezza, sono state individuate alcune azioni volte a contenere i rischi, e ritenute necessarie per raggiungere gli obiettivi prefissati.

In particolare, per tutto l'esercizio 2020, è prevista la prosecuzione delle azioni di contenimento dei costi già attivate all'inizio dell'emergenza, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue il settore. Tali azioni consentiranno un risparmio sui costi del personale, principalmente grazie alla CIG Straordinaria attivata per 12 mesi, nonché sui costi operativi, tramite gli interventi finalizzati alla flessibilizzazione degli stessi in funzione della riduzione del traffico aereo, da ottenere con rimodulazioni contrattuali o posticipo di nuove forniture.

Inoltre, si è provveduto ad informare il socio di maggioranza, già a partire da marzo 2020, della prevista drastica riduzione dei ricavi "aviation" ed "extra-aviation" per l'esercizio 2020, con un protrarsi della crisi anche nel 2021 e 2022, richiedendo un intervento diretto dello stesso con la concessione di:

- un'anticipazione finanziaria in conto futuro aumento di capitale sociale, anche allo scopo di aumentare il capitale sociale ai livelli dei gestori aeroportuali nazionali comparabili e dunque meglio valorizzare la Società
- una sovvenzione economica diretta, per assicurare l'equilibrio economico-patrimoniale della Società nel triennio 2020-2022, deliberata come aiuto di Stato compatibile
- la ripresa dei programmi di incentivazione del turismo incoming, terminati in ottobre 2019, finalizzati alla realizzazione di campagne di marketing territoriale con le compagnie aeree

Con comunicazione del 5 giugno 2020, la Segreteria Generale della Presidenza della Regione ha comunicato di aver rappresentato al Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione della Regione la necessità di procedere ad un accantonamento nei fondi del passivo del Rendiconto dell'esercizio

2019 della quota di pertinenza della perdita di esercizio della Società stimata al 31 dicembre 2020, non coperta da riserve disponibili, al fine di intervenire per compensare gli effetti generati dalla crisi pandemica sul conto economico aziendale. Il perfezionamento di tale stanziamento avverrà con apposita delibera della Giunta Regionale.

Pur in presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti, caratterizzato dalla presenza dei suddetti fattori di rischio ed incertezza, considerato anche quanto stabilito dall'art. 7, comma 2, del Decreto Legge n. 23/2020, la Società ha valutato, sulla base delle informazioni attualmente disponibili e tenuto conto dell'impegno assunto dal socio di maggioranza, che tale difficile situazione di emergenza sia da ritenersi temporanea e che, superata la crisi sanitaria, la flessione economica che sarà registrata nei risultati del 2020, sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di medio termine.

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

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

In considerazione della necessità di meglio comprendere e valutare gli effetti derivanti dalla crisi pandemica COVID-19, il C.d.A. ha deliberato di avvalersi del "maggior termine" per l'approvazione del Bilancio ai sensi dell'art. 2364, comma 2, del C.C. .

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

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

Ente Erogante	descrizione	ref. Documento	importo	data incasso
Regione Puglia	liquidazione saldo I Fase lavori di ristrutturazione e adeguamento funzionale dismessa aerostazione di Bari da destinare a sede Protezione Civile	Sezione Protezione Civile - D. D. n. 116 del 19/03/2019	37.500,00	22/03/2019
Regione Puglia	liquidazione saldo I Fase lavori di ristrutturazione e adeguamento funzionale dismessa aerostazione di Bari da destinare a sede Protezione Civile	Sezione Protezione Civile - D.D. n. 118 del 19/03/2019	80.630,00	22/03/2019
ENAC	liquidazione del contributo per la realizzazione di interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Bari, inseriti nel Piano di Azione e Coesione	Convenzione ENAC-ADP del 28/10/2015	1.621.348,64	14/05/2019
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" inserito nel Programma Interreg Greece-Italy (EL-IT) 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	9.945,48	24/05/2019
Greece - Ministry of the Finance	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" inserito nel Programma Interreg Greece-Italy (EL-IT) 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	19.567,05	24/05/2019
Regione Puglia	Liquidazione n.4 "Piano di Incentivazione allo start up di nuove rotte" a valere su quota FAS 2000/2006	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D. D. 56 del 02/07/2019	459.911,14	29/07/2019
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia esercizio 2019	Sezione Protezione Civile - D. D. n. 313 del 24/07/2019	400.000,00	04/10/2019
Regione Puglia	liquidazione costi connessi al servizio di gestione, manutenzione, custodia rete eliportuale pugliese esercizi 2016-2017	Sezione Infrastrutture alla mobilità - Determina Dirigenziale n. 85 del 07/10/2019	38.485,63	28/10/2019
Regione Puglia	liquidazione costi connessi al servizio di gestione, manutenzione, custodia rete eliportuale pugliese esercizi 2018	Sezione Infrastrutture alla mobilità - D. D. n. 86 del 07/10/2019	20.735,82	28/10/2019
Regione Puglia	Liquidazione costi connessi all'attività di informativa al pubblico a fini turistici integrata ad informativa su servizi aeroportuali 2019	Convenzione ARET Puglia - ADP del 04/02/2019	213.686,59	28/10/2019
ENAC	liquidazione del contributo per la realizzazione di interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Bari, inseriti nel Piano di Azione e Coesione	Convenzione ENAC-ADP del 28/10/2015	3.551.109,86	07/11/2019
Regione Puglia	Liquidazione n.4 "Piano di Incentivazione allo start up di nuove rotte" a valere su quota FAS 2000/2006	Sezione Infrastrutture alla mobilità - D. D. n. 98 del 18/11/2019	5.772.261,69	29/11/2019
Regione Puglia	liquidazione del contributo per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale "Adeguamento Infrastrutture di Volo Aeroporto di grottaglie"	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D.D. n. 121 del 18/10/2019	2.581.208,41	24/12/2019
Regione Puglia	Liquidazione corrispettivo incarico redazione studi potenziamento infrastrutturale Aeroporto di Foggia	Sezione Infrastrutture per la mobilità - D. D. n. 122 del 18/12/2019	122.950,82	27/12/2019
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto Gagano easy to reach 2019	Convenzione Regione Puglia - ADP del 04/07/2019	187.226,78	30/12/2019
Comune di Bari	Rimborsi dipendenti con incarico comunale	Rimborso ai sensi del D.lgs. 267/2000	20.694,23	maggio-novembre 2019

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 destinazione degli utili conseguiti nell'esercizio, pari a Euro 5.157.465 prevede l'accantonamento a riserva legale di 1/20 degli stessi e l'imputazione della restante parte a Riserva Straordinaria.

