

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio al 31 dicembre 2024



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

12 giugno 2025



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

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

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2024, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

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

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale di Aeroporti di Puglia S.p.A. per il bilancio d'esercizio

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

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

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

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

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

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

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



Aeroporti di Puglia S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori di Aeroporti di Puglia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2024, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Bari, 12 giugno 2025

KPMG S.p.A.

Antonio Filippo Digiamma
Socio

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Bilancio al 31 dicembre 2024

Aeroporti di Puglia S.p.A.

Progetto di

Bilancio al 31 dicembre 2024

Relazione sulla Gestione
al 31 dicembre 2024

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione:

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

Collegio Sindacale:

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

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

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01:

Presidente	Pietro Di Mango
Componente	Michele De Chirico
Componente	Rossana Vitone

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

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

Composizione societaria alla data odierna

Alla data del 31 dicembre 2024, il capitale sociale è stato interamente versato e risultava composto da n. 25.822.845 azioni del valore nominale di 1 euro, risultando così suddiviso:

Azionista	%	TOTALE	TOTALE
		SOTTOSCRITTO	VERSATO
Regione Puglia	99,5978	25.718.838,00 €	25.718.838,00 €
Camera di Commercio Brindisi Taranto	0,3065	80.033,00 €	79.193,00 €
Città Metropolitana di Bari	0,044	11.419,00 €	11.419,00 €
Amministrazione Comunale di Bari	0,031	7.962,00 €	7.962,00 €
Amministrazione Comunale di Brindisi	0,009	2.430,00 €	2.430,00 €
Amministrazione Provinciale di Foggia	0,007	1.723,00 €	1.723,00 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,002	440,00 €	440,00 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

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

Premessa

Signori Azionisti,

nel corso del 2024 la Vostra Società ha continuato il percorso di crescita del traffico e confermato il trend di recupero della redditività operativa, garantendo elevati livelli di qualità dei servizi aeroportuali agli utenti e sviluppando gli aeroporti pugliesi sulla base degli indirizzi del Piano Strategico al 2035, di sostenibilità e digitalizzazione.

Aeroporti di Puglia S.p.SA., infatti, nonostante le incertezze legate principalmente alle contingenti crisi Russia/Ucraina e mediorientale, su indirizzo della Regione Puglia, sta perseguendo un programma di sviluppo incentrato sull'incremento del numero di passeggeri e sull'allargamento del network di origini – destinazioni direttamente collegate per via aerea con la Puglia.

L'efficacia del suddetto programma di sviluppo è confermata dai dati di traffico del 2024, con il raggiungimento di 10,7 milioni di passeggeri annui e con una crescita rispetto al 2023 del 10,51%, con particolare riferimento al traffico internazionale cresciuto del 18,45%.

L'evento internazionale G7, tenutosi in Puglia a Giugno 2024, ha impegnato Aeroporti di Puglia nella gestione dell'accoglienza delle delegazioni internazionali, evidenziando una straordinaria capacità tecnica ed operativa adeguata per affrontare sfide di questa notevole portata.

Anche il Piano Nazionale Aeroporti pubblicato dall'ENAC prevede per gli aeroporti pugliesi una forte crescita di volumi, con l'obiettivo di 15 milioni di passeggeri nel 2035, rendendo necessario lo sviluppo delle infrastrutture al fine di contrastare il fenomeno del "*capacity crunch*", ossia della eccessiva saturazione della capacità delle infrastrutture e della tendenziale criticità nel soddisfare l'incremento della domanda di trasporto aereo.

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

Quanto sopra rappresentato, è anche il risultato della strategia commerciale applicata dalla Società nell'individuare le misure reattive più idonee a supportare i programmi ripresa dei flussi di turisti incoming,

anche al fine di salvaguardare gli investimenti effettuati fino ad oggi dalla Regione Puglia e da Aeroporti di Puglia per garantire la connettività con i Paesi più importanti dal punto di vista economico e turistico.

Il positivo contesto ha indotto Aeroporti di Puglia, comunque, alla pianificazione delle attività necessarie al conseguimento di nuovi obiettivi in termini di consolidamento della connettività aerea della Puglia con i mercati-fonte del turismo incoming ed anche con i nuovi mercati.

L'Esercizio chiuso al 31.12.2024, pertanto, è molto positivo in quanto evidenzia l'ulteriore e continuo miglioramento della Redditività della gestione operativa, in termini di EBITDA (Margine Operativo Lordo), pari a Euro 9,138 milioni, + 83% rispetto al 2023 nonostante il permanere degli effetti straordinari connessi alle crisi Russia/Ucraina e mediorientale ed agli effetti dell'inflazione che hanno influito sulla domanda e, in generale, sul potere d'acquisto degli utenti, all'incremento dei costi connessi alla crescita del traffico, nonché alla registrazione di costi straordinari sostenuti per la sicurezza operativa del G7 tenutosi in Puglia a Giugno 2024, per i quali la Società ha ricevuto un contributo in conto esercizio da parte della Regione Puglia a parziale copertura.

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

Non considerando gli effetti straordinari degli ammortamenti da rivalutazione, l'EBIT del 2024, pari a Euro 2,170 milioni evidenzia un forte recupero di redditività (+720% rispetto al medesimo valore del 2023), confermando il rapido trend di ritorno a valori positivi nell'arco di piano, in linea con i benchmark di settore.

In assenza dei fattori straordinari prima accennati, nel 2024 si sarebbe registrato un Utile di Esercizio di Euro 1.095 mila.

Comunque, la perdita dell'esercizio 2024, pari a Euro 2.516 mila è in ulteriore forte riduzione (-34%) rispetto al 2023, (- Euro 3.786 mila), confermando il percorso virtuoso di crescita dei volumi di traffico e dei conseguenti risultati economici che garantiranno il riassorbimento delle perdite pregresse, in completa autonomia economico-finanziaria e, come avvenuto fino ad oggi, senza interventi esterni sul Capitale Sociale.

Il Piano conferma anche l'autonoma capacità di Aeroporti di Puglia S.p.A. di generare le risorse finanziarie a supporto degli investimenti. A tal fine, Aeroporti di Puglia S.p.A. con il supporto di UniCredit come Arranger, a Gennaio 2024 ha emesso un prestito obbligazionario, completamente sottoscritto da Pricoa Private Capital, del Gruppo Prudential, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione, di importo fino a 65 milioni di euro a 15 anni, nella forma tecnica del «private placement», consentirà di rafforzare la programmazione di sviluppo delle infrastrutture e dell'organizzazione, per far fronte alla crescita della

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

La fiducia ricevuta conferma la credibilità e l'affidabilità, nonché il valore reputazionale di Aeroporti di Puglia che è considerata meritevole dell'attenzione dei mercati finanziari.

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

Infatti, il mutato contesto geopolitico, l'instabilità della politica internazionale, l'esperienza maturata durante la pandemia, impongono la necessità di interventi a tutela del trasporto aereo quale asset strategico per la mobilità di persone e merci, con misure volte ad elevare gli standard di sicurezza, imponendo una riflessione sul quadro normativo dell'Unione e sulla necessità del suo aggiornamento.

In questo ambito, occorre garantire lo sviluppo sostenibile del sistema aeroportuale, generatore di impatti moltiplicativi sull'economia, attraverso sinergie positive, dirette e indirette a garanzia dello sviluppo occupazionale e di attrazione degli investimenti.

Al tal fine, Aeroporti di Puglia S.p.A. ha inteso aderire all'Associazione "Aeroporti 2030", che tutela, rappresenta e valorizza, in ambito nazionale ed internazionale, le società di gestione di aeroporti e di vertiporti, promuovendo, in modo dinamico e propositivo, lo sviluppo sostenibile, intermodale, innovativo e digitale del sistema aeroportuale italiano.

AEROPORTI 2030, i cui associati più rilevanti sono Aeroporti di Roma e Save (Venezia), è una realtà aperta alle nuove sfide che guarda al futuro degli aeroporti, favorendo l'interlocuzione con attori istituzionali, enti di ricerca, partner industriali e società civile.

Il trasporto aereo è fondamentale per la competitività dell'Europa, in quanto supporta la prosperità di molteplici comparti dell'economia, promuovendo la coesione sociale e territoriale. Di qui la necessità di investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture e di una rete di connessioni orientata alla sostenibilità, poiché con una domanda globale di passeggeri è destinata a crescere, è indispensabile che anche le infrastrutture siano in grado di affrontare adeguatamente la congestione e sbloccare un'ulteriore crescita. Si tratta di temi di grande

prospettiva, da sviluppare ulteriormente ispirando l'evoluzione del quadro istituzionale, normativo e di mercato del Trasporto Aereo.

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

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

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

In tale linea, Aeroporti di Puglia ha elaborato il modello da sottoporre alla certificazione aeroportuale europea Airport Carbon Accreditation, su indirizzo di ACI (Airport Council International) – Europe e, al fine di rendere una migliore e più efficace comunicazione finanziaria, anche se non obbligata ai sensi del Regolamento Consob (Delibera 20267 del 18.01.2018) di attuazione della Direttiva europea (2014/95/UE), recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 254/2016), la Società ha inserito all'interno della presente Relazione sulla Gestione anche alcune informazioni di carattere non finanziario.

In questo quadro di evidente positività, tenuto conto anche della riconferma del conseguimento del rating di Legalità "TRE STELLE", la Società sta intervenendo con tutta la organizzazione, ad ogni livello, con la massima energia, consapevolezza e responsabilità con la prospettiva di migliorare i risultati finora raggiunti dalla Rete Aeroportuale Pugliese, frutto anche della comunione di strategie, progettualità ed azioni di tutti gli stakeholders del Sistema regionale,

Sulla base di quanto rappresentato, come ampiamente indicato in nota integrativa, l'Organo amministrativo ha redatto il Bilancio d'esercizio 2024 nel presupposto della continuità aziendale.

La Rete Aeroportuale pugliese: contesto di riferimento

Aeroporti di Puglia S.p.A. S.p.A. è concessionaria degli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia, Taranto-Grottaglie sulla base della Convenzione sottoscritta con ENAC il 25.01.2002, avente scadenza l'11.02.2045.

Considerata la presenza di 4 aeroporti nell'ambito dello stesso bacino di utenza, in fase di pianificazione della Concessione aeroportuale, Aeroporti di Puglia S.p.A. ha proposto e condiviso con ENAC uno scenario di sviluppo basato sulle specifiche vocazioni del territorio di riferimento. Tale approccio è stato condiviso anche dalla Regione Puglia che ha inserito nel Piano Regionale dei Trasporti il programma di interventi previsto nel Master Plan aeroportuale.

In tal senso, a seguito del recepimento della Direttiva UE 2009/12 "Airport Charges" (D.L. n. 1 del 24.1.2012 convertito nella legge n. 27/2012), con Decreto Interministeriale n. 6 del 18.01.2018 è stata istituita la Rete Aeroportuale Pugliese, la prima ed unica in campo nazionale.

L'art.2 punto 5 della Direttiva UE 2009/12, infatti, definisce la "Rete Aeroportuale" come "un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale dallo Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale".

Si determina, quindi, una configurazione unica riferita agli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto-Grottaglie, in una visione integrata e sistemica della Rete Aeroportuale Pugliese.

In tal senso, lo scenario applicato alla concessione quarantennale ENAC, definito "*diffusione e specializzazione*" prevede la gestione unitaria ed integrata dei 4 aeroporti sviluppando le singole vocazioni, 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.

Ciò in coerenza con le direttrici del vigente Piano Nazionale degli Aeroporti, tra le quali 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...*"

Quanto sopra riportato giustifica la scelta del mantenimento delle quattro infrastrutture aeroportuali, in concessione fino al 2045, nell'ottica di medio-lungo periodo di miglioramento dei livelli di accessibilità e di dotazione infrastrutturale della Puglia, così come definito anche nel Piano Regionale dei trasporti della Puglia vigente.

Lo status di Rete aeroportuale consente di richiedere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'autorizzazione ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera Rete aeroportuale.

Ciò è già stato applicato da Aeroporti di Puglia S.p.A. già dal periodo tariffario 2019-2022 per il quale, previo esperimento con esito positivo della consultazione tariffaria con gli utenti, è stata autorizzata la tariffa comune di Rete.

Anche i nuovi Modelli tariffari approvati dall'ART con Delibera n. 36/2023 confermano tale opportunità.

Pertanto, la proposta tariffaria 2025-2027 sottoposta alla consultazione con gli utenti conferma la modalità di "tariffa comune di Rete", in base alle disposizioni di cui alla Misura 19 dei nuovi Modelli tariffari ex Delibera n. 36/2023.

Il Piano Economico-Finanziario 2024-2027 è stato predisposto in coerenza con il Piano Strategico di Aeroporti di Puglia S.p.A., improntato sulla base delle seguenti direttrici:

- sviluppo della capacità delle infrastrutture, sulla base dell'analisi della domanda potenziale e dell'obiettivo di miglioramento dell'accessibilità ed intermodalità degli aeroporti pugliesi;
- l'"aeroporto del futuro", con l'obiettivo di utilizzare la digitalizzazione dei processi per ottimizzare lo sfruttamento e modernizzare l'infrastruttura esistente e di continuare ad investire su nuove tecnologie per ridurre l'impatto ambientale della struttura aeroportuale e favorire la transizione ecologica;
- valorizzazione e specializzazione dell'Aeroporto di Foggia quale polo logistico per le emergenze utilizzato dalla Protezione Civile, VVF, ASL/Elisoccorso ed utilizzare la piattaforma di Foggia come concept per costruire una Rete regionale di Vertiporti dedicata all'Advanced Air Mobility;
- sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie come polo logistico industriale aeronautico, test bed per ricerca e sperimentazione dei velivoli unmanned (droni) e come Spaziporto nazionale designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Atto di indirizzo MIT, Reg. Decreti n. 250 del 9 maggio 2018, dedicato alle attività aerospaziali.

Si evidenzia che l'armonizzazione e l'integrazione in rete dei quattro scali determina la sostenibilità nel medio-lungo periodo anche degli scali di Foggia e Grottaglie, che saranno interessati da programmi di continuità territoriale ai sensi della legge n. 144/1999, nell'ottica:

- della salvaguardia del patrimonio pubblico;
- della "riserva di capacità" aeroportuale, in considerazione delle previsioni di incremento del traffico nel medio-lungo periodo definite nel Piano Nazionale degli Aeroporti;
- del miglioramento dell'accessibilità territoriale della Puglia, regione con caratteristiche di perifericità da affrontare mediante adeguate politiche trasportistiche.

In tal senso, l'Aeroporto di Grottaglie, già autorizzato da ENAC come test Bed per le attività di ricerca, sperimentazione e test degli aeromobili senza pilota, dopo una complessa istruttoria tecnica, designato da parte

del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come infrastruttura strategica nazionale base per lo Spazioporto, destinato ai voli suborbitali, rendendo ancora più evidente il valore innovativo e la grande potenzialità delle infrastrutture pugliesi anche nel comparto aerospaziale.

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

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

In assenza di una Rete, gli aeroporti minori come Foggia e Grottaglie non sopravviverebbero, annullando l'importante funzione che possono svolgere per i territori di riferimento.

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

Le nuove strategie ed azioni commerciali di sviluppo del traffico

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

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

In particolare, gli obiettivi prioritari prevedono la diversificazione dell'offerta di trasporto aereo, allargando la platea di vettori aerei, soprattutto internazionali, così il miglioramento dell'accessibilità degli aeroporti e del territorio regionale mediante il potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma.

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

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

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

La continua attività di sviluppo della connettività ha consentito di sottoscrivere l'accordo con la compagnia aerea Neos per lo start-up della nuova rotta Bari-New York, attivando una straordinaria connessione di lungo raggio con gli U.S.A. sia per i flussi incoming e sia per l'outgoing.

L'attività commerciale non ha riguardato solo la connettività passeggeri ma anche il cargo. Infatti, sono stati ultimati i lavori di adeguamento del Polo logistico Cargo presso l'Aeroporto di Grottaglie, a cura del sub-concessionario Gesfa, che consentiranno l'attivazione di voli full cargo da Grottaglie, in accordo con Turkish Airline e Poste Air Cargo, dedicati ai prodotti dell'intera area meridionale italiana per l'export ed all'import dei prodotti necessari per la nostra economia produttiva.