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, Regione Puglia, pur essendo controllante della Società, non assume funzioni direttive nell'ambito del business svolto dalla Società, la cui gestione è invece demandata agli organi volitivi interni alla Società stessa.

Conclusioni

Il presente bilancio chiuso al 31.12.2019, 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, 4 giugno 2020

IL DIRETTORE GENERALE

PROCURATORE

Arch. Marco Catamerò

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Prof. Tiziano ONESTI

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

Bilancio di Esercizio al 31.12.2019

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

All'Assemblea degli Azionisti della Aeroporti di Puglia S.p.A.

ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

Signori Azionisti,

in sede di redazione della propria relazione al Bilancio di Esercizio dell'anno 2019, il Collegio Sindacale comunica preliminarmente di aver dato il proprio consenso a quanto richiesto e deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 20 marzo 2020. Con la menzionata delibera il Consiglio di Amministrazione si è avvalso, per i motivi indicati nella Relazione sulla Gestione, del maggior termine concesso dall'art. 2364 del Codice Civile per l'approvazione del Bilancio d'esercizio del 2019.

In riferimento al citato maggior termine, il Collegio Sindacale richiama anche il contenuto del Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, recante *“le misure di potenziamento del servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori, e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”*.

Tale decreto ha introdotto, tra l'altro, alcune disposizioni in materia societaria, ed in particolare l'articolo 106 ha previsto che *“in deroga a quanto previsto dall'art. 2364, comma 2 e dall'art. 2478-bis c.c. e dalle disposizioni statutarie, è consentito a tutte le società di convocare l'assemblea ordinaria entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Le adunanze per l'approvazione dei bilanci 2019 potranno quindi essere convocate entro il 28 giugno 2020”*

Attività di vigilanza

Nel rispetto delle vigenti norme, si è vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'osservanza del dettato statutario. Nell'espletamento del

proprio incarico il Collegio Sindacale ha utilizzato i principi raccomandati dal CNDCEC e, limitatamente a quanto di propria pertinenza, si è riferito ai vigenti Principi di Revisione Internazionali ISA Italia di cui al D.Lgs. 39/2010.

Nel corso del 2019, il Collegio Sindacale si è riunito per le proprie attività di verifica cinque volte, ha partecipato a quattro Assemblee dei Soci (tre ordinarie ed una straordinaria), ed ha presenziato ad undici Consigli di Amministrazione. Le menzionate riunioni degli Organi Sociali si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento.

Abbiamo pertanto acquisito dal Consiglio di Amministrazione, 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.

Nel corso dell'anno 2019 abbiamo incontrato periodicamente la Ernst Young – S.p.A., incaricata per le attività di revisione legale e di certificazione del bilancio per il triennio 2019 – 2021, come da delibera assembleare del 5 aprile 2019. Nel corso dei menzionati incontri abbiamo preso atto delle attività di verifica svolte e del loro giudizio positivo in relazione alla conduzione amministrativa della Società.

Il Collegio ha preso atto che in data odierna la Ernst Young S.p.A. ha emesso la relazione di certificazione al bilancio 2019, redatta ai sensi dell'art. 14 del dlgs n. 39/2010 e dell'art. 14 del D.M. n. 521/1997. Nel menzionato documento la menzionata società di certificazione ha formulato il seguente parere: *“ A nostro giudizio, il bilancio di esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2019, 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, incluse le disposizioni dell'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23.”*

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la formazione e l'impostazione del bilancio e della relazione sulla gestione.

oooooooooooo

Bilancio d'esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio chiuso al 31.12.2019 che è stato messo a nostra disposizione il giorno 31 maggio 2020, inoltrato dall'Ufficio Protocollo a mezzo PEC delle ore 12:42, e che è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il giorno 4 giugno 2020.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione.

Per quanto a nostra conoscenza, il Consiglio d'amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c..

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri.

Si segnala che la società non detiene partecipazioni di alcun genere.

Si segnala che già dal precedente esercizio 2018 sono venute meno le ragioni che avevano condotto in passato alla annotazione tra le riserve iscritte nel patrimonio netto del potenziale rischio insito nella conduzione degli strumenti finanziari derivati, risultati estinti.

Il progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, che il Consiglio d'amministrazione sottopone alla Vostra approvazione, è composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa, oltre ad essere corredato dalla Relazione sulla Gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 c.c., con la quale Vi è stato riferito sulla situazione della Società e sui fatti che hanno caratterizzato l'esercizio in esame.

Relativamente allo Stato Patrimoniale, esposto nella struttura e nei contenuti indicati dall'art. 2424 c.c., esso presenta i seguenti risultati in unità di Euro,

riportati per brevità con voci raggruppate e posti a raffronto con quelli conseguiti negli esercizi 2018 e 2017.

Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2426 C.C, comma 1 numero 5 ha dato nel corso degli esercizi precedenti il consenso alla capitalizzazione dei costi di sviluppo per complessivi Euro 38.139 (costo al lordo delle quote di ammortamento) che si riferiscono alla progettazione e realizzazione di un'infrastruttura tecnologica in grado di sostenere le attività di sperimentazione e di test, da espletarsi con l'utilizzo degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto, da svolgersi presso l'aeroporto di Grottaglie, come citato in Nota Integrativa nella sezione "Immobilizzazioni Immateriali".

Stato Patrimoniale	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
ATTIVO			
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-	-
B) Immobilizzazioni	255.685.264	249.638.639	244.711.052
C) Attivo circolante	82.565.099	96.277.090	100.314.143
D) Ratei e risconti	693.045	759.363	878.073
Totale attivo	338.943.408	346.675.092	345.903.268

Stato Patrimoniale	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
PASSIVO			
A) Patrimonio netto:			
I – Capitale	12.950.000	12.950.000	25.822.845
III – Riserva di rivalutazione	232.695	232.695	232.695
IV – Riserva legale	761.499	883.840	1.072.476
VII – Riserva straordinaria	6.132.699	8.457.179	5.210.737
VII – Riserva di copertura flussi finanziari	-1.596.151		31.255
VII – Riserva per arrotond. Euro	-1		-2
IX – Perdita d'esercizio			
IX – Utile d'esercizio	2.446.821	3.772.709	5.157.465
Totale patrimonio netto	20.927.562	26.296.423	37.527.471
B) Fondo per rischi ed oneri	10.980.682	13.494.234	16.594.651

C) Trattamento di fine rapporto	1.379.929	1.318.032	1.237.944
D) Debiti	123.266.253	119.702.578	112.866.706
E) Ratei e risconti	182.388.982	185.863.825	177.676.496
Totale passivo	338.943.408	346.675.092	345.903.268

Il risultato di esercizio che si evidenzia nella situazione patrimoniale, attestatosi su un utile di Euro 5.157.465, trova riscontro nel Conto economico, esposto nella struttura e nei contenuti indicati dall'art. 2425 c.c.; il Conto economico presenta i seguenti risultati di sintesi in unità di Euro (posti a raffronto con quelli conseguiti negli esercizi 2018 e 2017):

Conto Economico	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
A) Valore della produzione	92.229.775	99.799.766	105.012.485
B) Costi della produzione	86.788.955	91.562.825	97.032.699
Risultato operativo (A – B)	5.440.820	8.236.941	7.979.786
C) Proventi e oneri finanziari	-1.143.223	-1.927.772	-327.758
D) rettifiche di valore attività finanziarie		0	14.214
Risultato prima delle imposte (A-B-C+E)	4.297.597	6.309.169	7.666.242
Imposte sul reddito :		0	0
a) imposte sul reddito	2.470.250	3.602.385	4.126.857
b) imposte differite (anticipate)	-619.474	-1.065.925	-1.618.080
Utile (Perdita) d'esercizio	2.446.821	3.772.709	5.157.465

La Nota integrativa, che è stata redatta in conformità alla normativa vigente e ai principi contabili sopra richiamati, fornisce informazioni sufficienti a completare con chiarezza il quadro di lettura del Bilancio illustrando i fatti gestionali più rilevanti, i criteri utilizzati per la formazione del documento contabile in esame, oltre ai principali fattori che hanno determinato il risultato conseguito. Si evidenzia che le valutazioni di bilancio sono state eseguite nella prospettiva di continuità dell'impresa.

In relazione alle prospettive di continuità, sono da evidenziare le conseguenze in termini economici e patrimoniali prodotte dalla pandemia connessa alla diffusione nel nostro paese del Covid-19. A riguardo è da evidenziare la

riduzione delle attività aeroportuali determinata dagli appositi DPCM, finalizzati al contenimento della diffusione della pandemia, che si sono riflesse nella necessità di collocare la larga parte del personale in CIG e nella corposa contrazione dei ricavi d'esercizio.

A riguardo delle possibili ripercussioni che tale contrazione può determinare sulla consistenza e congruità del Patrimonio Netto, il Collegio Sindacale richiama il contenuto dell'art. 7 del D.L. n. 23 dell'8 aprile 2020. Il citato articolo, inserito nel capo secondo del decreto in menzione, recante le *“misure urgenti per garantire la continuità delle imprese colpite dall'emergenza Covid-19”*, prevede che la valutazione delle voci di bilancio possa comunque essere effettuata secondo la prospettiva di continuità aziendale, ove questa risulti esistente nell'ultimo bilancio d'esercizio chiuso in data anteriore al 23 febbraio 2020.

Il Collegio dà atto che per Aeroporti di Puglia S.p.A. ricorre la circostanza enunciata dalla norma in parola, e che la prospettiva di continuità aziendale risulta sussistere nell'ultimo bilancio approvato in data antecedente al 23 febbraio 2020 (bilancio dell'esercizio 2018, approvato in data 27 giugno 2019).

Nella Nota integrativa è stata data evidenza della informazione ex art. 1, comma 125, della 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 di esercizio. Di ciò è stata data evidenza nella apposita tabella della Nota Integrativa della Società.

Non ci sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

oooooooooooo

Conclusioni

Non essendo a noi demandato il controllo analitico sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sulla impostazione data allo stesso e sulla sua generale

conformità ai principi di riferimento per quel che riguarda la sua formazione e struttura. A tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Per quanto concerne la Relazione sulla Gestione, l'attività di vigilanza ha riguardato l'accertamento della sussistenza del contenuto obbligatorio secondo quanto previsto dall'art. 2428 c.c. A tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

In considerazione di quanto sopra nonché dell'insussistenza di rilievi da comunicare per le attività di verifica svolte, il Collegio propone all'Assemblea dei Soci di approvare il bilancio chiuso al 31.12.2019, così come approvato dal Consiglio d'amministrazione in data 4 giugno 2020, unitamente alla proposta di destinazione degli utili alle riserve sociali, secondo quanto previsto dalla Legge e dallo Statuto.