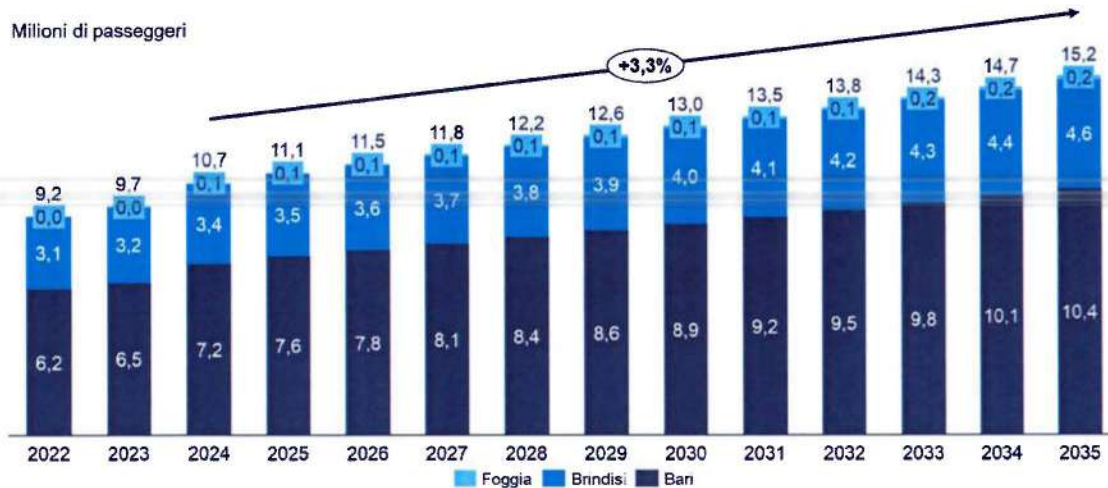
Il Piano Strategico della Rete aeroportuale pugliese: crescita del traffico e sviluppo delle infrastrutture per contrastare il "capacity crunch"

Nell'ambito dello scenario descritto, al fine di elaborare la pianificazione strategica sono stati analizzati i macro-trend del settore Aviation e definite le previsioni di traffico per AdP fino al 2035 e la correlata previsione di sviluppo della capacità aeroportuale, declinate in dettaglio con le iniziative di sviluppo della sostenibilità e della digitalizzazione.

I volumi di traffico previsionali della Rete aeroportuale pugliese, su un orizzonte temporale fino al 2035, ricavati in base alla media aritmetica delle tre metodologie ICAO, evidenziano quanto segue:

- Il traffico passeggeri al 2035 presso gli scali pugliesi raggiungerà 15,2 milioni di passeggeri con una crescita media annua del +3,3% nel periodo 2024-35. In particolare, l'aeroporto di Bari e Brindisi raggiungeranno rispettivamente 10,4 e 4,6 milioni di passeggeri al 2035, con una crescita rispettivamente del +3,3% e +3,1% (CAGR 2024-35).

PREVISIONE DI TRAFFICO PASSEGGERI BARI, BRINDISI E FOGGIA DAL 2025 AL 2035.

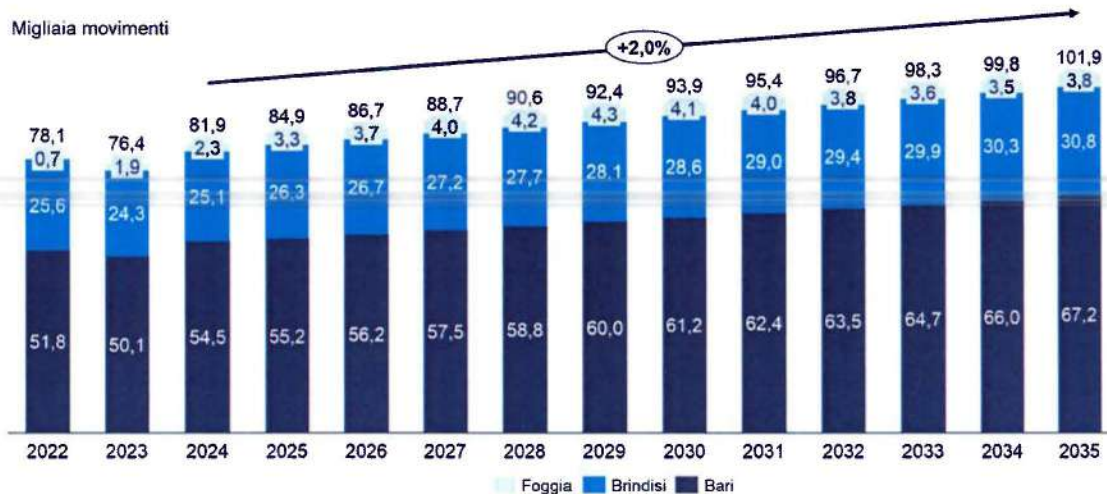


Fonte: Piano Strategico di AdP

Per quanto riguarda il traffico dei movimenti, è stato considerato il load factor medio osservato storicamente, pari a circa l'80%, e mantenuto costante fino al 2035. La capienza media degli aeromobili è stata definita in funzione dei dati storici e delle tipologie di aeromobili attualmente attive sul mercato, distinguendo tra rotte domestiche, con una capienza pari a 130 posti, ed europee o intercontinentali, con una capienza assunta di 180 posti. E' stato considerato, in prospettiva, l'utilizzo di velivoli sempre più grandi e capienti per massimizzare l'efficienza operativa e migliorare la sostenibilità, un trend ormai consolidato da parte delle aerolinee.

Per la Rete aeroportuale pugliese, quindi, è stata prevista una significativa crescita del traffico di movimenti commerciali rispetto al 2024, per la quale si prevede una crescita complessiva del +2,0% (CAGR 2024-35).

PREVISIONI DI TRAFFICO MOVIMENTI DAL 2025 AL 2035.



Fonte: Piano Strategico di AdP

Le stime elaborate sulle previsioni di traffico movimenti al 2035 sono in linea con le stime di crescita per l'Italia pubblicate da Eurocontrol. Le stime di Eurocontrol prevedono che il valore del traffico dei movimenti in Italia continuerà a crescere fino a registrare nel 2027 una crescita del +119% sul 2019.

L'aumento significativo del volume di passeggeri e movimenti tra il 2025 e il 2035, specialmente sugli scali di Bari e Brindisi, potrebbe mettere sotto pressione le infrastrutture (land-side e air-side) con il rischio di raggiungere uno stato di saturazione delle attuali configurazioni aeroportuali.

Al fine di scongiurare il rischio di raggiungere uno stato di saturazione delle attuali configurazioni aeroportuali per l'aumento significativo del volume di passeggeri e movimenti, Aeroporti di Puglia ha predisposto un Piano di adeguamento ed espansione delle infrastrutture, di cui la prima fase è già interessata nel periodo 2024-2027. In base alle stime di traffico tutti i sottosistemi funzionali degli aeroporti pugliesi dovranno essere adeguati alla nuova domanda di passeggeri.

Questo avverrà attraverso la messa in esercizio delle opere previste nel Piano degli Investimenti 2024-2027 che contribuiranno progressivamente ad aumentare la capacità dell'infrastruttura ed implementare soluzioni tecnologicamente avanzate e sostenibili che permetteranno di incrementare le prestazioni delle aerostazioni a parità di perimetro, migliorando i tempi di attraversamento sulla base dei valori attesi di TPHP (Typical Peak Hour Passenger) per ciascun sottosistema, da gestire con un livello di servizio ottimale e orientato:

- allo sviluppo delle infrastrutture;
- alla digitalizzazione;

- alla sostenibilità;
- alla qualità.

In tal senso, gli interventi di sviluppo delle infrastrutture degli aeroporti pugliesi, in coerenza con le previsioni del Contratto di Programma 2024-2027, hanno lo scopo di migliorare la “passenger experience” in termini di miglioramento del livello di servizio di quei sottosistemi funzionali che, dall’analisi dello stato di fatto, potrebbero andare in sofferenza.

Gli interventi di ampliamento e riqualifica funzionale delle infrastrutture aeroportuali, previsti nel Piano degli Investimenti per il quadriennio 2024-2027, potranno consentire il raggiungimento e il mantenimento dei livelli di servizio (LOS IATA) al valore “Ottimale” (Optimum), ritenendolo adeguato e soddisfacente in rapporto alla tipologia, categoria ed entità dei livelli di traffico considerati.

Relativamente agli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 orientati alla Digitalizzazione, essi risultano necessari per modernizzare i sistemi operativi ed i sistemi di sicurezza presenti negli aeroporti pugliesi. Al fine di garantire un funzionamento efficiente del sistema aeroportuale, è cruciale dotarsi di apparecchiature e sistemi digitali all'avanguardia, tecnologicamente più avanzati. L'innovazione tecnologica nel settore Trasporto Aereo vede l'Aeroporto di Grottaglie come piattaforma logistica certificata dall'ENAC per la ricerca, sperimentazione e test di produzioni aeronautici e velivoli senza pilota (unmanned), nonché come Spazioporto per i voli suborbitali designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto n. 250 del 2018.

Per quanto riguarda gli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 per la Sostenibilità, come anche espresso nel Piano della Tutela Ambientale 2024-2027, essi sottolineano l'importanza per AdP di adottare, nello svolgimento delle proprie attività, i principi dello sviluppo sostenibile, impegnandosi alla protezione dell'ambiente attraverso la soddisfazione degli obblighi di conformità alle leggi ed alla regolamentazione ambientale applicabili all'organizzazione, agli impianti e alle infrastrutture e sistemi aziendali. Inoltre, l'impegno di AdP è orientato al miglioramento continuo del proprio sistema di gestione ambientale e all'ottimizzazione delle relative performance mediante una serie di interventi individuati sulla base delle proprie caratteristiche operative e gestionali dei propri piani di sviluppo. In particolare, si evidenzia la pianificazione presso l'Aeroporto di Foggia di un impianto fotovoltaico con potenza massima di circa 100 MW.

In merito agli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 finalizzati al miglioramento della Qualità, come delineato anche nel Piano della Qualità 2024-2027, è cruciale sottolineare l'importanza attribuita da AdP alla qualità dei servizi aeroportuali. Quest'ultima è infatti considerata un elemento fondamentale della strategia aziendale e se ne promuove lo sviluppo e il rispetto a tutti i livelli dell'organizzazione. Al fine di

perseguire un miglioramento continuo della qualità dell'offerta aeroportuale, comprendente aspetti legati alle infrastrutture, agli impianti e sistemi e ai servizi erogati, AdP ha definito specifici obiettivi di qualità per il quadriennio 2024-2027 che assumono un ruolo prioritario e di indirizzo per la gestione complessiva della Qualità aeroportuale. Tra gli interventi orientati alla Qualità inseriti nel Piano degli interventi si trovano anche quelli orientati al miglioramento dei sistemi di accesso e viabilità.

Sulla base delle suddette linee strategiche è stato elaborato il Piano Economico-Finanziario 2024-2027, definendo i Key financials storici e prospettici, con le linee strategiche di business Aviation, Extra-Aviation, Investimenti, secondo il nuovo modello deliberato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC.

I risultati di Piano rappresentano le stime di crescita del business e del traffico aereo nei quattro aeroporti gestiti da AdP nonché la previsione di efficientamenti e importanti miglioramenti del comparto Extra-Aviation, superando le stime di ripresa del comparto aeroportuale nazionale, grazie alla maggiore attrattività della regione per motivi turistici ed economici in generale, oltre che agli importanti investimenti previsti nei quattro aeroporti.

Con Provvedimento prot. 119126 del 9.08.2024 ENAC ha espresso parere favorevole sulla documentazione presentata relativa alla programmazione delle opere nel quadriennio 2024 – 2027, al fine della sottoscrizione del Contratto di Programma 2024-2027, ai sensi del D.L. 133/2014, convertito nella Legge 164/2014:

Il piano degli investimenti 2024 - 2027 per le infrastrutture approvato dall'ENAC, per i quattro aeroporti della rete pugliese, risulta articolato secondo la seguente ripartizione:

Infrastrutture di volo	33.786.053,00
Interventi Terminal - PUA	34.292.314,00
Altri edifici	22.647.364,00
Reti e impianti	31.096.548,00
Sistemi di accesso, viabilità, parcheggi	30.107.408,00
Security	23.654.284,00
Piano delle Manutenzioni Straordinarie	19.393.703,00
Altri interventi	16.354.971,00
Piano Tutela Ambientale	4.650.000,00
Cargo	514.369,00
Forniture	1.982.988,00
TOTALE	218.480.002,00

La Regione Puglia, come per le precedenti programmazioni 2000-2006 e 2007-2013, interviene per il finanziamento dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, compatibilmente con gli orientamenti

comunitari in materia di aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree (Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 del 4.04.2014).

Com'è noto, il 29.11.2024 il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia hanno sottoscritto l'Accordo per la Coesione per l'utilizzo dei fondi FSC 2021-2027, tra i quali sono previsti:

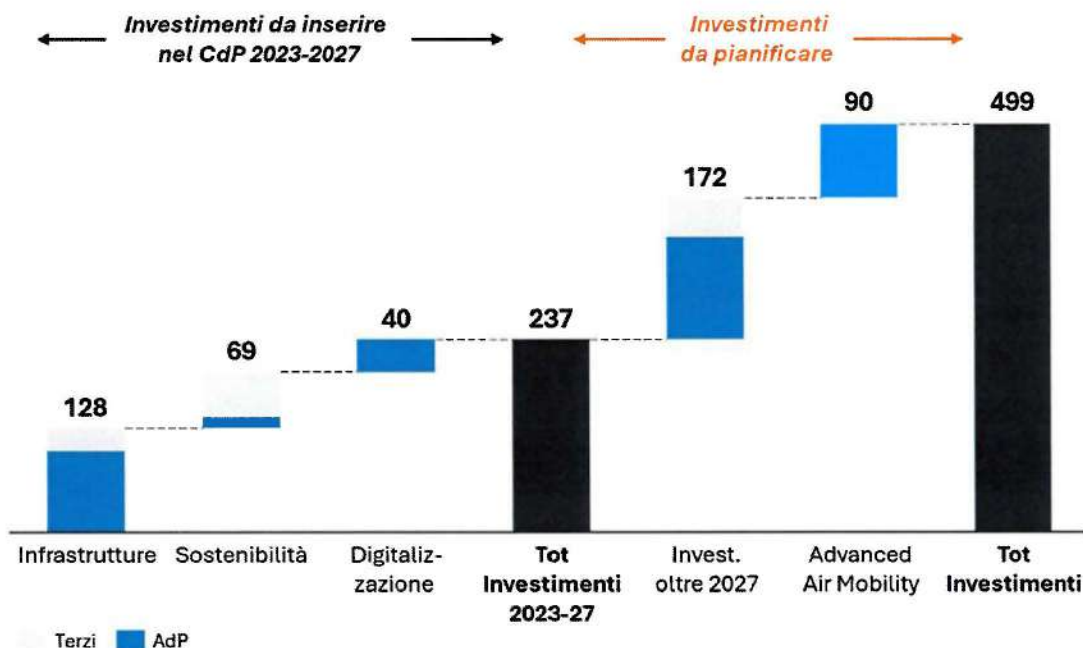
- Euro 89.680.172,32 destinati agli interventi aeroportuali;
- Euro 70.000.000,00 destinati allo Spazioporto di Grottaglie;
- Euro 37.071.394,40 destinati alla Base logistica della Protezione Civile dell'Aeroporto di Foggia.

La Giunta Regionale, inoltre, ha messo a disposizione Euro 12.499.978.78 di risorse PR Puglia 2021/2027 – Priorità 4, Azione 4.2 “Interventi per garantire la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e aeroportuali” – Sub Azione 4.2.3 “Miglioramento della sicurezza negli aeroporti esistenti, quali definiti all’articolo 2, punto 153, del Reg. (UE) 2017/1084” per gli Aeroporti di Foggia e Grottaglie (DGR 1690 del 29.11.2024).

Il Piano Strategico 2023-2035, infine, prevede la realizzazione di circa 500 milioni di Euro di investimenti, di cui 240 milioni di Euro pianificati e in corso nel periodo 2023-2027 e 262 milioni di Euro dal 2028 in poi (90 milioni di Euro destinato all'Advanced Air Mobility).

Valore degli investimenti del piano di sviluppo di AdP fino al 2035

Milioni di euro



Lo sviluppo infrastrutturale della Rete aeroportuale pugliese

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

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

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

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

Per quanto riguarda la Rete aeroportuale pugliese:

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

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

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

Gli interventi di ampliamento e riqualifica funzionale delle infrastrutture aeroportuali, previsti nel Piano degli Investimenti per il quadriennio 2024-2027, potranno consentire il raggiungimento e il mantenimento dei livelli di servizio (LOS IATA) al valore "Ottimale" (Optimum), ritenendolo adeguato e soddisfacente in rapporto alla tipologia, categoria ed entità dei livelli di traffico considerati.

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

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

Relativamente agli interventi previsti del Piano degli Investimenti 2024-2027 finalizzati al miglioramento della Qualità, come delineato anche nel Piano della Qualità 2024-2027, è cruciale sottolineare l'importanza attribuita da AdP alla qualità dei servizi aeroportuali. Quest'ultima è infatti considerata un elemento fondamentale della strategia aziendale e se ne promuove lo sviluppo e il rispetto a tutti i livelli dell'organizzazione. Al fine di perseguire un miglioramento continuo della qualità dell'offerta aeroportuale, comprendente aspetti legati alle

infrastrutture, agli impianti e sistemi e ai servizi erogati, AdP ha definito specifici obiettivi di qualità per il quadriennio 2024-2027 che assumono un ruolo prioritario e di indirizzo per la gestione complessiva della Qualità aeroportuale. Tra gli interventi orientati alla Qualità inseriti nel Piano degli interventi si trovano anche quelli orientati al miglioramento dei sistemi di accesso e viabilità,

Il Piano degli Investimenti 2024-2027, il Piano del Traffico, il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale sono stati approvati dall'ENAC con provvedimento prot. 119126 del 9.08.2024 e faranno parte integrante del Contratto di Programma 2024-2027 da sottoscrivere con ENAC, rappresentato in sintesi come di seguito:

BARI – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

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

BRINDISI – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

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

FOGGIA – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

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

TARANTO-GROTTAGLIE – PIANO DEGLI INTERVENTI 2024-2027

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

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

In coerenza con il Piano Nazionale degli Aeroporti, la Regione Puglia con la Delibera della Giunta Regionale n. 1590 del 3/10/2017 ha previsto il *"potenziamento dell'Aeroporto di Foggia, destinandolo anche a centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni d'interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso"*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- è stata avviata la richiesta di certificare lo scalo di Foggia non più secondo la normativa nazionale, ma sulla base della regolamentazione europea (Reg. U.E. 139/2014), alla stregua degli altri aeroporti pugliesi di Bari, Brindisi e Grottaglie;
- è stata ottenuta con D.M. Interno del 17.02.2025 la definizione delle esigenze di protezione antincendio per un livello pari alla VI Categoria ICAO e di modifica della Tabella A allegata alla Legge 930/1980, valida anche per aeromobili di VII categoria ICAO fino a 700 movimenti nel trimestre di più intenso traffico, con la previsione di uno specifico Distaccamento con presidio fisso dei Vigili del Fuoco, con l'allocazione di uomini e mezzi necessari; la realizzazione dell'immobile destinato al Distaccamento antincendio aeroportuale, compresa l'acquisizione dei mezzi speciali, è stata prevista nel Piano di Sviluppo Aeroportuale di Foggia all'anno 2035, approvato dall'ENAC (prot. 8559 del 19.01.2024) e nel Piano degli Investimenti del Contratto di Programma AdP-Enac 2024-2027.

La Regione Puglia, infine, tenuto conto che l'Aeroporto di Foggia è ammesso alla continuità territoriale in base alla Legge 350/2003 (art. 4, commi 206-207), ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di avviare le procedure per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sullo scalo dauno, in conformità al Reg. UE 1008/2008 e s.m.i. (cosiddetta "*continuità territoriale*"). Tenuto conto che anche l'Aeroporto di Grottaglie (in base alla Legge n. 289/2002) e, per ultimo, l'Aeroporto di Brindisi (in base alla Legge n. 207/2024), sono ammessi a tale regime, l'istanza al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è stata ampliata al fine di considerare tre aeroporti interessati.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie

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

Inoltre, in coerenza con gli indirizzi strategici lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, è emersa l'opportunità di dotare il Paese Italia di una risorsa di eccellenza per sostenere lo sviluppo della industria aeronautica/aerospaziale nazionale.

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

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

L'Aeroporto di Grottaglie, infatti, ha superato le selezioni tecniche effettuate dall'ENAC che ha determinato l'emanazione:

- della Disposizione del Direttore Generale dell'ENAC n. 20 del 14.07.2014 che lo ha qualificato "piattaforma logistica integrata per l'attività di ricerca, sperimentazione e test di prodotti aeronautici";
- dell'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 250 del 6.05.2018 che lo ha qualificato come "Spaziporto nazionale per lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali".

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

Nella consapevolezza che affrontare la sfida di un settore fortemente innovativo, con elevatissime barriere all'entrata, sia un obiettivo sfidante, Aeroporti di Puglia, con ENAC, ENAC e CIRA (Centro Internazionale Ricerche Aerospaziali) nel 2022 hanno costituito un nuovo soggetto giuridico denominato *Criptaliae Spaceport*, dall'antica denominazione di Grottaglie.

Criptaliae Spaceport dovrà racchiudere i concetti di *new space economy*, *design*, sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica, ricerca e sviluppo, opportunità di lavoro, *Advanced Air mobility*, costruendo un brand riconoscibile a livello internazionale. *Criptaliae Spaceport* rappresenta una nuova sfida ed opportunità per l'intero Paese.

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

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

Quanto rappresentato rafforza il convincimento sulla necessità di concentrare gli sforzi istituzionali, tecnici ed economici per sviluppare la capacità attrattiva di Grottaglie nel settore industriale aerospaziale.

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

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

Nel 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Atto di indirizzo Reg. Decreti n. 354 del 10 luglio 2017 ha incaricato l'ENAC di identificare i criteri per selezionare i potenziali siti nazionali in grado di ospitare uno spazioporto e di sviluppare un quadro normativo flessibile per il trasporto commerciale suborbitale a sostegno dello sviluppo sostenibile del settore. A seguito di tale mandato, l'ENAC ha dato avvio all'attività di regolazione di settore, che ha portato nel 2018 all'identificazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'aeroporto di Grottaglie come Spazioporto nazionale e infrastruttura strategica (Atto di indirizzo MIT, Reg. Decreti n. 250 del 9 maggio 2018).

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

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

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

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

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

In tal senso, Aeroporti di Puglia sta partecipando alle attività presentate a Washington USA a Dicembre 2024 da ENAC e Virgin Galactic che hanno sottoscritto un accordo per la definizione del piano di fattibilità delle operazioni di volo suborbitale a Grottaglie.

Inoltre, la Regione Puglia ha stanziato Euro 70 milioni nella Programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 per la realizzazione delle infrastrutture dello Spaziporto di Grottaglie ed ha inserito tale importante Progetto nel programma delle missioni di attrazione degli investimenti esteri in Puglia.

Il Piano Tariffario vigente e la nuova proposta tariffaria

Sulla base della procedura di Consultazione degli Utenti, definita dai Modelli tariffari dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in merito alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2019-2022 della Rete aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie), il Piano tariffario vigente ha avuto applicazione dal 15.12.2019 e, sulla base delle indicazioni impartite dall'ART con Delibera n. 58/2020, è stato applicato con i livelli definitivi a partire dall'1.07.2020.

Nel contempo, Aeroporti di Puglia ha concluso con l'ENAC il procedimento istruttorio in merito al Piano degli Investimenti 2024-2027 con i correlati Piani del Traffico, di Qualità e di Tutela Ambientale, per la sottoscrizione del Contratto di Programma 2024-2027 ed ha elaborato la nuova proposta tariffaria per il quadriennio in questione, previa consultazione degli Utenti secondo quanto disposto dalla nuova Delibera

dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.38/2023 che ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali.

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

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

Principali Rischi ed Incertezze

Contenziosi più rilevanti

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

Servizio Antincendio Vigili del Fuoco

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

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

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

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

La Cassazione ha, dunque, da ultimo statuito che: a) le società di gestione aeroportuale sono i soggetti passivi del Fondo Antincendi Aeroportuale in funzione della loro specifica situazione giuridica soggettiva e cioè per il fatto di essere società titolari delle concessioni per la gestione dei servizi aeroportuali negli scali in cui i servizi antincendi sono di competenza dei Vigili del Fuoco; b) viene esclusa l’efficacia esterna delle sentenze di merito passate in giudicato nei confronti di altre società di gestione aeroportuale che non erano parti di quei giudizi e la stessa efficacia pluriennale nei confronti delle società che, invece, erano parti e vantano una o due sentenze passate in giudicato; c) “il vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all’impiego del gettito”; d) la scelta legislativa di una differente destinazione delle risorse e dell’attribuzione dei costi del servizio antincendi in generale ad una platea limitata di soggetti in luogo della collettività generale non sarebbe irragionevole, rigettando il sollevato profilo di legittimità costituzionale ed ha rinviato la causa alla CGT di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite.

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

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

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

Contenziosi tributari:

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

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

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

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

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

Rischi finanziari e relativi flussi

I Piani degli Investimenti di Aeroporti di Puglia S.p.A., di durata quadriennale, prevedono la realizzazione di parte degli interventi con risorse finanziarie proprie. A tal fine, già in data 9 luglio 2009, Aeroporti di Puglia ha stipulato con la società "Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo S.p.A. (BIIS S.p.A.), oggi Intesa San Paolo, contratto di finanziamento a lungo termine, per l'ammontare di euro 30 milioni. L'importo residuo del finanziamento al 31 dicembre 2024 è pari a circa euro 5,7 milioni.

Il finanziamento a lungo termine stipulato a maggio 2019 con un pool di banche di cui UBI Banca S.p.A. (Banca Intesa) era Bookmaster è stato rimborsato integralmente nel primo trimestre 2024 in quanto Aeroporti di Puglia S.p.A ha emesso la prima tranche di obbligazioni senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni, collocata in data 1° marzo 2024 presso fondi gestiti da Pricoa Private Capital, divisione di PGIM Inc, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione si colloca nel contesto di un più ampio

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

Rischio di prezzo

In considerazione del particolare settore di operatività della società, concessionaria aeroportuale, non si evidenziano particolari rischi connessi al mercato. L'emanazione dei nuovi Modelli tariffari da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Delibera n. 36/2023), applicabili dall'1 aprile 2023, potrà determinare effetti sui livelli tariffari, così come la concentrazione dell'offerta di trasporto aereo a causa di consolidamenti tra vettori e delle relative quote di mercato potrebbe avere effetti sugli equilibri contrattuali futuri e sulle scelte di localizzazione delle flotte aeree.

Rischio di liquidità

Relativamente al rischio che la Società si trovi nell'impossibilità di far fronte ai propri impegni per carenza di liquidità, si evidenzia che il ritardo da parte degli Enti finanziatori nel reintegro delle anticipazioni finanziarie erogate dalla Società ai fornitori per la realizzazione delle opere, incide fortemente sulla gestione in termini di incremento degli oneri finanziari. La società valuta e gestisce tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle fonti bancarie e relativa rinegoziazione delle condizioni applicate.

Rischi connessi al finanziamento delle opere infrastrutturali

La disponibilità delle fonti di finanziamento pubbliche, di importo sempre 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 nel tempo all'accensione di finanziamenti bancari a lungo termine e, nel corso del primo trimestre del 2024, all'emissione di un prestito obbligazionario, coerenti con l'orizzonte temporale degli investimenti. Le quote di copertura finanziaria delle spese generali da parte degli Enti finanziatori (ENAC e Regione Puglia) potrebbero non essere adeguate agli effettivi oneri da sostenere. Al fine di mitigare tali rischi, la Società monitora costantemente lo status delle opere infrastrutturali ed i relativi flussi finanziari.

Rischi di credito

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

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

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

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

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

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

Rischio tassi di cambio

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

Rischio di mercato

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

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

Rischio normativo e regolatorio

L'evoluzione del contesto normativo e regolatorio, con l'emanazione dei nuovi modelli tariffari dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ex Delibera n. 38/2023, potrà avere effetti sui livelli qualitativi e sugli adempimenti tecnico operativi.

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

Rischi derivanti dal conflitto in Ucraina e in Medio-Oriente

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

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

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

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

Le politiche prudenziali

Si evidenzia che per il fondo rischi legali, in considerazione dei contenziosi esistenti, in un'ottica prudenziale sulla base della valutazione di eventi probabili, sono stati effettuati ulteriori accantonamenti nell'anno 2024 per 532 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 109 mila euro ed i rilasci pari 361 mila euro. Il fondo rischi legali, pertanto, al 31.12.2024 si è decrementato di 62,4 mila euro rispetto al 31.12.2023.

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

Rivalutazione dei beni immobili

Come noto, la Società nel 2020 ha rivalutato i beni di impresa. Infatti, nell'ambito delle misure normative di intervento sull'economia del paese, l'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020, ha previsto la rivalutazione dei beni di impresa, posseduti da società di capitali ed enti commerciali, che non adottano i principi contabili internazionali nella redazione del bilancio.

L'importo della rivalutazione, al netto dell'importo dell'imposta sostitutiva del 3%, ed è riportata nel Fondo di Riserva di rivalutazione ex L. 126/2020. Tale rivalutazione delle immobilizzazioni determina un incremento degli ammortamenti annui di Euro 3.611 mila.

Risultati della Gestione anno 2024

Il Valore della Produzione, pari a 135.210 mila euro, si è incrementato dell'11,34% rispetto al 2023.

I ricavi registrano un incremento del 12% rispetto ai ricavi realizzati l'anno precedente.

In particolare i Ricavi Aviation registrano un incremento del 10,2%, nonostante il permanere dei conflitti in Est-Europa ed in Medio-Oriente che determinano effetti negativi su consolidati mercati incoming di Russia, Ucraina e Israele e sui potenziali mercati delle nazioni confinanti.

I ricavi extra-aviation evidenziano una importante performance, con una crescita del 11,7%, tenuto conto dell'apertura di nuovi esercizi commerciali e dello sviluppo dell'offerta, pur considerando alcuni periodi di temporanea chiusura di alcuni punti vendita a causa delle interferenze derivanti dai lavori di adeguamento sismico dei Terminal di Bari e Brindisi.

I costi operativi registrano un incremento del 9% rispetto al 2023, seppur tenuto conto dei costi connessi alla gestione dell'Aeroporto di Foggia che sono compensati nell'ambito della gestione SIEG e dei costi straordinari per la gestione del G7, tenutosi in Puglia a Giugno 2024, per i quali la Società ha ricevuto un contributo in conto esercizio da parte della Regione Puglia parziale copertura.

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

L'EBITDA (Margine Operativo Lordo) del 2024, pari a 9,138 milioni di euro, ha fatto registrare un incremento dell'83% rispetto al 2023 nonostante il permanere degli effetti straordinari connessi alle crisi Russia/Ucraina e mediorientale.

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

Non considerando gli effetti straordinari degli ammortamenti da rivalutazione, l'EBIT del 2024 evidenzia un importo di 2,170 milioni di Euro, in forte crescita (+720%) rispetto al medesimo valore del 2023 (Euro - 351 mila) confermando il rapido trend di ritorno a valori positivi nell'arco di piano, in linea con i benchmark di settore.