Bari, 19 giugno 2020

Il Collegio Sindacale

Dott.ssa De Vincenzo Daniela	Presidente
Dott. Botticelli Paolo	Membro Effettivo
Dott. De Chirico Michele	Membro Effettivo



ADP
ADP-2020-0007360
del 10-06-2020 10:01

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

AI SENSI DELL'ART. 6, comma 4, DEL D. LGS. 175/2016

(Testo Unico in materia di Società a partecipazione pubblica)

PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE

AI SENSI DELL' ART. 6, comma 2 DEL D. LGS. 175/2016

Il T.U. pone in capo alle società a controllo pubblico una serie di adempimenti e vincoli, come di seguito:

1. **Separazione contabile**: per le società a controllo pubblico che svolgono attività economiche protette da diritti speciali od esclusivi insieme con altre attività svolte in regime di economia di mercato, in deroga all'obbligo di separazione societaria ex art. 8, c. 2-*bis*, della Legge Antitrust (287/1990), è prevista l'adozione di sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali od esclusivi e per le altre attività (art. 6, comma 1).
2. **Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale**, di cui l'assemblea è informata in occasione dell'approvazione di bilancio (art. 6, comma 2).
3. Valutazione, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative, nonché dell'attività svolta, sulla opportunità di **integrare gli strumenti di governo societario** con alcuni presidi (art. 6, comma 3), ovvero:
 - a. regolamenti interni volti a garantire la conformità delle attività della società alle norme di tutela della concorrenza, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;
 - b. ufficio controllo interno;
 - c. codici di condotta propri o adesione a codici di condotta collettivi aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;
 - d. programmi di responsabilità sociale di impresa.
4. **Predisposizione di una relazione sul governo societario** a chiusura dell'esercizio sociale da pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio. La relazione deve contenere anche le motivazioni che spingono la società a non integrare strumenti di governo come sopra richiamati (articolo 6, commi 4 e 5).
5. **Garanzia del massimo livello di trasparenza** sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti secondo le previsioni del d.lgs. 33/2013 (articolo 22).

6. **Adeguamento dello Statuto.** L'articolo 26 prevede che le società a controllo pubblico già costituite all'atto di entrata in vigore del T.U. adeguino i propri statuti secondo le specifiche disposizioni.

1. Certificazione della separazione contabile dell'attività di assistenza a terra e delle attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali, ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs 18/1999 e dell'art. 8, c. 2-bis, della Legge Antitrust (287/1990).

L'art. 4 della direttiva 96/67/CE, rubricato "Separazione delle attività", prevede che:

"1. L'ente di gestione di un aeroporto, l'utente o il prestatore di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra devono operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività.

2. L'effettiva separazione contabile deve essere controllata da un verificatore indipendente designato dallo Stato membro. Egli verifica anche l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra".

L'art. 7 del d. lgs. n. 18/1999, rubricato anch'esso "Separazione delle attività", nel recepire la Direttiva, prevede che:

"1. L'ente di gestione, il vettore e il prestatore, che forniscono servizi di assistenza a terra, operano la separazione contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate.

2. La separazione contabile relativa alle attività di cui al comma 1 è certificata secondo la legislazione vigente. Il certificatore, in particolare, verifica l'assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dall'ente di gestione".

Aeroporti di Puglia S.p.A. sottopone annualmente alla Società di Revisione, incaricata della revisione legale dei conti, la verifica della separazione contabile, allo scopo di acquisire la relativa certificazione;

2. Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale (art. 6, cc. 2 e 4 del D.Lgs. 175/2016)

Per quanto concerne la predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale, conformemente a quanto previsto dai Contratti di Programma stipulati con ENAC il 2.10.2009 per gli Aeroporti di Bari e Brindisi, sono state individuate alcune “soglie di allarme”, in termini di requisiti minimi di solidità patrimoniale. Tali “soglie di allarme” sono di seguito riportate:

- la somma delle voci C e D del Passivo dello Stato Patrimoniale di cui all’art. 2424 c.c., al netto delle voci C dell’Attivo, nonché delle voci B del medesimo attivo relative a cespiti non inclusi nel Capitale Investito Regolatorio, comunque nei limiti del valore attuale dei flussi monetari operativi che si prevede siano generati da tali cespiti nell’arco della durata della concessione, non ecceda per ciascun anno la somma della misura del capitale investito regolatorio netto e del saldo di poste figurative a credito/debito della Società;
- il tempo di rimborso dei debiti finanziari sia inferiore alla durata residua della concessione;
- il rapporto tra flusso monetario dell’attività operativa (ricavi al netto di costi operativi e di gestione) e flusso monetario necessario per il servizio del debito, non risulti inferiore a 1,2 in media triennale;
- la leva finanziaria complessiva della Società non sia superiore al 75%.

RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2019

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 31/12/2019, sono di seguito evidenziate.

1. La Società

La S.E.A.P. - Società Esercizio Aeroporti Puglia - S.p.A., nasce nel 1984 allo scopo di gestire gli scali del sistema aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie).

Scopo primario della società è la gestione in concessione degli aeroporti pugliesi come stabilito dalla Convenzione di concessione triennale tra ENAC ed AdP del 25 gennaio 2002 successivamente estesa a 40 anni con Decreto Interministeriale Trasporti-Economia-Difesa del 6 marzo 2003 . Tale attività si esplica nella progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l’esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali.

Dal 2006 la nuova ragione sociale è AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

Dal 2018 AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. costituisce la prima Rete Aeroportuale italiana, così come definita dalla Direttiva UE 2009/12, designata con il Decreto Interministeriale n. 6 del 18 gennaio 2018.

2. La Compagine sociale

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2019 è il seguente:

Azionista	%	TOTALE SOTTOSCRITTO
Regione Puglia	99,5958	25.718.398,00 €
Camera di Commercio di Taranto	0,3060	79.147,00 €
Città Metropolitana di Bari	0,0440	11.419,00 €
Amministrazione Comunale di Bari	0,0310	7.962,00 €
Amministrazione Comunale di Brindisi	0,0090	2.430,00 €
Amministrazione Provinciale di Foggia	0,0070	1.723,00 €
Camera di Commercio di Brindisi	0,0030	840,00 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,0020	440,00 €
Camera di Commercio di Lecce	0,0020	440,00 €
Camera di Commercio di Bari	0,0002	46,00 €
Totale	100,00	25.822.845,00 €

3. Organo Amministrativo

L'Assemblea degli azionisti, nella seduta del 13 gennaio 2017, ha deliberato di dotare la Società di un Organo Amministrativo a struttura collegiale in luogo di quella monocratica.

In particolare, nel verbale di Assemblea, viene riportato che:

“.....l'adeguatezza e la qualità gestionale di una società per azioni e, più in generale, il rispetto dei principi di corretta amministrazione, la verifica dell'osservanza e delle regole e delle procedure aziendali che concretano la diligenza del buon amministratore ex art. 2392 Codice Civile, si fondano innanzitutto sulla effettive capacità di verifica e controllo interne al medesimo Organo Amministrativo, declinate nelle fondamentali categorie del controllo del merito delle decisioni adottate, del controllo di adeguatezza organizzativa e di correttezza gestionale – sia dell'organo, sia dell'ente che questo amministra – e del controllo di legalità, tanto formale quanto sostanziale [...].

In detto solco si pongono anche le disposizioni del decreto legislativo n. 175 del 19 agosto 2016, con il quale il Governo è intervenuto sulla disciplina delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche introducendo, in ottemperanza ai principi e ai criteri previsti dalla legge 7 agosto 2015, n. 124 (c.d. “Legge Madia”), misure volte a favorire la gestione corretta ed efficiente delle società a partecipazione pubblica.

Tra le novità introdotte dal menzionato decreto si rappresenta, per quanto qui di interesse, che la norma in commento da un parte indica che nelle società a controllo pubblico l'organo amministrativo dovrà essere costituito, di norma, da un amministratore unico, dall'altra prevede espressamente che, a fini di adeguatezza organizzativa, ed in conformità ai requisiti che saranno definiti con successivo D.P.C.M., ad oggi ancora non emanato, si costituiscano organi amministrativi nella forma del consiglio di amministrazione composto da 3 o 5 membri.”

L'assemblea, nella seduta del 11 ottobre 2019, ha provveduto alla nomina del nuovo organo amministrativo, individuando i seguenti componenti:

- Prof. Tiziano ONESTI – Presidente;
- Sig. Antonio Maria VASILE – Vice Presidente;
- Dott.ssa Rosa Maria CONTE – Consigliere di Amministrazione.

4. Organo di Controllo – Revisore

L'organo di controllo è costituito da un collegio sindacale nominato con delibera assembleare in data 13 gennaio 2017 e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2019.

Presidente del Collegio Sindacale: Dott.ssa Daniela De Vincenzo

Sindaco Effettivo: Dott. Paolo Botticelli

Sindaco Effettivo: Dott. Michele De Chirico

Sindaco Supplente: Dott.ssa Aurora De Falco

Sindaco Supplente: Dott. Giantommaso Zacheo

La revisione è affidata alla Reconta Ernst & Young S.p.A.

5. La situazione del personale occupato alla data del 31 dicembre 2019 è la seguente:

TABELLA RIEPILOGATIVA PERSONALE ADP 2019					
QUALIFICA	Bari	Brindisi	Foggia	Grottaglie	totale
a) Dirigenti	7	0	0	0	7
b) Quadri	17	4	1	1	23
c) Impiegati	154	51	3	1	209
d) Operai	71	26	4	4	105
	249	81	8	4	344

6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2019.

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.

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		2019	2018	2017	2016
Margine primario di struttura	Mezzi propri - Attivo fisso	- 14.816.427	- 23.611.842	- 32.754.247	- 38.528.610
Indice primario di struttura	Mezzi propri / Attivo fisso	0,94	0,91	0,87	0,85
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso	26.655.747	7.599.204	16.032.854	- 5.781.277
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso	1,11	1,03	1,06	0,98

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2019	2018	2017	2016
Indicedi indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti) / Mezzi Propri	0,50	0,53	0,52	0,38
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento / Mezzi Propri	1,50	1,53	1,52	1,38

INDICI DI REDDITIVITA'		2019	2018	2017	2016
ROE netto	Risultato netto/Patrimonio netto	0,14	0,14	0,12	0,09
ROE lordo	Risultato lordo/Patrimonio netto	0,20	0,24	0,21	0,20
ROI	Risultato operativo/(C/O - Passività operative)	0,11	0,10	0,08	0,11
ROS	Risultato operativo/ Ricavi di vendite	0,11	0,13	0,10	0,12

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2019	2018	2017	2016
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti	25.777.674	6.839.841	15.339.809	11.268.446
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti	1,35	1,08	1,23	1,22
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti	25.254.462	6.339.686	14.818.835	10.753.777
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti	1,34	1,07	1,22	1,21

Di seguito l'indicatore per l'analisi prospettica:

Indicatore di sostenibilità del Debito: DSCR (Debt Service Cover Ratio): 3,97

6.1.2. VALUTAZIONE DEI RISULTATI

Gli indicatori esaminati non hanno evidenziato situazioni di potenziale rischiosità per la Società. In particolare:

Il **marginale primario di struttura** (ed il relativo indice) indicano la capacità dell'impresa di coprire con mezzi propri le attività immobilizzate dell'azienda. Al 31 dicembre 2019 il margine, pari a 14,8 Mln registra un decremento pari al 37,3% rispetto al 2018, dovuto all'aumento di capitale sociale deliberato il 5 aprile 2019 per 12,8 milioni di euro. L'importo risulta ampiamente "coperto" dalle passività consolidate (TFR, altri fondi e debiti a M/L termine) che ammontano a 41,5 Mln di euro. Ciò denota un perfetto equilibrio tra capacità di impresa ed attività immobilizzate dell'azienda.

Il **marginale secondario di struttura** (ed il relativo indice) valutano la capacità dell'azienda di "coprire" in modo corretto le proprie immobilizzazioni. Al 31 dicembre del 2019 il margine risulta pari a 26,6 mln di euro e l'indice (pari al rapporto tra fonti consolidate ed Attivo Immobilizzato netto) di 1,11 delineando anche in questo caso un buon equilibrio tra le entità analizzate.