Gli oneri finanziari risultano in crescita in quanto è stato necessario finanziare l'avanzamento del piano degli investimenti, anticipando le risorse finanziarie di natura pubblica previste dal Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, sottoscritto solo a Novembre 2024 ed operativo solo a partire dal 2025. Si tratta, quindi, di un assorbimento temporaneo di liquidità che sarà riequilibrato a seguito della prossima sottoscrizione degli Accordi e relative convenzioni con la Regione Puglia per tale tipologia di fonte di finanziamento pubblico.

La perdita dell'esercizio 2024, dovuta essenzialmente all'applicazione degli ammortamenti aggiuntivi sulla rivalutazione degli immobili, pari a Euro 2.516 mila, evidenzia un'ulteriore sensibile riduzione (-34%) rispetto al 2023 (- Euro 3.786 mila). In assenza dei fattori straordinari prima accennati, si sarebbe registrato l'Utile netto di Esercizio.

Infine, con riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2024 non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. I crediti per imposte anticipate già iscritti nel 2020, sulla base dell'evidente e crescente recupero di redditività, saranno recuperati sull'imponibile fiscale delle annualità future.

Di seguito è riportato il Conto Economico riclassificato al 31 Dicembre 2024 comparato con l'esercizio precedente:

<i>(migliaia di Euro)</i>	31/12/2024	31/12/2023	Differenza 2024-2023	Scostamento 2024-2023 %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	106.050	95.891	10.159	10,6%
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	575	588	(14)	-2%
Altri ricavi	14.312	11.457	2.855	25%
TOTALE RICAVI CARATTERISTICI (A)	120.937	107.936	13.000	12%
Costi per materie prime e materiali di consumo e var. rimanenze	(1.036)	(876)	(161)	18%
Costi per servizi	(74.372)	(68.771)	(5.597)	8%
Costi per godimento beni di terzi	(9.995)	(8.762)	(1.233)	14%
Costi del personale	(25.132)	(23.402)	(1.731)	7%
Oneri diversi di gestione	(1.263)	(1.137)	(126)	11%
COSTI (B)	(111.799)	(102.947)	(8.848)	9%
EBITDA (C=A-B)	9.138	4.989	4.152	83%
Ammortamenti, svalutazioni e altri accantonamenti	(21.242)	(18.837)	(2.405)	13%
Contributi conto impianti (Voce Altri Ricavi)	14.274	13.497	777	6%
EBIT	2.170	(351)	2.525	-720%
Proventi e oneri finanziari	(952)	239	(1.191)	-498%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	1.218	(112)	1.334	-1194%
Imposte sul reddito	(123)	(63)	(56)	89%
RISULTATO GESTIONALE	1.095	(175)	1.277	-730%
Ammortamenti da rivalutazioni	(3.611)	(3.611)	0	0%
RISULTATO D'ESERCIZIO	(2.516)	(3.786)	1.277	-34%

Di seguito si riporta lo Stato Patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2024 comparato con dati dell'esercizio precedente:

(migliaia di Euro)	Saldo 31/12/2024	Saldo 31/12/2023	Differenza	Differenza in %
Immobilizzazioni immateriali	3.066	1.523	1.543	101%
Immobilizzazioni materiali	256.851	255.502	1.348	1%
Immobilizzazioni finanziarie	174	1.308	(1.134)	-87%
Capitale immobilizzato (A)	260.091	258.333	1.758	1%
Rimanenze	485	543	(57)	-11%
Crediti commerciali (quota corrente)	21.963	20.258	1.705	8%
Crediti verso controllante	3.895	12.395	(8.501)	-69%
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.115	1.055	60	6%
Crediti tributari (esigibili entro l'esercizio successivo)	1.074	383	691	181%
Imposte anticipate (esigibili entro l'esercizio successivo)	2.725	2.765	(40)	-1%
Crediti verso altri	4.191	2.131	2.059	97%
Ratei e risconti attivi	769	777	(8)	-1%
Attività d'esercizio a breve termine (B)	36.217	40.308	(4.091)	-10%
Acconti (quota corrente)	(4.584)	(7.845)	3.261	-42%
Debiti commerciali	(33.697)	(29.162)	(4.535)	16%
Debiti verso controllanti	0	0	0	0%
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	(99)	(78)	(21)	28%
Debiti tributari	(750)	(925)	175	-19%
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	(777)	(648)	(129)	20%
Altri debiti (quota corrente)	(31.399)	(30.551)	(848)	3%
Passività d'esercizio a breve termine (C)	(71.307)	(69.209)	(2.098)	3%
Capitale circolante netto (D) = (B) + (C)	(35.090)	(28.901)	(6.189)	21%
Crediti verso clienti (quota non corrente)	0	0	0	
Crediti tributari (quota non corrente)	369	90	279	310%
Imposte anticipate (quota non corrente)	5.993	5.993	0	0%
Attività d'esercizio a lungo termine (E)	6.362	6.083	279	5%
Fondo TFR	(1.105)	(1.168)	63	-5%
Fondi rischi ed oneri	(5.955)	(5.892)	(63)	1%
Acconti (quota non corrente)	0	(3.865)	3.865	-100%
Altri debiti (quota non corrente)	(621)	(445)	(176)	39%
Ratei e risconti passivi	(157.953)	(158.424)	471	0%
Passività a medio-lungo termine (F)	(165.633)	(169.794)	4.161	-2%
CAPITALE INVESTITO (A) + (D) + (E) + (F)	65.730	65.720	9	0%
Patrimonio netto	44.622	47.903	(3.281)	-7%
Indebitamento finanziario non corrente	33.408	18.730	14.678	78%
Posizione finanziaria netta corrente	-12.301	(914)	(11.387)	1246%
MEZZI PROPRI E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	65.730	65.719	10	0%

Il capitale circolante netto si decrementa, rispetto all'esercizio 2023, di 6.335 mila euro. Lo scostamento è ascrivibile sia alla dei crediti vantati verso la Controllante a fronte di incassi ricevuti nel corso dell'esercizio

2024 nonché all'aumento dei "debiti commerciali", che registrano un incremento del 15% legato al generale aumento dei costi per acquisizione di beni e servizi correlati all'incremento del traffico aeroportuale ed all'avvio del Piano degli Investimenti Aeroportuali 2024 – 2027.

L'incremento riferito all'indebitamento finanziario a lungo termine è giustificato dall'emissione del prestito obbligazionario, avvenuta a Gennaio 2024, che ha consentito di finanziare l'avanzamento del piano degli investimenti, anticipando le risorse finanziarie di natura pubblica previste dal Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027. Si tratta, quindi, di un assorbimento temporaneo di liquidità che sarà riequilibrato a seguito della rendicontazione e successiva liquidazione da parte della Regione Puglia delle somme anticipate.

La Posizione Finanziaria Netta, pertanto, pari a Euro 21,107 milioni, si incrementa del 18% rispetto alla situazione registrata nel 2023.

Di seguito si riporta il dettaglio della posizione finanziaria netta:

<i>(migliaia di euro)</i>	Saldo 31/12/2024	Saldo 31/12/2023	Delta	Delta %
A Disponibilità liquide	22.529	16.602	5.926	36%
B Mezzi Equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	0%
C Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
D Liquidità (A+B+C)	22.529	16.602	5.926	36%
E Debito finanziario corrente	8.606	12.268 -	3.662	-30%
F Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.622	3.420 -	1.799	-53%
G Indebitamento finanziario corrente (E+F)	10.228	15.688	-5.460	-35%
H Posizione finanziaria netta corrente (G-D)	-12.301	-914	-11.387	1246%
I Debito finanziario non corrente	9.054	18.730 -	9.676	-52%
J Strumenti di debito	24.354	-	24.354	-
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	-	-
L Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	33.408	18.730	14.678	78%
M POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (H+L)	21.107	17.816	3.291	18%

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio:

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2024	2023
Margine primario di struttura	Mezzi propri (1) - Attivo fisso	(52.931.604)	(40.396.729)
Indice primario di struttura	Mezzi propri (1) / Attivo fisso	0,80	0,84
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) - Attivo fisso	(11.784.562)	(14.161.248)
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) / Attivo fisso	0,95	0,95

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

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

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2024	2023
Indice di indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine + Passività correnti (3)) / Mezzi Propri (1)	0,57	0,47
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento / Mezzi Propri (1)	0,17	0,16

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

INDICI DI REDDITIVITA'		2024	2023
ROE netto adjusted	Risultato netto / Patrimonio netto (4)	-1,2%	-1,7%
ROE lordo adjusted	Risultato lordo / Patrimonio netto (4)	-1,2%	-1,7%
ROI adjusted	Risultato operativo (5) / CIO (6) - Passività operative (7)	2,5%	-0,4%
ROS adjusted	Risultato operativo (5) / Ricavi di vendite	2,0%	-0,4%

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

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

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

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

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2024	2023
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti (3)	(12.553.591)	(14.677.558)
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti (3)	0,84	0,81
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti (3)	(13.039.036)	(15.220.418)
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti (3)	0,83	0,80

Pur in presenza di un quadro contingente caratterizzato dalla presenza di fattori di rischio ed incertezza, la Società ha valutato, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, che la redditività strutturata è in fase di continuo ed evidente recupero.

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

Informazioni di carattere non finanziario

A partire dal 2017 Aeroporti di Puglia S.p.A., seppur non obbligata, riporta a corredo della tradizionale rendicontazione finanziaria, anche alcune informazioni sui temi di carattere non finanziario, come gli aspetti

ambientali, sociali, quelli attinenti al personale, alla prevenzione della corruzione, alla privacy, ecc, con l'obiettivo di renderle facilmente accessibili a investitori e consumatori.

Pertanto, pur non applicando la normativa sopra riportata, la Relazione sulla gestione, comprensiva delle informazioni di carattere non finanziario e della documentazione di Bilancio, viene pubblicata sul sito internet contestualmente al deposito presso il Registro delle imprese e rimane disponibile nel sito internet per almeno cinque anni.

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

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

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

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

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

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

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

- recepire le leggi e la regolamentazione ambientale applicabile al contesto aeroportuale di riferimento, ove possibile anticipandone i nuovi sviluppi;
- prevenire e limitare l'impatto ambientale del traffico aereo e delle attività della rete aeroportuale pugliese valutando la praticabilità dell'impiego delle migliori tecnologie disponibili sul mercato, ivi incluso l'opportuno bilanciamento del consumo di energia derivante dalle fonti rinnovabili;
- ridurre le emissioni di CO₂ prodotte sia direttamente che indirettamente, anche attraverso il coinvolgimento delle parti terze operanti sullo Scalo, grazie anche alla partecipazione al programma globale Airport Carbon Accreditation (ACA), sviluppato in Europa dall'Airports Council International (ACI), in linea con gli obiettivi stabiliti dagli organismi e dagli accordi internazionali di riferimento;
- valutare e controllare il rilascio delle sostanze inquinanti nell'aria, nell'acqua e nel suolo
- minimizzare la produzione di rifiuti, ivi incluse le sostanze pericolose, assicurandone il corretto smaltimento e promuovendone la raccolta differenziata ed il riciclo;
- integrare i fattori finalizzati alla tutela ambientale a tutti i livelli dell'organizzazione, attraverso:
 - la comunicazione interna ed esterna del proprio impegno alla protezione dell'ambiente e dei propri obiettivi ambientali
 - il coinvolgimento e la formazione dei propri dipendenti affinché svolgano un ruolo attivo nel controllo dell'impatto ambientale nell'ambito delle loro attività
 - la sensibilizzazione a ridurre l'impatto ambientale nei confronti degli Enti ed Operatori che svolgono la propria attività in ambito aeroportuale;
 - la scelta di fornitori e subappaltatori che condividano i valori etici ed i principi ambientali di AdP

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

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

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

Il Piano di Tutela Ambientale per il periodo 2024-2027 è stato approvato dall'ENAC con provvedimento prot. 119126 del 9.08.2024.

Per quanto riguarda il Piano di efficientamento per l'approvvigionamento di energia, negli aeroporti di Bari e Brindisi già da anni sono in funzione impianti fotovoltaici - per complessivi 920 KW - per la produzione di energia rinnovabile che viene immessa nelle reti a servizio dell'aeroporto. Ciò, oltre a ridurre i picchi di utilizzo di energia prodotta da fonti tradizionali non rinnovabili e a soddisfare parte del fabbisogno energetico dei due aeroporti, ha permesso di ridurre gli effetti della radiazione diretta sull'involucro edilizio dell'aerostazione passeggeri, con conseguente ridimensionamento dei consumi elettrici riferibili all'impianto di climatizzazione. Oltre che per impianti di grande portata, il fotovoltaico è stato utilizzato anche per le coperture dei percorsi pedonali dell'aeroporto di Bari, realizzate con pensiline integrate con avanzate tecnologie di produzione di energia elettrica, funzionali alla gestione dell'illuminazione dei percorsi stessi.

Contestualmente al processo di infrastrutturazione, Aeroporti di Puglia ha realizzato, nell'ambito del Programma Operativo Interregionale 2007 - 2013 "Energie rinnovabili e risparmio energetico", un piano di interventi integrati finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica dell'aeroporto di Bari.

Tra le attività finalizzate all'efficientamento energetico degli edifici e utenze energetiche pubbliche o ad uso pubblico in accordo con Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ENAC e Regione Puglia, rientrano gli interventi di:

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

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

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

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

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

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

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

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

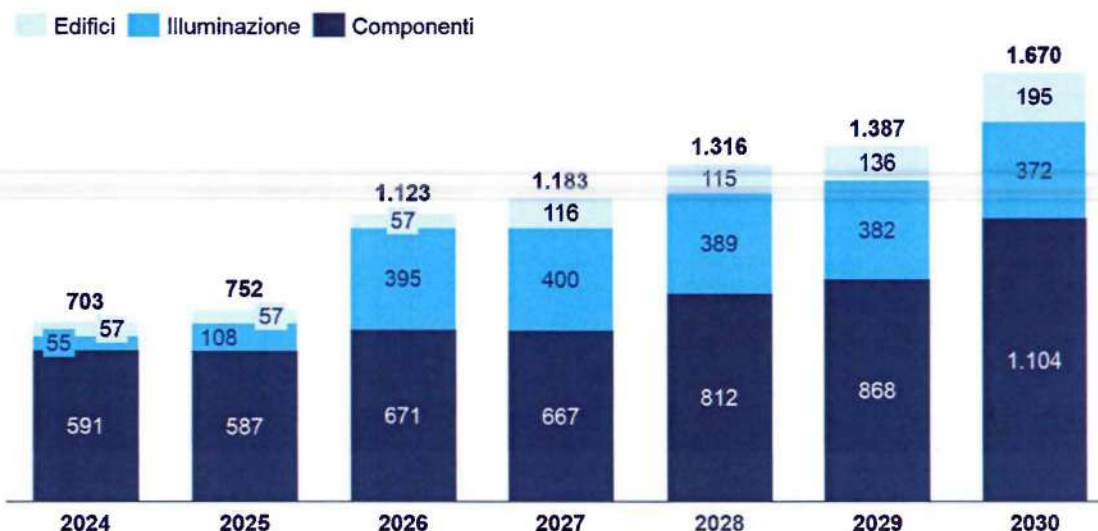
Per i quattro scali pugliesi è prevista una riduzione di emissioni al 2030 pari a 1.670 tonnellate di CO₂, derivante dagli interventi di efficientamento delle componenti hardware degli aeroporti - che porterebbero ad una riduzione di ca. 1.104 Ton di Co₂ - in aggiunta agli interventi di efficientamento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

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

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

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

Ton CO2



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

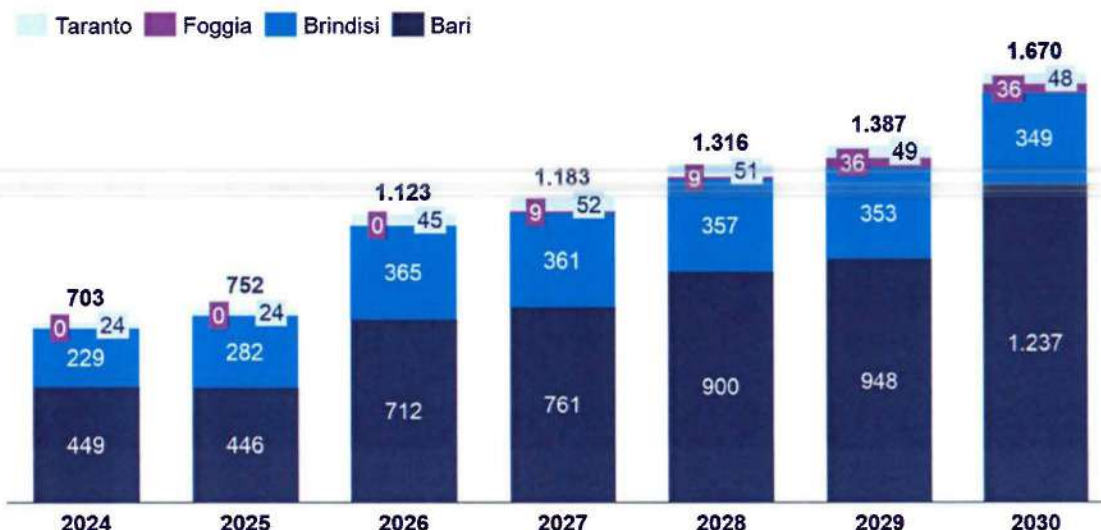
Il Piano di riduzione delle emissioni di gas serra e, porterà ad un risparmio assoluto di emissioni per l'intera rete AdP al 2030 pari a -13%, rispetto alle emissioni del 2019 (in linea con il percorso di riduzione del -1,5% di emissioni all'anno), per un risparmio totale al 2030 pari a circa 3.655 MWh.

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

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

³ 2 Degrees Celsius scenario (International Energy Agency)

Ton CO2



Per quanto riguarda la politica di gestione delle emissioni GHG, Aeroporti di Puglia reputa una legittima e concreta aspirazione quella di contemperare la protezione dell'ambiente e la mitigazione degli effetti antropici sul clima alla performance esclusivamente economica, nella convinzione che ciò rappresenti un messaggio dal forte valore sociale che la particolare importanza rivestita dalla struttura aeroportuale contribuisce a diffondere ad una "platea" più ampia e non circoscritta alla sola popolazione locale. In tale ottica si inquadrano una serie di interventi in materia di approvvigionamento e riduzione dei consumi energetici, ed in generale di mitigazione dell'impatto ambientale, posti in essere e in programma nel breve e medio periodo.

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

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

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

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

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

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

⁴ Fonte: Carbon Footprint report (gennaio 2023)

⁵ Fonte: Carbon Footprint Report (2023)

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

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

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

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

- Risparmio energetico mediante impianti di condizionamento ad elevata efficienza

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

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

- Riqualficazione Apron

L'area di stazionamento degli aeromobili dell'aeroporto di Bari, detta Apron, allo stato attuale è costituita da due superfici di stazionamento, una in pavimentazione rigida e l'altra in pavimentazione flessibile. Al fine di riqualificare tale area, è prevista un'unica operazione straordinaria di manutenzione delle pavimentazioni e delle strutture di supporto al movimento degli aeromobili. Questo progetto mira a migliorare la sicurezza e funzionalità dell'area, ma ha anche un impatto positivo sull'ambiente, poiché contribuirà a ridurre i consumi

di carburante dei veicoli che la utilizzano. Inoltre, al fine di ridurre i consumi energetici dell'aeroporto stesso, è previsto un intervento di efficientamento dell'impianto di illuminazione dell'Apron.

- **Trattamento delle acque e opere per la sicurezza idraulica**

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

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

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

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

- **Monitoraggio del rumore**

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

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

- **Adeguamento sismico**

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

- Studi di impatto ambientale

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

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

- Nuovo lay-out della segnaletica orizzontale

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

- Accessibilità

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

In particolare, per AdP è di fondamentale importanza ottimizzare l'accessibilità degli aeroporti e del territorio regionale mediante il potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma. Attualmente, per Bari il collegamento ferroviario gestito da Ferrotramviaria, attivo dal 2013, costituisce una modalità fondamentale per l'utenza aeroportuale che deve raggiungere il centro di Bari e, prossimamente, gli importanti centri abitati del Nord Barese fino a Barletta, mentre per Brindisi è in avanzata fase realizzativa il collegamento ferroviario tra l'aeroporto e la stazione centrale, oltre al servizio integrato metrobus.

Il Sistema Qualità di Aeroporti di Puglia

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

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

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

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

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

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

La Carta dei Servizi per il 2025 è stata approvata dall'ENAC con provvedimento prot. 63412 del 6.05.2025.

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

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

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

Il Piano della Qualità per il periodo 2024-2027 è stato approvato dall'ENAC con provvedimento prot. 119126 del 9.08.2024.

Prevenzione della Corruzione e Trasparenza

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

Il Piano integra senza sovrapporsi - in una logica di coordinamento delle misure e di semplificazione degli adempimenti - il Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 della Società, in un sistema a rete che consente di presidiare il rischio connesso a tutte le fattispecie di corruzione (sia dal lato attivo che passivo), estendendo il raggio di azione anche a fenomeni di c.d. *maladministration*.

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

Nella complessiva politica di prevenzione, Aeroporti di Puglia rinnova e conferma il suo impegno nel consolidamento del sistema di riferimento per la prevenzione della corruzione, monitorato nel corso del tempo. Il contrasto al fenomeno corruttivo all'interno di Aeroporti di Puglia è tanto rivolto alle ipotesi normativamente definite del fenomeno, quanto alla connotazione di *mala gestio* amministrativa (c.d. *maladministration*).

Tenuto conto anche delle indicazioni metodologiche fornite da ANAC e previste nel PNA 2019, PNA 2022 e l'aggiornamento 2023 del PNA 2022, le attività di aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, che prevedono il coinvolgimento di diversi soggetti in ambito aziendale, sono state avviate nel corso del 2024, e finalizzate sulla base delle informazioni e notizie rese dai referenti attraverso l'analisi del contesto; la mappatura dei processi; la valutazione del rischio; le misure di prevenzione.

Il progetto di aggiornamento del Piano, previa condivisione preliminare con l'Organo di indirizzo, è stato successivamente condiviso e pubblicato in consultazione sul sito web "Società Trasparente" per raccogliere osservazioni, suggerimenti e contributi. Ad esito della consultazione e condivisione è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 18 dicembre 2024.

Per quanto riguarda il generale stato di attuazione del PTPCT 2024-2026, nel complesso si è rilevato un buon livello di realizzazione e attuazione delle misure, alla luce del monitoraggio effettuato nel corso del 2024 (ulteriori attività sono in corso al mese di gennaio 2025) con il supporto dei Responsabili aziendali. Nel corso del monitoraggio e riesame, ci sono state tuttavia riprogrammazioni in relazione ad alcune misure attuate parzialmente o non attuate, che hanno reso necessario ripianificare/rimodulare alcune azioni nell'ambito del PTPCT 2024-2026 da parte di alcuni Responsabili.

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

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

In materia di “Accesso agli atti”, la misura organizzativa sulle diverse tipologie di accesso è pubblicata sul sito web istituzionale della Società al seguente link <https://corporate.aeroportidipuglia.it/amm-trasparente/modalita-per-esercitare-il-diritto-diaccesso-civico/>. Al predetto link al sito, vengono inoltre pubblicati gli accessi registrati nell'apposito “REGISTRO ACCESSI AGLI ATTI”.

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 2025

Nei primi quattro mesi del 2025 sono transitati complessivamente negli aeroporti pugliesi 2.928.258 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2024 del 13,92%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei.

PASSEGGGERI	2023	2024	2025	var% 2025-2023	var% 2025-2024
NAZIONALI					
Linea	1.625.738	1.625.687	1.769.574	8,85	8,85
Charter	2.350	2.196	2.178	-7,32	-0,82
Av. Gen	343	289	169	-50,73	-41,52
TAXI	665	673	1086	63,31	61,37
INTERNAZIONALI					
Linea	850.292	936.318	1.140.019	34,07	21,76
Charter	7.440	4.692	14.532	95,32	209,72
Av. Gen	187	317	199	6,42	-37,22
TAXI	456	361	501	9,87	38,78
LINEA	2.476.030	2.562.005	2.909.593	17,51	13,57
CHARTER	9.790	6.888	16.710	70,68	142,60
AV GEN	530	606	368	-30,57	-39,27
TAXI	1.121	1.034	1.587	41,57	53,48
TOTALE	2.487.471	2.570.533	2.928.258	17,72	13,92

Di particolare rilevanza, anche in termini di effetti sui ricavi e sulla redditività aziendale, è l'incremento dei passeggeri di linea internazionali del 21,76% rispetto al medesimo periodo del 2024.

L'incremento del traffico, accompagnato dall'arricchimento dell'offerta commerciale extra-aviation, risultano i driver che supportano la valutazione della sussistenza della continuità aziendale. La dinamica dei volumi di traffico, infatti, determina l'efficientamento dei costi operativi in base a coefficienti di elasticità che

favoriscono le economie di scala e l'ottimizzazione della saturazione delle infrastrutture, contribuendo all'abbattimento dei costi fissi. Tali previsioni sono coerenti con il Piano Nazionale degli Aeroporti e con le più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.).

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

L'esercizio 2024 ha confermato il ritorno graduale verso ottimali performance economico-finanziarie. Il traffico, in effetti, è cresciuto ulteriormente portando gli aeroporti pugliesi a registrare performance di crescita tra le migliori in campo nazionale e superando la soglia dei 10 milioni di passeggeri. Tuttavia, la combinazione del perdurare delle ostilità in Ucraina e della criticità in Medio-Oriente, determinano effetti recessivi con minore forza della domanda per consumi e investimenti.

Tale situazione ha indotto la direzione aziendale a promuovere, quindi, l'aggiornamento dei valori di pianificazione economico-finanziaria, con il probabile effetto anche sulla valutazione e stima di alcune poste di bilancio della Società, al fine di garantire sempre l'equilibrio e la sostenibilità di lungo periodo degli investimenti programmati.

Inoltre, dopo le attività di cut-over finali è stato avviato il nuovo sistema informativo gestionale che ha determinato una nuova modalità procedurale di alimentazione dei dati e dei relativi controlli, con l'impegno delle risorse umane coinvolte nella fase iniziale.

Infine, com'è noto, il 29.11.2024 il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia hanno sottoscritto l'Accordo per la Coesione per l'utilizzo dei fondi FSC 2021-2027, tra i quali ci sono circa 90 Meuro destinati agli interventi aeroportuali, 38 Meuro destinati alla base logistica della Protezione Civile presso dell'Aeroporto di Foggia e 70 Meuro per lo Spazioporto di Grottaglie. La Giunta Regionale, inoltre, ha messo a disposizione circa 14 Meuro di risorse POR per gli Aeroporti minori di Foggia e Grottaglie (DGR 1690/2024).

Il suddetto Accordo di Coesione ha acquisito il 30.01.2025 l'approvazione del CIPESS (Delibera n. 6/2025) e, a seguito del visto da parte della Ragioneria Generale dello Stato e della Corte dei Conti, in data 23.04.2025 è stato pubblicato in G.U.. La Regione Puglia sottoscriverà le relative convenzioni di finanziamento con AdP (soggetto attuatore e beneficiario) che potrà iniziare a rendicontare la spesa alla Regione per il relativo rimborso. Il perfezionamento dell'iter attuativo dell'Accordo consentirà ad AdP di precisare la contabilizzazione delle poste di bilancio connesse all'attuazione già in corso di molti interventi infrastrutturali, per i quali AdP ha anticipato le risorse finanziarie.

Ciò ha comportato il differimento ai 180 giorni del termine di convocazione dell'Assemblea, in deroga a quanto previsto dall'art. 2364, comma 2, del C.C dall'art. 8 dello Statuto Sociale.

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

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

In particolare, le informazioni riportate fanno riferimento ai saldi patrimoniali al 31.12.2024 e ai saldi economici dell'anno 2024 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia e con le controllate.

VALORI PATRIMONIALI	saldo al 31/12/2024		saldo al 31/12/2023	
Parti correlate	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Regione Puglia	3.894.545	4.259.275	12.395.180	4.259.275
<i>C4 Crediti verso Controllanti</i>	<i>3.894.545</i>		<i>12.395.180</i>	
<i>D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)</i>				
<i>D6 (Acconti)</i>		<i>4.259.275</i>		<i>4.259.275</i>
Rapporti con imprese soggette al controllo della Regione Puglia	1.216.524	99.474	1.149.338	78.148
<i>di cui BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>	<i>101.925</i>	-	<i>94.399</i>	-
<i>di cui C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>	<i>1.114.600</i>	-	<i>1.054.939</i>	-
<i>di cui D11-bis (Debiti Vs vs imprese sott. al controllo delle controllanti)</i>	-	<i>99.474</i>	-	<i>78.148</i>
Acquedotto Pugliese S.p.A.	259.664	99.474	226.208	78.148
ARET Puglia promozione	556.443		667.562	-
ARPA Puglia Area Gestione	9.947		8.404	-
Fondazione Apulia Film Commission	283.842		179.788	-
A.S.S.E.T.	6.894		38.185	-
ARPAL	-		-	-
ARESS	-		-	-
Puglia Sviluppo S.p.A.	2.720		29.191	-
ARTI Puglia	2.885			
Puglia Culture	94.129			
Amministrazione Comunale di Bari	2.000	91.065	2.000	68.971
<i>C5-quater Crediti vs Altri</i>	<i>2.000</i>		<i>2.000</i>	-
<i>D14 (Altri debiti)</i>		<i>91.065</i>		<i>68.971</i>
Amministrazione Comunale di Brindisi	-	159.750		1.022.144
<i>D14 (Altri debiti)</i>		<i>159.750</i>		<i>1.022.144</i>
TOTALE	5.113.070	4.609.565	13.546.518	5.428.538

VALORI ECONOMICI Parti correlate	saldo al 31/12/2024		saldo al 31/12/2023	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Regione Puglia	16.689.213		15.899.312	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.439		8.752	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	9.410.800		8.726.461	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)	7.268.974		7.164.100	
Acquedotto Pugliese S.p.A.	20.000			
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	20.000			
Amministrazione Comunale di Brindisi		10.039		10.490
B) 8 Godimento beni di terzi		10.039		10.490
Amministrazione Comunale di Bari		184.157		140.274
B) 14 Oneri diversi di gestione		184.157		140.274
Amministrazione Comunale di Brindisi		76.542		76.315
B) 14 Oneri diversi di gestione		76.542		76.315
Acquedotto Pugliese S.p.A.		639.400		548.537
B) 7 Per servizi		639.400		548.537
ARET Puglia Promozione	284.360		259.653	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	284.360		259.653	
ARPA Puglia	445		23	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	445		23	
A.S.S.E.T.	140		1.323	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	140		1.323	
Fondazione Apulia Film Commission	22.391		11.624	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.391		11.624	
Acquedotto Pugliese S.p.A.	16.052		12.893	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	16.052		12.893	
Puglia Sviluppo S.p.A.	1.824		660	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.824		660	
ARTI Puglia	57			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	57			
Puglia Culture	2.418			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.418			
TOTALE	17.036.901	910.138	16.185.488	775.616

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 2024 la Società ha predisposto e trasmesso alla Regione Puglia la Relazione sul Governo Societario ai sensi di quanto previsto ai sensi dell'art.6 comma 4 del D. Lgs 175/2016.

Destinazione del risultato di esercizio

Signori Azionisti,

sulla base di quanto esposto in questa Relazione, Vi invitiamo ad approvare il Bilancio di Esercizio chiuso al 31 Dicembre 2024 che evidenzia Perdita di Esercizio di Euro 2.515.998,35, che si propone di ripianare mediante l'utilizzo della "Riserva di Rivalutazione" che pertanto si riduce a Euro 7.356.474,93.