L'**indice di indebitamento complessivo**, costituito dal rapporto tra il capitale genericamente di terzi e dai mezzi propri dell'azienda, esprime il grado di indebitamento dell'impresa, ovvero la misura in cui essa ricorre al capitale di terzi per finanziarsi. al 31 dicembre 2019 l'indice è risultato essere pari a 0,50 evidenziando una relazione debito/mezzi propri dell'azienda ben equilibrata.

L'**indice di indebitamento finanziario** c.d. LEVERAGE, , costituito dal rapporto tra l'ammontare di tutte le passività di finanziamento ed i mezzi propri dell'azienda, dimostra in che modo l'azienda riesce a finanziare i propri investimenti ed in particolare se con prevalenza di capitale proprio o di capitale di terzi. Al 31 dicembre 2019 tale indice è compreso tra 1 e 2. Ciò delinea una situazione di positività evidenziando un buon rapporto tra capitale proprio e capitale di terzi (in quanto quest'ultimo si mantiene al di sotto del 50%).

Il **ROE netto (Tasso di Redditività del capitale proprio)** è dato dal rapporto tra risultato netto e patrimonio netto. Al 31 dicembre 2019 risulta pari a 0,14 di gran lunga superiore rispetto al tasso di rendimento di investimenti alternativi a basso rischio (BOT, CCT, depositi bancari, ecc) rilevato nello stesso periodo.

Il **ROI (Return on Investment)** è dato dal rapporto tra il Risultato Operativo ed il capitale investito netto. Indica la redditività e l'efficienza economica della gestione caratteristica a prescindere dalle fonti utilizzate. Esprime, pertanto, la capacità di generare reddito mediante trasformazione del capitale investito aziendale. Al 31 dicembre 2019 risulta essere pari a 0,11. Risultato ampiamente soddisfacente se confrontato con il costo percentuale medio del capitale finanziato a titolo di prestito dell'azienda (0,20% su M/Lungo termine e 1,20% sul Breve termine) dell'esercizio, poiché denota l'effetto moltiplicatore positivo nei confronti del **ROE**.

Il **ROS (Return on Sales)** è dato dal rapporto tra l'utile operativo e il fatturato dell'azienda. Indica la redditività operativa (derivante cioè dalla gestione caratteristica dell'impresa) delle vendite. Al 31 dicembre 2019 è risultato pari a 0,11 confermando il trend costante della redditività dell'ultimo triennio.

Il **margin 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 2019 risulta essere pari a circa 25,2 mln di euro dimostrando che l'azienda ha sufficienti disponibilità da utilizzare per soddisfare i debiti a breve senza intaccare il processo produttivo.

Il correlato **indice di liquidità** (dato dal rapporto tra la somma delle liquidità immediate e differite e le passività correnti) al 31 dicembre 2019 risulta essere pari a 1,34 evidenziando un buon equilibrio finanziario in quanto consente all'azienda di fronteggiare tranquillamente gli impegni a breve.

Il **margin 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 2019 risulta essere positivo per circa 25,7 mln di euro.

Il correlato **indice di disponibilità** (dato dal rapporto tra l'attivo circolante e le passività correnti) al 31 dicembre 2018 è pari 1,35.

Il **DSCR (Debt Service Coverage Ratio)** è lo strumento che consente di valutare la sostenibilità dell'indebitamento in ottica prospettica in quanto rapporta il cash flow prodotto dall'impresa, con gli impegni finanziari assunti in termini di quota capitale ed interesse oggetto di rimborso nell'orizzonte temporale considerato. Questo è dato dal rapporto tra il Cash flow operativo, al netto delle imposte sul reddito di esercizio ed il flusso finanziario al servizio del debito, ossia l'ammontare degli interessi passivi e della quota capitale dei finanziamenti nel periodo considerato. Per l'esercizio 2019, l'indice di sostenibilità dell'indebitamento relativo all'esercizio 2020 è pari a 3,97, confermando la solidità finanziaria dell'azienda.

Gli effetti della crisi pandemica COVID-19

In considerazione degli effetti della pandemia COVID-19 e della drastica riduzione dei volumi di traffico, è in atto alla data di approvazione del progetto di bilancio al 31 dicembre 2019 ed è prevedibile una prosecuzione per i prossimi mesi di una significativa contrazione dei ricavi aeronautici e non aeronautici della Società, che ha già azionato e reso operativo un piano articolato di efficientamento al fine di mitigare i negativi impatti dell'eccezionale situazione sulla redditività.

Per questa ragione, la Società ha inteso avvalersi delle disposizioni di cui all'art. 7 del Decreto Legge n. 23/2020, cosiddetto "Liquidità" che, per i bilanci chiusi entro il 23 febbraio 2020 e in corso al 31 dicembre 2020, ha introdotto la possibilità di valutare le voci di bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività qualora la stessa risultasse sussistente nell'ultimo bilancio di esercizio chiuso in data anteriore al 23 febbraio 2020.



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

Come noto, tale norma consente di neutralizzare gli effetti derivanti dell'attuale crisi economica, consentendo alle imprese, come nel caso di Aeroporti di Puglia S.p.A., che prima della crisi presentavano una regolare prospettiva di continuità di conservare tale prospettiva ed escludendo, quindi, le imprese che, indipendentemente dalla crisi COVID-19, si trovavano autonomamente in stato di perdita di continuità.

Come riferito nel paragrafo riguardante i fatti accaduti dopo il 31.12.2019 nella Nota Integrativa, pur in presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti, la Società ha valutato, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, che tale difficile situazione di emergenza sia da ritenersi temporanea e che, superata la crisi sanitaria, la flessione economica che sarà registrata nei risultati del 2020, sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di medio termine.

In particolare è sono state effettuate alcune valutazione di impatto dell'emergenza Coronavirus sui risultati dell'esercizio 2020, sulla base di alcune ipotesi definite in base alle informazioni disponibili attualmente, anche a seguito dell'emanazione dei vari provvedimenti governativi, a partire dal D.M. Infrastrutture e Trasporti n. 112 del 12.03.2020.

Le misure di riduzione dei costi e di efficientamento gestionale adottate dalla Società consentiranno di preservare i valori fondamentali della Società nell'ottica dell'equilibrio economico-patrimoniale di medio-lungo periodo.

In particolare, per il costo del Personale si è intervenuti sulle dinamiche contrattuali aziendali ed è stata avviata la CIGS per 12 mesi a rotazione (80%).

Per i costi operativi sono stati previsti interventi di rimodulazione contrattuale, commisurati alla riduzione del traffico oppure sulla base di un rinvio dell'attivazione di nuovi servizi.

La Società ha attivato un attento monitoraggio dei flussi di cassa, con il rafforzamento del recupero dei crediti ed il costante controllo degli affidamenti bancari che consentono di poter superare la forte riduzione dei flussi attivi registrati nel periodo transitorio, causata dalla mancata generazione dei ricavi. Inoltre, la Regione Puglia (azionista di maggioranza al 99,51% della Società), sta provvedendo ad accantonare nei fondi del passivo del Rendiconto dell'esercizio 2019 la quota di pertinenza della perdita di esercizio stimata al 31.12.2020, al fine di intervenire per compensare gli effetti generati dalla crisi pandemica sul conto economico aziendale, a tutela del patrimonio aziendale.

7. CONCLUSIONI.

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex art. 6, co. 2 e 14, co. 2, 3, 4, 5 del d.lgs. 175/2016 inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia da escludere.

3. Strumenti integrativi di governo societario (art. 6, cc. 3 e 5 del D.lgs. 175/2016)

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 dei seguenti principali regolamenti e procedure:

- Regolamento per l'affidamento degli appalti;
- 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.

In tema di tutela del diritto di proprietà intellettuale (intesa sia con riferimento ai diritti d'autore che con riferimento ai diritti di proprietà industriale) di concorrenza e più in generale di prevenzione la Società ha previsto anche nel Modello 231 una serie di protocolli di controllo generali e specifici.

Inoltre, l'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza ha riconosciuto il Rating di Legalità "TRE STELLE".

L'aggiornamento e integrazione in corso del corpus procedurale interno tiene conto tra l'altro delle esigenze organizzative, operative e normo-regolamentari.

b) Ufficio di controllo interno

La Società si è dotata di una struttura di Internal Audit che ha tra i propri compiti principali i seguenti:

- “- In qualità di terzo livello di controllo, valutare l'adeguatezza, la funzionalità e l'affidabilità delle componenti del Sistema di Controllo Interno (SCI) per contribuire al miglioramento dei processi di gestione del rischio, promuovendo in azienda la cultura dei rischi e dei controlli;
- Esecuzione dell'attività di risk assessment coinvolgendo i principali stakeholder (Direttore Generale, Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza, Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/01, strutture aziendali...) i cui risultati sono approvati dal Consiglio di Amministrazione;
- Sviluppo e attuazione di un Piano di Audit risk-based approvato dal Consiglio di Amministrazione che recepisce i risultati dell'attività di risk assessment;

- Presidio e monitoraggio continuo del Sistema di Controllo Interno (SCI), ivi incluse le attività di follow up audit finalizzate alla verifica della corretta implementazione delle azioni condivise al termine dei progetti di audit;
- Comunicazioni dei risultati delle attività svolte alle strutture coinvolte o interessate dagli ambiti di audit;
- Reporting periodico dei risultati delle attività di internal auditing al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale, al Direttore Generale nonché, per gli ambiti di interesse, agli altri stakeholder (es. Organismo di Vigilanza, Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza)".

In conformità a quanto definito dagli standard professionali per l'attività di internal auditing, al fine di indirizzare la pianificazione degli interventi sulla base del livello di rischio associato ai processi aziendali, la Funzione Internal Audit ha avviato un processo di analisi per il costante rafforzamento del Sistema di Controllo Interno della Società.

In particolare è stata effettuata una propedeutica attività di mappatura dei processi aziendali e di identificazione e valutazione dei rischi, tramite l'effettuazione del risk assessment condotto tenuto conto delle seguenti tre categorie di rischi:

- 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.

Nell'ambito del Risk Assessment, è stata condotta un'analisi generale del Sistema di Controllo Interno (SCI) di Aeroporti di Puglia, attraverso l'esecuzione di interviste con il management corroborate dall'acquisizione di elementi documentali, funzionale alla valutazione dei rischi a livello residuo. I rischi individuati sono stati valutati in funzione delle tre categorie di rischio (compliance, operativo e reporting) attribuendo a ciascuno di essi uno scoring sia a livello inerente (senza tener conto, a livello di disegno, del sistema di controllo) che residuo (mitigati, a livello di disegno, dal sistema di controllo).

Lo standard di riferimento adottato per l'analisi è il "CoSO Internal Control – Integrated Framework (2013)". Secondo il CoSO, il sistema di controllo interno è articolato in 5 componenti di controllo (Ambiente di Controllo, Valutazione del Rischio, Attività di Controllo, Informazione e Comunicazione e Attività di Monitoraggio), e risulta efficace se, con riferimento a uno o più obiettivi, tutte e cinque le componenti esistono nel disegno e nell'implementazione del complessivo sistema aziendale e funzionano in maniera integrata nell'operatività.

All'esito di tale analisi sono stati evidenziati alcuni ambiti di miglioramento, collegati all'adozione di taluni strumenti applicativi (organizzativi e/o di controllo) funzionali all'effettiva attuazione delle succitate componenti del SCI.