Bari, 23 Maggio 2025

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DICORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

*Prospetti di bilancio
al 31 dicembre 2024*

Stato patrimoniale - Attivo

	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti, con separata indicazione della parte già richiamata	-	-
B) Immobilizzazioni, con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria		
<i>I. Immobilizzazioni Immateriali:</i>		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	22.290	30.577
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.440.374	610.585
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	1.560.665	832.209
7) Altre	42.598	49.594
Totale	3.065.927	1.522.965
<i>II. Immobilizzazioni Materiali:</i>		
1) Terreni e fabbricati	2.354.170	271.552
2) Impianti e macchinario	830.883	619.137
3) Attrezzature industriali e commerciali	845.565	910.231
4) Altri beni	232.973.447	230.709.445
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	19.846.588	22.992.008
Totale	256.850.653	255.502.373
<i>III. Immobilizzazioni Finanziarie, con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo:</i>		
1) Partecipazioni in:		
d-bis) altre imprese	50.000	50.000
2) Crediti		
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	101.925	94.399
- esigibili entro l'esercizio successivo	101.925	94.399
d-bis) verso altri	22.116	23.368
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.116	23.368
4) Strumenti finanziari derivati attivi	-	1.139.783
Totale	174.041	1.307.550
Totale immobilizzazioni (B)	260.090.621	258.332.888
C) Attivo circolante		
<i>I. Rimanenze</i>	485.445	542.860
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	485.445	542.860
<i>II. Crediti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
1) Verso clienti	21.962.651	20.257.961
- esigibili entro l'esercizio successivo	21.962.651	20.257.961
4) Verso controllanti	3.894.545	12.395.180
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.894.545	12.395.180
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.114.600	1.054.939
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.114.600	1.054.939
5-bis) Crediti tributari	1.443.691	472.569
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.074.455	382.569
- esigibili oltre l'esercizio successivo	369.236	90.000

		<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
5-ter) Imposte anticipate		8.718.137	8.757.900
- esigibili entro l'esercizio successivo		2.725.491	2.765.254
- esigibili oltre l'esercizio successivo		5.992.646	5.992.646
5-quater) Verso altri		4.190.525	2.131.066
- esigibili entro l'esercizio successivo		4.190.525	2.131.066
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-
	Totale	41.324.149	45.069.615
<i>IV. Disponibilità liquide</i>			
1) Depositi bancari e postali		22.481.803	16.548.565
3) Denaro e valori in cassa		46.771	53.698
	Totale	22.528.574	16.602.263
Totale attivo circolante (C)		64.338.168	62.214.738
D) Ratei e risconti		769.029	777.478
Totale attivo		325.197.818	321.325.104

Stato patrimoniale – Passivo

	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
A) Patrimonio netto		
I. Capitale	25.822.845	25.822.845
III. Riserva di rivalutazione	9.872.473	13.658.339
IV. Riserva legale	1.332.709	1.332.709
VI. Altre riserve, distintamente indicate		
- Riserva straordinaria	10.110.329	10.110.329
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-	3
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	-	764.783
VIII. Utili (perdite) portate a nuovo	-	-
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	- 2.515.998	- 3.785.865
Totale patrimonio netto (A)	44.622.358	47.903.137
B) Fondi per rischi e oneri		
4) Altri	5.954.696	5.892.241
Totale fondi per rischi e oneri (B)	5.954.696	5.892.241
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	1.104.618	1.167.999
D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo		
1) Obbligazioni	24.353.887	-
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	24.353.887	-
4) Debiti verso banche	19.281.891	34.418.467
- esigibili entro l'esercizio successivo	10.227.837	15.688.220
- esigibili oltre l'esercizio successivo	9.054.054	18.730.247
6) Acconti	4.583.696	11.709.922
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.583.696	7.844.644
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	3.865.278
7) Debiti verso fornitori	33.696.981	29.161.725
- esigibili entro l'esercizio successivo	33.637.749	29.001.725
- esigibili oltre l'esercizio successivo	59.232	160.000
11-bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	99.474	78.148
- esigibili entro l'esercizio successivo	99.474	78.148
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
12) Debiti tributari	750.334	925.456
- esigibili entro l'esercizio successivo	750.334	925.456
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	777.482	648.059
- esigibili entro l'esercizio successivo	777.482	648.059
14) Altri debiti	32.019.438	30.995.682
- esigibili entro l'esercizio successivo	31.398.883	30.550.688
- esigibili oltre l'esercizio successivo	620.555	444.994
Totale debiti (D)	115.563.183	107.937.459
E) Ratei e risconti	157.952.963	158.424.268
Totale passivo	325.197.818	321.325.104

Conto Economico

	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	106.049.701	95.890.637
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	574.769	588.289
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio	28.586.306	24.954.195
- vari	4.634.783	2.443.179
- contributi in conto esercizio	9.677.408	9.014.068
- contributi in conto impianti (quote esercizio)	14.274.115	13.496.948
Totale valore della produzione (A)	135.210.776	121.433.121
B) Costi della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	979.077	975.938
7) Per servizi	74.372.479	68.771.289
8) Per godimento di beni di terzi	9.994.857	8.761.632
9) Per il personale	25.132.333	23.401.788
a) Salari e stipendi	19.701.525	18.796.733
b) Oneri sociali	4.247.264	3.471.639
c) Trattamento di fine rapporto	1.131.762	1.105.916
d) Altri costi	51.782	27.500
10) Ammortamenti e svalutazioni	24.320.643	22.324.902
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	484.766	235.143
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	23.799.238	22.085.514
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	36.639	4.245
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	57.415	100.377
12) Accantonamento per rischi	315.690	25.305
13) Altri accantonamenti	216.589	97.926
14) Oneri diversi di gestione	1.262.544	1.136.609
Totale costi della produzione (B)	136.651.627	125.395.012
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	-1.440.851	-3.961.891
C) Proventi e oneri finanziari		
16) Altri proventi finanziari	322.515	330.096
d) proventi diversi dai precedenti, con separata indicazione di quelli da imprese controllate e collegate e di quelli da controllanti e da imprese sottoposte al controllo di queste ultime	322.515	330.096
- altri		
17) Interessi e altri oneri finanziari, con separata indicazione di quelli verso imprese controllate e collegate e verso controllanti	2.229.333	1.220.680
- altri	2.229.333	1.220.680
17-bis) Utili e Perdite su cambi	-152	-177
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 +/- 17-bis)	-1.906.970	-890.761

	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
d) di strumenti finanziari derivati	955.000	1.130.000
Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18-19)	955.000	1.130.000
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	-2.392.821	-3.722.652
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	123.177	63.213
- Imposte correnti	83.414	-
- Imposte di esercizi precedenti	0	74.626
- Imposte differite e anticipate	39.763	-11.413
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	-2.515.998	-3.785.865

RENDICONTO FINANZIARIO

(in Euro)	31.12.2024	31.12.2023
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(2.515.998)	(3.785.865)
Imposte sul reddito	123.177	63.213
Interessi passivi / (Interessi attivi)	1.906.970	890.761
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessioni	(485.851)	(2.831.891)
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi rischi ed oneri	532.279	123.231
Accantonamenti al fondo TFR	1.131.762	1.105.916
Ammortamenti delle immobilizzazioni	24.284.004	22.320.657
Svalutazioni di immobilizzazioni	-	-
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetaria	(957.998)	(1.130.000)
Altre rettifiche per elementi non monetari	(334.214)	(73.193)
Totale rettifiche elementi non monetari	24.655.833	22.346.611
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	24.169.982	19.514.720
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	57.415	(100.377)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(1.731.569)	5.295.828
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	4.535.256	2.034.736
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	8.449	(65.678)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(471.305)	(13.288.851)
Altre variazioni del capitale circolante netto	(806.138)	678.941
Totale variazioni capitale circolante netto	1.592.108	(5.445.401)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	25.762.090	14.069.319
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(3.932)	(2.720)
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
(Utilizzo dei fondi)	(1.303.871)	(1.862.503)
Totale altre rettifiche	(1.307.803)	(1.865.223)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	24.454.287	12.204.096
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(25.176.364)	(17.784.542)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	0	7.537
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(1.998.882)	(840.289)
Prezzo di realizzo disinvestimenti di immobilizzazioni	-	-
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(27.175.246)	(18.617.294)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) dei debiti a breve verso banche	(4.957.572)	4.325.313
Accensione finanziamenti bancari	46.705.098	5.037.841
Rimborso finanziamenti bancari	(33.689.858)	(7.300.936)
Rimborso finanziamenti soci	-	-
Rimborso strumenti finanziari derivati attivi	1.332.998	1.130.000
Interessi incassati/(pagati)	(743.395)	(817.313)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	8.647.270	2.374.905

Incremento delle disponibilità liquide (A+B+C)	5.926.311	(4.038.296)
Disponibilità liquide all'inizio del periodo	16.602.263	20.640.559
di cui:		
Depositi bancari e postali	16.548.565	20.601.345
Assegni	-	-
Denaro e valori in cassa	53.698	39.214
Disponibilità liquide alla fine del periodo	22.528.574	16.602.263
di cui:		
Depositi bancari e postali	22.481.803	16.548.565
Assegni	-	-
Denaro e valori in cassa	46.771	53.698

Bari, 23 maggio 2025

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DI CORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

***Nota integrativa
al 31 dicembre 2024***

Premessa

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

Rinvio dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio

L’esercizio 2024 ha confermato il ritorno graduale verso ottimali performance economico-finanziarie. Il traffico, in effetti, è cresciuto ulteriormente portando gli aeroporti pugliesi a registrare performance di crescita tra le migliori in campo nazionale e superando la soglia dei 10 milioni di passeggeri. Tuttavia, la combinazione del perdurare delle ostilità in Ucraina e della criticità in Medio-Oriente, determinano effetti recessivi con minore forza della domanda per consumi e investimenti.

Tale situazione ha indotto la direzione aziendale a promuovere, quindi, l’aggiornamento dei valori di pianificazione economico-finanziaria, al fine di garantire sempre l’equilibrio e la sostenibilità di lungo periodo degli investimenti programmati.

Inoltre, dopo le attività di cut-over finali è stato avviato il nuovo sistema informativo gestionale che ha determinato una nuova modalità procedurale di alimentazione dei dati e dei relativi controlli, con l’impegno delle risorse umane coinvolte nella fase iniziale.

Infine, com’è noto, il 29.11.2024 il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia hanno sottoscritto l’Accordo per la Coesione per l’utilizzo dei fondi FSC 2021-2027, tra i quali ci sono circa 90 Milioni di euro destinati agli interventi aeroportuali, 38 Milioni di euro destinati alla base logistica della Protezione Civile presso dell’Aeroporto di Foggia e 70 Milioni di euro per lo Spazioporto di Grottole. La Giunta Regionale, inoltre, ha messo a disposizione circa 14 Milioni di euro di risorse POR per gli Aeroporti minori di Foggia e Grottole (DGR 1690/2024).

Il suddetto Accordo di Coesione ha acquisito il 30.01.2025 l’approvazione del CIPESS (Delibera n. 6/2025) e, a seguito del visto da parte della Ragioneria Generale dello Stato e della Corte dei Conti, in data 23.04.2025 è stato pubblicato in G.U.. La Regione Puglia sottoscriverà le relative convenzioni di finanziamento con AdP (soggetto attuatore e beneficiario) che potrà iniziare a rendicontare la spesa alla Regione per il relativo

rimborso. Il perfezionamento dell'iter attuativo dell'Accordo consentirà ad AdP di riflettere contabilmente gli effetti derivanti dai predetti contributi sia da un punto di vista finanziario che da un punto di vista economico. Molti degli interventi infrastrutturali sono stati finanziati con risorse anticipate da AdP. Alcuni di essi sono conclusi e hanno avuto già un effetto economico nell'esercizio con la rilevazione degli ammortamenti.

L'analisi degli effetti derivanti dalla sottoscrizione dell'Accordo per la Coesione e degli ulteriori atti susseguenti, ha comportato il differimento ai 180 giorni del termine di convocazione dell'Assemblea, in deroga a quanto previsto dall'art. 2364, comma 2, del C.C dall'art. 8 dello Statuto Sociale.

Criteri di formazione

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 2023. Qualora le voci non siano comparabili, quelle relative all'esercizio precedente sono state adattate fornendo nella Nota Integrativa, per le circostanze rilevanti, i relativi commenti.

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

Il bilancio è stato redatto in unità di Euro, senza cifre decimali, come previsto dall'articolo 16, comma 8, D. Lgs. n. 213/1998 e dall'articolo 2423, comma 5, c.c. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto.

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

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

Si informa che la Società KPMG S.p.A. esercita la revisione legale dei conti ai sensi dell'art. 2409 bis Codice Civile per il triennio 2024-2026.

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 al fine di ottenere una omogenea misurazione dei risultati della Società nel susseguirsi degli esercizi, ad eccezione dell'applicazione del nuovo principio contabile OIC 34 "Ricavi" in vigore dal presente esercizio e i cui effetti sono descritti nel successivo paragrafo "Applicazione dei nuovi principi contabili OIC".

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

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime che hanno effetto sui valori delle attività e passività

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

Ai sensi dell'art. 2427 co. 1 n.18 del Codice civile, si comunica che non sono state emesse dalla Società azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni e/o titoli, valori simili o strumenti finanziari. Si specifica che le obbligazioni emesse dalla Società e sottoscritte in data 1° marzo 2024 in private placement da Pricoa Private Capital, sono strumenti finanziari non convertibili. 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.).

Applicazione dei nuovi principi contabili OIC

A partire dall'inizio del presente esercizio la Società ha applicato il nuovo principio contabile OIC 34 "Ricavi", emanato nel mese di aprile 2023 dall'Organismo Italiano di Contabilità ed entrato in vigore per i bilanci relativi agli esercizi aventi inizio dal 1° gennaio 2024 o da data successiva. Il principio trova applicazione a tutte le transazioni che comportano l'iscrizione di ricavi derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi indipendentemente dalla loro classificazione nel conto economico. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del nuovo principio i lavori in corso su ordinazione e alcune specifiche fattispecie di ricavi.

Per la descrizione del nuovo principio contabile si veda lo specifico paragrafo "Ricavi e costi" nella sezione "Criteri di valutazione" della presente Nota Integrativa, mentre nel seguito è fornita l'informativa richiesta dal Codice Civile e dall'OIC 29 nonché dall'OIC 34 in materia di disposizioni di prima applicazione.

Tenuto conto della tipologia e del contenuto dei contratti stipulati con la clientela, l'analisi svolta in merito agli impatti dell'applicazione del nuovo principio contabile OIC 34 non ha evidenziato effetti rilevanti sulla rilevazione iniziale dei ricavi e sulle valutazioni successive. I criteri di rilevazioni dei ricavi già adottati dalla Società sono infatti risultati sostanzialmente allineati alle prescrizioni del nuovo principio.

Considerazioni sulla continuità aziendale

Gli Amministratori hanno valutato la capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024, hanno utilizzato il presupposto della continuità aziendale sulla base delle circostanze, degli eventi e delle azioni poste in essere di seguito riportate.

In particolare, l'incremento del traffico, accompagnato dall'arricchimento dell'offerta commerciale *extra-aviation*, risultano i driver che determinano l'efficientamento dei costi operativi in base a coefficienti di elasticità che favoriscono le economie di scala e l'ottimizzazione della saturazione delle infrastrutture, contribuendo all'abbattimento dei costi fissi. Tali previsioni sono coerenti con il Piano Nazionale degli Aeroporti redatto dall'ENAC e con le più affidabili fonti statistiche di settore (ACI Europe, IATA, Eurocontrol, ecc.). L'anno 2024 ha registrato un volume di traffico aereo superiore all'anno 2019 (pre covid) e nel primo quadrimestre 2025, il traffico aereo è stato superiore al medesimo periodo dell'anno 2024 e dell'anno 2019.

Per l'analisi dai dati consuntivi dell'esercizio 2024 si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. Si precisa che il recupero di redditività si evince anche considerando il confronto con l'esercizio 2019, pre-Covid, che ancora beneficiava del contributo regionale sui progetti di incoming e marketing territoriale. In particolare, l'esercizio 2019 aveva fatto registrare un volume di traffico passeggeri pari a 8,2 milioni con un totale ricavi di circa Euro 105 milioni e un utile di esercizio pari a circa Euro 5,2 milioni. Il risultato di esercizio 2019 è stato positivamente influenzato dal suddetto contributo per circa Euro 13 milioni e inoltre, rispetto all'esercizio 2024, non tiene conto dell'incremento della voce ammortamenti (a seguito della rivalutazione effettuata i cui effetti decorrono dall'esercizio 2020). Il confronto dell'EBITDA tra 2024 e 2019 determina una variazione del 140,9 %, passando da Euro 3.793 mila nel 2019 a Euro 9.138 mila del 2024. Il valore dell'EBITDA 2019 è stato determinato senza considerare i predetti contributi regionali.

Pertanto, si conferma per Aeroporti di Puglia S.p.A. il percorso virtuoso di crescita dei volumi di traffico e dei conseguenti risultati economici. La perdita registrata nel 2024, infatti, verrà riassorbita nell'arco temporale della pianificazione.

Assume particolare rilievo, in questa sede, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'approvazione da parte del CIPESS (Delibera n. 6 del 30 gennaio 2025) avente ad oggetto l'Accordo per la Coesione sottoscritto tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia, relativo all'utilizzo delle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2021-2027, tra le quali è incluso l'importo complessivo di circa 198 milioni di euro destinato a interventi in ambito aeroportuale, allo sviluppo dello Spazioporto di Grottaglie ed alla riqualifica di un'area destinata al potenziamento della base logistica della Protezione Civile presso l'Aeroporto di Foggia, così come meglio specificato nel paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

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

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

Criteri di valutazione

Immobilizzazioni

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

Immobilizzazioni Immateriali

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

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

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

I costi sostenuti per il marchio d'impresa sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale al costo di acquisto incrementato dei costi accessori, e sono ammortizzati in anni 18 (art. 2426 n. 2). I costi sostenuti per il rinnovo del marchio nazionale e internazionale per ulteriori 10 anni sono stati ammortizzati sulla base del periodo relativo al diritto d'uso del marchio medesimo stesso, derivante dalla sua registrazione.

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

Le "Altre immobilizzazioni immateriali" accolgono principalmente gli oneri per i piani di sviluppo aeroportuale Master Plan e Studio di Impatto ambientale degli aeroporti pugliesi con i relativi aggiornamenti ammortizzati per l'arco temporale di riferimento.

Tra le immobilizzazioni immateriali, nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", sono altresì iscritti costi accessori ed oneri per la quota inerente lo Studio di impatto ambientale del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale di Brindisi al 2035, la cui approvazione in linea tecnica è avvenuta nel 2024, per il nuovo Piano

di sviluppo e Studio di impatto ambientale dell'Aeroporto di Foggia al 2035 e per l'adeguamento del sistema di controllo accessi degli aeroporti pugliesi.

Immobilizzazioni Materiali

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

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

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

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

capitalizzazione.

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

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

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

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

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

"i valori iscritti in bilancio e in inventario a seguito della rivalutazione non possono in nessun caso superare i valori effettivamente attribuibili ai beni con riguardo alla loro consistenza, alla loro capacità produttiva, all'effettiva possibilità di economica utilizzazione nell'impresa (cd. valore economico), nonché ai valori correnti e alle quotazioni rilevate in mercati regolamentati italiani o esteri (cd. valore di mercato)."

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

L'ammontare della rivalutazione ha costituito:

- base di calcolo per l'eventuale versamento dell'imposta sostitutiva pari al 3%;

- incremento dell'ultimo costo fiscalmente riconosciuto per il calcolo degli ammortamenti a decorrere dall'esercizio successivo a quello nel quale la rivalutazione viene operata (dal 1° gennaio 2021).

Il metodo applicato è stato quello della Rivalutazione contestuale del costo storico del bene e del relativo fondo di ammortamento: tale metodo consente la conclusione del processo di ammortamento nel termine originario, in quanto la durata del piano di ammortamento e la misura del coefficiente di ammortamento restano invariate.

Si precisa, infine, che il valore netto dei beni rivalutati, non eccede il valore realizzabile sul mercato (c.d. "limite del valore economico") e che la rivalutazione non ha avuto come effetto quello di portare il nuovo costo storico al di là del valore di sostituzione del bene, intendendosi per tale il costo di acquisto di un bene nuovo della medesima tipologia, oppure quale il valore attuale del bene incrementato dei costi di ripristino della sua originaria funzionalità.

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

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

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

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

Aliquote di ammortamento applicabili

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

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

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

Perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

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

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

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

In tale contesto, si evidenzia che l'art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, ha modificato l'art. 703 del codice della navigazione in materia di valore terminale o cd. "Terminal Value" dei beni in concessione, prevedendo la corresponsione, alla

scadenza naturale della concessione, di un valore di subentro da parte del concessionario subentrante. Tale valore, per gli investimenti inseriti nel contratto di programma e approvati dall'ENAC, rientranti nel sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese, realizzati con risorse proprie del concessionario, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, limitatamente alla quota di detti beni ascritta ai servizi soggetti a regolazione tariffaria rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dal concessionario uscente per l'annualità immediatamente precedente.

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

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

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

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

Immobilizzazioni Finanziarie

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

La classificazione dei crediti tra le immobilizzazioni finanziarie e l'attivo circolante è effettuata in base al criterio della destinazione degli stessi rispetto all'attività ordinaria e pertanto, indipendentemente dalla scadenza, i crediti di origine finanziaria sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie mentre quelli di

origine commerciale sono classificati nell'attivo circolante. Il criterio di valutazione dei crediti è esposto nel prosieguo.

Rimanenze magazzino

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

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

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

Crediti

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

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

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

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

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

Se il tasso di interesse dell'operazione non è significativamente differente dal tasso di mercato, il credito viene inizialmente iscritto ad un valore pari al valore nominale, al netto di tutti i premi, gli sconti, gli abbuoni ed

inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. Tali costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono ripartiti lungo la durata del credito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

I derivati incorporati in contratti ibridi sono separati dal contratto primario non derivato e rilevati separatamente se le caratteristiche economiche e i rischi del derivato incorporato non sono strettamente correlati a quelli del contratto primario e sono soddisfatti tutti gli elementi di definizione di strumento

finanziario derivato previsti dal principio OIC 32. La verifica dell'esistenza di derivati incorporati da scorporare e rilevare separatamente è effettuata esclusivamente alla data di rilevazione iniziale dello strumento ibrido o alla data di modifica delle clausole contrattuali.

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

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

Operazioni di copertura

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

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

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

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

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

Coperture di flussi finanziari

Se un derivato è designato a copertura dell'esposizione al rischio di variabilità dei flussi finanziari attribuibili ad attività o passività iscritte in bilancio, ad impegni irrevocabili oppure operazioni programmate altamente probabili, che in assenza di copertura potrebbero influenzare il risultato d'esercizio, le variazioni di fair value

relative alla parte efficace dello strumento di copertura sono rilevate nell'apposita riserva di patrimonio netto mentre quelle associate a una copertura o parte di copertura divenuta inefficace sono rilevate a conto economico.

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

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

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

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

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

A partire dall'esercizio 2016 (primo esercizio di applicazione dell'OIC 32), le variazioni di fair value (mark-to-market) intercorse nel periodo sono state iscritte, nel caso di derivato con fair value attivo, in una riserva

positiva di patrimonio netto e, nel caso di derivato con fair value negativo, in una riserva negativa di patrimonio netto. Pertanto, l'effetto delle variazioni del *fair value (mark to market)* ha impattato direttamente sulla riserva di patrimonio netto e non a conto economico.

Disponibilità liquide

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

Ratei e risconti

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

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

Fondi per rischi e oneri

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

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

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

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

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

variabilità dei valori.

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

Fondo T.F.R.

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

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

Debiti

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

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

Se il tasso di interesse dell'operazione non è significativamente differente dal tasso di mercato, il debito è inizialmente iscritto ad un valore pari al valore nominale al netto di tutti i costi di transazione e di tutti i premi, gli sconti e gli abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. Tali costi di transazione, quali le spese accessorie per ottenere finanziamenti, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono ripartiti lungo la durata del debito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo. Quando invece risulta che il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali sia significativamente differente dal tasso di mercato, il debito (ed il corrispondente costo in caso di operazioni commerciali) viene inizialmente iscritto ad un valore pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri e tenuto conto degli eventuali costi di transazione. Il tasso utilizzato per

attualizzare i flussi futuri è il tasso di mercato. Nel caso di debiti sorti da operazioni commerciali, la differenza tra il valore di rilevazione iniziale del debito così determinato e il valore a termine viene rilevata a conto economico come onere finanziario lungo la durata del debito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso di debiti finanziari la differenza tra le disponibilità liquide erogate ed il valore attuale dei flussi finanziari futuri, determinato utilizzando il tasso di interesse di mercato, è rilevata tra i proventi o tra gli oneri finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Successivamente gli interessi passivi maturandi sull'operazione sono calcolati al tasso di interesse effettivo ed imputati a conto economico con contropartita il valore del debito. Il valore dei debiti è ridotto successivamente per gli ammontari pagati, sia a titolo di capitale sia di interessi.

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

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

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

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

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

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

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

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

Costi e Ricavi

I ricavi derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi relativi sia alla gestione caratteristica sia a quella accessoria sono rilevati in base al modello contabile introdotto dal [nuovo] principio OIC 34 che si articola nelle seguenti fasi:

- a) determinazione del prezzo complessivo del contratto;
- b) identificazione dell'unità elementare di contabilizzazione;
- c) valorizzazione delle unità elementari di contabilizzazione; e
- d) rilevazione dei ricavi.

Il prezzo complessivo del contratto è desumibile dalle clausole contrattuali. Eventuali corrispettivi aggiuntivi sono inclusi nel prezzo complessivo del contratto di vendita solo nel momento in cui divengono ragionevolmente certi. La Società valuta la ragionevole certezza sulla base dell'esperienza storica, elementi contrattuali e dati previsionali. Sconti, abbuoni, penalità e resi sono contabilizzati a riduzione dei ricavi sulla base della migliore stima del corrispettivo tenendo conto dell'esperienza storica e/o di elaborazioni statistiche

La Società analizza i contratti di vendita al fine di stabilire quali sono le unità elementari di contabilizzazione, vale a dire se da un unico contratto di vendita possano scaturire più diritti e obbligazioni da contabilizzare separatamente in relazione ai singoli beni, servizi o altre prestazioni promesse al cliente. Non si procede a separare le singole unità elementari di contabilizzazione quando i beni e i servizi previsti dal contratto sono integrati o interdipendenti tra loro, le prestazioni previste dal contratto non rientrano nelle attività caratteristiche, ciascuna delle prestazioni previste dal contratto di vendita viene effettuata nello stesso esercizio e quando, in presenza di contratti non particolarmente complessi la separazione delle singole unità elementari di contabilizzazione produrrebbe effetti irrilevanti sull'ammontare complessivo dei ricavi.

Dopo aver determinato il valore delle singole unità elementari di contabilizzazione, la Società procede a rilevare i ricavi in bilancio sulla base del principio di competenza economica.

Per le unità elementari di contabilizzazione che rappresentano la vendita di beni, i ricavi sono rilevati quando entrambe le seguenti condizioni sono soddisfatte:

- a) è avvenuto il trasferimento sostanziale dei rischi e benefici connessi alla vendita; e
- b) l'ammontare dei ricavi può essere determinato in modo attendibile.

Nel valutare se il trasferimento sostanziale dei rischi sia avvenuto, la Società tiene conto sia di fattori qualitativi sia di fattori quantitativi, senza considerare il rischio di credito. Il trasferimento sostanziale dei benefici avviene quando la Società trasferisce alla controparte la capacità di decidere dell'uso del bene e di ottenere i relativi benefici in via definitiva

I ricavi per prestazione di servizi sono rilevati a conto economico in base allo stato di avanzamento se sono

rispettate entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'accordo tra le parti prevede che il diritto al corrispettivo per la Società maturi via via che la prestazione è eseguita; e
- b) l'ammontare del ricavo di competenza può essere determinato attendibilmente.

Lo stato di avanzamento è determinato con il metodo della proporzione tra i servizi effettuati alla data di bilancio ed i servizi totali previsti nel contratto.

Nel caso in cui la Società non possa rilevare il ricavo secondo il criterio dello stato di avanzamento, il ricavo per il servizio prestato è iscritto a conto economico quando la prestazione è stata definitivamente completata. Se successivamente la Società rivede le proprie stime poste alla base della rilevazione iniziale di un ricavo, essa procede ad aggiornare il valore per tener conto delle ulteriori informazioni che il trascorrere del tempo consente di acquisire in merito a presupposti o fatti sui quali era fondata la stima originaria. Se interviene una modifica contrattuale che prevede una prestazione aggiuntiva per un corrispettivo aggiuntivo, essa è contabilizzata separatamente. In caso di sola modifica del corrispettivo o di sola modifica delle prestazioni da effettuare, gli effetti del cambiamento sono contabilizzati allocando il valore residuo del contratto alle prestazioni da effettuare.

I costi della produzione sono rilevati al netto di resi, sconti, abbuoni e premi. I costi originati da acquisti di beni sono rilevati in base al principio della competenza quando si è verificato il trasferimento sostanziale dei rischi e benefici. I costi originati da acquisti di servizi sono rilevati in base allo stato di avanzamento delle prestazioni ricevute se il contratto tra le parti prevede che l'obbligo al pagamento del corrispettivo per l'acquirente matura via via che la prestazione è ricevuta e l'ammontare del costo di competenza può essere misurato attendibilmente. Se tali condizioni non sono rispettate il costo è rilevato quando la prestazione è stata completata.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio a pronti alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

I contributi in conto esercizio dovuti sia in base alla legge sia in base a disposizioni contrattuali sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli.

Nei casi di applicazione del metodo del costo ammortizzato, gli interessi sono rilevati in base al criterio dell'interesse effettivo.

Gli oneri finanziari sono rilevati per un importo pari a quanto maturato nell'esercizio.

Contributi in conto esercizio e conto impianti

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

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

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

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

Imposte correnti

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

Imposte anticipate e differite

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

Le imposte differite ed anticipate sono determinate sulla base delle aliquote d'imposta previste per la tassazione dei redditi degli esercizi in cui le differenze temporanee si annulleranno. L'effetto del cambiamento delle aliquote fiscali sulle predette imposte viene contabilizzato nell'esercizio in cui sono approvati i relativi provvedimenti di legge. Nello stato patrimoniale i crediti per imposte anticipate ed i debiti per imposte differite sono rilevati separatamente. Nel conto economico le imposte differite ed anticipate sono esposte alla voce "Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate".

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che evidenziano condizioni già esistenti alla data di

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

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

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

Dati essenziali a raffronto esercizi sociali 2024 – 2023 – 2022

STATO PATRIMONIALE	Bilancio al 31.12.2024	Bilancio al 31.12.2023	Bilancio al 31.12.2022
ATTIVO			
A) Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti			
B) Immobilizzazioni	260.090.621	258.332.888	263.937.702
C) Attivo circolante	64.338.168	62.214.738	66.237.507
D) Ratei e risconti	769.029	777.478	711.800
Totale Attivo	325.197.818	321.325.104	330.887.009
PASSIVO:			
A) Patrimonio Netto:			
Capitale sociale	25.822.845	25.822.845	25.822.845
Riserve	21.315.511	25.866.157	33.680.813
Utile (perdite) dell'esercizio	(2.515.998)	(3.785.865)	-5.910.424
B) Fondi per rischi e oneri	5.954.696	5.892.241	6.518.011
C) Trattamento di fine rapporto di lav. Sub.	1.104.618	1.167.999	1.193.339
D) Debiti	115.563.184	107.937.459	97.869.306
E) Ratei e risconti	157.952.963	158.424.268	171.713.119
Totale passivo	325.197.818	321.325.104	330.887.009

CONTO ECONOMICO	Bilancio al 31.12.2024	Bilancio al 31.12.2023	Bilancio al 31.12.2022
A) Valore della produzione	135.210.776	121.433.121	116.978.384
B) Costi della produzione	(136.651.627)	(125.395.012)	(121.100.473)
C) Proventi e oneri finanziari	(1.906.970)	(890.761)	(1.179.260)
D) Rettifiche di valore di att. Finanziarie	955.000	1.130.000	0

Imposte sul reddito dell'esercizio	(123.177)	(63.213)	(609.075)
Utile (Perdita) dell'esercizio	(2.515.998)	(3.785.865)	(5.910.424)

In considerazione dei risultati consuntivati, si applicherà quanto previsto dall'art. 14 co. 5 del TU 175/2016 e s.m.i.