L'Internal Audit Manager ha definito una proposta di Piano di Audit redatta sulla base delle risultanze emerse, in fase di mappatura dei processi aziendali e di identificazione e valutazione dei rischi ad essi associati. Nell'elaborazione della proposta di Piano di Audit si è tenuto inoltre conto: i) delle risultanze dell'attività di Risk Assessment; ii) degli audit effettuati negli anni precedenti; iii) delle risultanze emerse dai precedenti audit; iv) della valutazione professionale di altre informazioni in possesso dell'Internal Audit. In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2019 ha approvato il Piano Annuale di Audit, per l'anno di riferimento.

Nel corso dell'esercizio 2019 il responsabile della funzione di Internal Audit ha svolto le attività in attuazione di quanto previsto nel piano annuale di audit, fornendo, ove necessario, supporto all'Organismo di Vigilanza nell'attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/01 ed erogazione della formazione specifica.

L'azione dell'Ufficio di Internal Audit si esplica nel solco del più ampio "sistema dei controlli" a cui Aeroporti di Puglia viene assoggettata, tra cui:

- Collegio Sindacale;
- Società di revisione contabile;
- Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001;
- Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012;
- Privacy/DPO;
- Auditing del Sistema Qualità (es. "Certificazione Ambientale", secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015, Certificazione "Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra" secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015).

Eventuali ulteriori misure integrative saranno valutate in linea con le esigenze operative-organizzative.

c) Codice di condotta propri

AdP, 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 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.

Il 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 aggiornato nel corso del 2019 e approvato nella seduta del CdA del 27/6/2019.

Tali iniziative, unitamente alla verifica dei principi e delle regole di condotta contenuti nel Codice Etico, parte integrante del Modello, sono state assunte nella convinzione che l'adozione di tale Modello, possa costituire un valido strumento di sensibilizzazione nei confronti di tutti coloro che operano nell'interesse o a vantaggio di AdP.

In particolare, il Codice Etico di Aeroporti di Puglia S.p.A. esplicita i valori a cui i Destinatari devono adeguarsi, accettando responsabilità, assetti, ruoli e regole della cui violazione, anche se da essa non consegue alcuna responsabilità verso terzi, essi si assumono la personale responsabilità verso l'interno e verso l'esterno della Società.

Nei rapporti di affari Aeroporti di Puglia si ispira ai principi di lealtà, onestà, correttezza, trasparenza, efficienza e rispetto della legge e dei valori espressi nel presente 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 costituiscono 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'OdV della Società, nonché dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (di seguito anche "RPCT") ex L. 190/12.

Si ritiene inoltre che il Codice Etico, quale documento integrante del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01 sia strumento di stimolo a favorire la creazione di un ambiente caratterizzato da un forte senso di integrità etica quale contributo fondamentale all'efficacia delle politiche e dei sistemi di controllo, tale da non rendere necessario, al momento, procedere con la redazione di ulteriori strumenti integrativi in termini di codice di condotta.

In Aeroporti di Puglia S.p.A, l'attività propria dell'Organismo di Vigilanza ex art. 6 D.Lgs. 231/01, così come definita nel Modello di Organizzazione e Gestione adottato dalla Società è stata affidata ad un Organismo collegiale esterno. L'Organismo di Vigilanza 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") approvato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (di seguito anche "RPCT"), 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.

Seppur non si ritiene necessario al momento adottare ulteriori strumenti integrativi in materia di codice di condotta, rispetto agli strumenti di governo societario adottati ai sensi del suddetto comma 3, ulteriori valutazioni saranno espletate anche a seguito dell'aggiornamento del Modello 231 rispetto alle evoluzioni normative-organizzative, e aggiornamento annuale del PTPC tenuto conto della dinamicità degli stessi.

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. 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.

Il 4 aprile 2019 si è tenuta a Roma la riunione dei Presidenti ed Amministratori Delegati delle aziende aderenti al Global Compact delle Nazioni Unite, come Generali, Unipol, BNP Paribas, Edison, Rina, e molte altre, dove per Aeroporti di Puglia vi ha partecipato il Presidente.

Il mantenimento dell'adesione al Global Compact dell'ONU prevede la prossima "*Communication on Progress (COP)*" da parte di Aeroporti di Puglia entro febbraio 2021.



AEROPORTI DI PUGLIA

BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

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 atti:</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 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. <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>Inoltre, l'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza ha riconosciuto il Rating di Legalità "TRE STELLE".</p>	L'adozione di ulteriori eventuali strumenti e/o integrazione degli strumenti adottati, è oggetto di continuo monitoraggio, in linea con le esigenze operative-organizzative.
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	<p>Nel 2017 è stata istituita la Direzione Progetti Speciali e Monitoraggio della Performance.</p> <p>Nel 2019 è stata rafforzata la struttura Internal Audit con l'assunzione di un Internal Audit Manager.</p>	L'integrazione di eventuali ulteriori misure integrative, rispetto agli strumenti adottati, saranno valutate in linea con le esigenze operative-organizzative.
Art. 6 comma 3 lett. c)	Codice di condotta	<p>La Società è dotata di un proprio Codice Etico, che esplicita i valori a cui i Destinatari devono adeguarsi, accettando responsabilità, assetti, ruoli e regole della cui violazione, anche se da essa non consegue alcuna responsabilità verso terzi, essi si assumono la personale responsabilità verso l'interno e verso l'esterno della Società.</p> <p>Il 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 aggiornato nel corso del 2019 e approvato nella seduta del CdA del 27/6/2019.</p>	Seppur non si ritenga necessario al momento adottare ulteriori strumenti integrativi in materia di codice di condotta, rispetto agli strumenti di governo societario adottati ai sensi del suddetto comma 3, ulteriori valutazioni saranno espletate anche a seguito dell'aggiornamento del Modello 231 rispetto alle evoluzioni normative-organizzative, e aggiornamento annuale del PTPC tenuto conto della dinamicità degli stessi.



AEROPORTI DI PUGLIA

Riferimenti normativi	Oggetto	BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		Nel 2019 è stato rinnovato il Rating di Legalità con punteggio "TRE STELLE", rilasciato dall'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza.	
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 customer satisfaction.</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. 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.