Attività

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
3.065.927	1.522.965	1.542.962

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	2024	2023	Differenza	Var. %
DIRITTI E BREVETTI	22.290	30.577	(8.287)	(27,10)
CONCESSIONI LICENZE E MARCHI	1.440.374	610.585	829.789	135,90
IMMOB.IMMAT.IN CORSO E ACCONTI	1.560.665	832.209	728.456	87,53
ALTRE IMMOB.IMMATERIALI	42.598	49.594	(6.996)	(14,11)
TOTALE	3.065.927	1.522.965	1.542.962	101,31

Rispetto al decorso esercizio la voce registra complessivamente un incremento di 1.543 mila Euro, come di seguito illustrato:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTI DI RICERCA E SVILUPPO	DIRITTI E BREVETTI	CONCESSIONI, LICENZE E MARCHI	IMMOB. IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOB. IMMATERIALI	TOTALE
Costo storico al 31.12.2023	759.901	692.990	4.951.178	832.209	12.234.963	19.471.242
Incrementi			51.850	1.930.596	16.436	1.998.882
Giroconti			1.217.140	(1.230.986)	13.846	0
Riclassifica				28.846		28.846
Costo storico al 31.12.2024	759.901	692.990	6.220.168	1.560.665	12.265.245	21.498.970
Fondo Ammortamento al 31.12.2023	(759.901)	(662.413)	(4.340.593)	0	(12.185.369)	(17.948.276)
Ammortamento		(8.287)	(439.201)	0	(37.278)	(484.766)
Fondo Ammortamento al 31.12.2024	(759.901)	(670.700)	(4.779.794)	0	(12.222.647)	(18.433.042)
Valore netto contabile al 31.12.2023	0	30.577	610.585	832.209	49.594	1.522.966
Valore netto contabile al 31.12.2024	0	22.290	1.440.374	1.560.665	42.598	3.065.927

L'incremento di 1.269 mila Euro della voce "Concessione, licenze e marchi" si riferisce principalmente ai costi sostenuti per l'acquisto dei software relativi all'intervento di adeguamento ed ammodernamento del Sistema Controllo Accessi per 227 mila euro e dei costi adeguamento dei sistemi informatici di scalo alle normative GDPR e Cybersecurity (Sistemi SISI, SIFU, BRS, gestione casse automatiche, etc.) per 958 mila euro.

Le "Immobilizzazioni in corso e acconti" si incrementano di 728 mila Euro per effetto degli oneri sostenuti per l'aggiornamento del vigente piano di sviluppo aeroportuale di Taranto-Grottaglie al 2030 e per i costi di riqualificazione della palazzina "NPO ENAV" da adibire ad uffici per il personale di Aeroporti di Puglia.

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

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
256.850.653	255.502.373	1.348.280

Alla data del 31.12.2024, le immobilizzazioni materiali ammontano complessivamente ad Euro 257 milioni di Euro, con un incremento di 1,3 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2023.

Tale importo scaturisce dalla somma algebrica tra nuove acquisizioni di cespiti per 25,2 milioni di Euro, decrementi e riclassifiche per 42 mila Euro e contabilizzazione delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari a 23,8 milioni di Euro.

Nell'esercizio 2020, la Società ha proceduto ad una nuova rivalutazione facoltativa dei beni immobili ai sensi dell'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126, in vigore dal 14 ottobre 2020. I beni rivalutati, come risultanti dal bilancio al 31 dicembre 2019

ed ancora iscritti nel bilancio corrente, sono rappresentati da beni rientranti nella voce “Immobilizzazioni materiali – Altri beni” realizzati sul sedime aeroportuale per i quali sussiste, secondo quanto previsto dall’art. 703 del Codice della Navigazione modificato dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, un vincolo di retrocessione da parte della Società all’Amministrazione concedente al termine della concessione.

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

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

Di seguito si riporta il dettaglio della rivalutazione effettuata:

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

Nel bilancio 2024 si è proceduto alla riclassifica di poste relative a migliorie su beni di terzi, da immobilizzazioni in corso materiali a immateriali, secondo quanto previsto dal OIC 24. (rif. art. 2427, comma 1, n. 2, c.c.), per un importo di Euro 29 mila.

Nei decorsi esercizi si è proceduto alla capitalizzazione degli oneri finanziari (articolo 2427, primo comma, n.8, c.c.) riferiti a capitali mutuati destinati a finanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali aeroportuali; tale capitalizzazione è stata effettuata nel rispetto delle condizioni e dei limiti stabiliti dai principi contabili. Nell’esercizio 2024 e 2023 non si è proceduto a ulteriori capitalizzazioni di interessi passivi.

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

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

Con riferimento alla modifica delle disposizioni in materia di Terminal Value derivante dall'introduzione della L. 4 dicembre 2017, n. 172, con la quale sono state definite le modalità di determinazione del valore di subentro spettante al concessionario uscente per i beni in concessione, come meglio precedentemente specificato, si evidenzia che il Terminal Value, calcolato in ottemperanza alle nuove disposizioni, consente l'integrale recupero del valore netto contabile di tali beni. Non sussistono pertanto, al 31 dicembre 2024, 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 2024:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
TERRENI E FABBRICATI	2.354.170	271.552	2.082.618	766,93
IMPIANTI E MACCHINARI	830.883	619.137	211.746	34,20
ATTREZZATURE	845.565	910.231	(64.666)	(7,10)
ALTRI BENI	232.973.447	230.709.445	2.264.002	0,98
IMMOB. MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	19.846.588	22.992.008	(3.145.420)	(13,68)
TOTALE	256.850.653	255.502.373	1.348.280	0,53

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZZATURE	ALTRI BENI	IMMOB. MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
Costo storico al 31.12.2023	831.297	1.916.599	6.999.484	556.797.008	22.992.008	589.536.396
Incrementi	206.536	328.085	123.323	2.275.091	22.243.330	25.176.365
Giroconti	2.016.828	68.916	54.680	23.219.480	(25.359.903)	0
Decrementi	-	-	-	(13.462)	-	(13.462)
Riclassifica	-	-	-	-	(28.846)	(28.846)
Costo storico al 31.12.2024	3.054.661	2.313.600	7.177.487	582.278.117	19.846.588	614.670.453
Fondo Ammortamento al 31.12.2023	(559.745)	(1.297.462)	(6.089.253)	(326.087.563)	-	(334.034.023)
Amm.to	(140.746)	(185.255)	(242.669)	(23.230.569)	-	(23.799.238)
Decrementi	-	-	-	13.462	-	-
Fondo Ammortamento al 31.12.2024	(700.491)	(1.482.717)	(6.331.922)	(349.304.670)	-	(357.819.800)
Valore netto contabile al 31.12.2023	271.552	619.137	910.231	230.709.445	22.992.008	255.502.373
Valore netto contabile al 31.12.2024	2.354.170	830.883	845.565	232.973.447	19.846.588	256.850.653

Le acquisizioni riguardano principalmente:

- Costruzioni leggere per 2.223 mila euro riferiti alla realizzazione delle tendo strutture delle Aree Arrivi Schengen degli Aeroporti di Bari e Brindisi e di una Tensostruttura presso l'Aeroporto di Grottaglie destinata ad attività di ricerca e sviluppo sperimentale nel campo dell'aerospazio;

- Impianti e macchinari per 397 mila Euro, di cui 110 mila euro relativi a forniture di rilevatori antincendio presso l'aeroporto di Bari e 181 mila euro relativi a forniture e lavori su impianti di condizionamento della rete aeroportuale pugliese;
- Attrezzature per 178 mila di cui attrezzature radiogene per 65 mila Euro, attrezzature pista per 71 mila euro e carrelli trasporto bagli e container per 42 mila euro.

La Voce "Altri beni", per 25,5 milioni di euro, accoglie oltre al valore delle macchine e attrezzature d'ufficio, dei mobili e arredi, degli apparati hardware, degli automezzi, dei telefoni cellulari, dei mezzi di rampa, il valore dei beni gratuitamente devolvibili. Gli incrementi principali riguardano:

- la conclusione dei lavori di riqualifica della pista RWY 13/31 e dei relativi impianti AVL presso l'Aeroporto di Brindisi per 16,1 milioni di euro;
- l'adeguamento temporaneo dell'impianto BHS di Brindisi e l'attivazione dei nuovi apparati di controllo radiogeno bagagli da stiva EDS Standard 3 per circa 2,6 milioni di euro;
- la realizzazione delle palestre aziendali presso gli aeroporti di Bari e Brindisi per circa 1,3 milioni di euro;
- Lavori di manutenzione straordinaria per il potenziamento della cabina elettrica MT/BT presso l'aeroporto di Brindisi per circa 888 mila euro;
- Lavori di riqualifica e restyling dei bagni al piano terra dell'aeroporto di Bari per circa 866 mila euro;
- Lavori di potenziamento degli impianti di videosorveglianza degli aeroporti pugliesi per 478 mila euro;

Immobilizzazioni in corso e acconti

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

Aeroporto di Bari					
Descrizione	al 31/12/2023	Incrementi	Riclassifiche	Giroconti	al 31/12/2024
Adeguamento Sismico Terminal	1.933.724	4.755.653	-	-	6.689.378
Realizzazione Tendo Struttura Area Arrivi Extra Schengen	366.912	21.309	-	- 388.222	-
Riqualifica servizi igienici area arrivi	424.922	440.763	-	- 865.685	-
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - definitivo	338.590	32.445	-	-	371.035
Riconversione aree militari	193.755	-	-	-	193.755
Realizzazione di Palestra Aziendale	155.290	643.801	-	- 799.091	-
Adeguamento ed ammodernamento del sistema hardware /software aeroportuale	28.846	-	- 28.846	-	-
Adeguamento Sismico Caserma VVF	53.377	3.583	-	-	56.961
Ampliamento Area "Frequent Flyer"	53.051	692.241	-	-	745.292

Realizzazione Impianto fotovoltaico hangar	13.836	407.607	-	-	421.443
Ampliamento del lato ovest	38.893	144.531	-	-	183.424
Riqualifica Pavimentazione della via di Rullaggio "T"	48.991	69.851	-	53.333	172.176
Altre	239.784	562.346	-	- 265.377	536.753
Totale BARI	3.889.973	7.774.130	- 28.846	- 2.265.041	9.370.216

Aeroporto di Brindisi					
Descrizione	al 31/12/2023	Incrementi	Riclassifiche	Giroconti	al 31/12/2024
Riqualifica pista RWY 13/31 ed impianti AVL	11.981.349	4.098.326	-	- 16.079.674	-
Riqualifica pista RWY 05/23 ed ampliamento piazzale A.G.	131.826	1.975.483	-	-	2.107.309
Adeguamento Sismico Terminal	664.771	11.346	-	-	676.117
Adeguamento apparati di sicurezza cabina Elettrica	735.121	152.463	-	- 887.584	-
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - Temporaneo	523.085	1.895.489	-	- 2.418.574	-
Adeguamento sistema smistamento bagagli con apparati Standard 3 sistemi EDS - Definitivo	461.588	56.696	-	-	518.285
Realizzazione di Palestra Aziendale	284.900	177.004	-	- 461.904	-
Realizzazione Tendo Struttura Area Arrivi Extra Schengen	220.136	10.179	-	- 230.315	-
Altre	160.986	265.539	-	-	426.526
Totale BRINDISI	15.163.762	8.642.525	-	- 20.078.052	3.728.236

Aeroporto di Foggia					
Descrizione	al 31/12/2023	Incrementi	Riclassifiche	Giroconti	al 31/12/2024
Adeguamento Sismico Terminal	81.851	-	-	-	81.851

Lavori di riqualifica funzionale terminal, piazzali ed altri	52.597	364.559	-	-	417.156
Nuovo distaccamento VV.F	-	117.277	-	-	117.277
Sistema Antintrusione	-	180.114	-	-	180.114

Totale FOGGIA	134.448	661.949	-	-	796.397
----------------------	----------------	----------------	----------	----------	----------------

Aeroporto di Grottaglie (TA)

Descrizione	al 31/12/2023	Incrementi	Riclassifiche	Giroconti	al 31/12/2024
Realizzazione tendostruttura per manifestazione M.A.M.	1.135.831	253.161	-	- 1.388.992	-
Riassetto funzionale Aerostazione Passeggeri	647.303	1.979.079	-	-	2.626.382
Ampliamento edificio ex caserma Vigili del Fuoco	173.472	36.110	-	-	209.582
Opere di sicurezza Idraulica	28.996	-	-	-	28.996
Impianto di climatizzazione pneumatico presso Hangar Two	49.688	432.304	-	-	481.992
Altre	22.968	307.292	-	-	330.260

Totale GROTTAGLIE (TA)	2.058.258	3.007.946	-	- 1.388.992	3.677.212
-------------------------------	------------------	------------------	----------	--------------------	------------------

Rete aeroportuale

Descrizione	al 31/12/2023	Incrementi	Riclassifiche	Giroconti	al 31/12/2024
Ammodernamento Sistemi di controllo polizia di frontiera	1.353.673	203.379	-	- 231.818	1.325.234
Aggiornamento del Sistema TVCC di rete	245.680	326.065	-	- 571.745	-
Ammodernamento Infrastruttura ICT	55.323	129.088	-	- 184.411	-
Altre	90.891	1.498.247	-	- 639.844	949.294

Totale Rete aeroportuale	1.745.567	2.156.779	-	- 1.627.818	2.274.528
---------------------------------	------------------	------------------	----------	--------------------	------------------

Totale generale	22.992.008	22.243.330	- 28.846	- 25.359.903	19.846.588
------------------------	-------------------	-------------------	-----------------	---------------------	-------------------

Nel corso dell'esercizio, come si evince dalla tabella su riportata, la voce Immobilizzazioni in corso ha subito un decremento di circa 3,1 milioni di euro.

Presso l'Aeroporto di Bari, a fronte di costi sostenuti di circa 7,8 milioni di euro, dovuti principalmente all'intervento di Adeguamento sismico del terminal, sono entrati in esercizio interventi per 2,3 milioni di euro, tra cui la tendo struttura dell'area Arrivi - Schengen, la riqualifica ed il restyling dei bagni dell'area aerea arrivi e la palestra aziendale.

Nell'aeroporto di Brindisi i costi per investimento sono stati pari a circa 8,6 milioni, per lo più dovuti all'esecuzione della FASE I dei lavori di riqualifica della pista 05/23 ed alla conclusione dei lavori di "Riqualifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL" il cui collaudo è avvenuto in data 25 luglio 2024. Sono terminati, inoltre, i lavori di adeguamento temporaneo degli impianti BHS, comprensivi della fornitura ed attivazione degli apparati EDS standard 3 ed i lavori della palestra aziendale.

L'aeroporto di Foggia registra costi per investimento di circa 660 mila euro riferiti principalmente alla fase di progettazione degli interventi di riqualifica dell'aerostazione passeggeri e del nuovo distaccamento dei VVF.

Presso l'aeroporto di Grottaglie i costi per investimento ammontano a circa 3 milioni di euro dovuti all'avvio della fase esecutiva degli interventi di Riassetto funzionale dell'aerostazione e dell'Impianto di climatizzazione e centrale pneumatica dell'Hangar Two. A marzo 2024 si sono conclusi, inoltre, i lavori di realizzazione di una tendostruttura con relativo piazzale da adibire ad attività di supporto ai progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nel campo dell'aerospazio e dei velivoli *unmanned*.

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

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

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

Descrizione	Rivalutazione di legge	Fondo Correlato al 31/12/2024	Rivalutazioni Nette
Terreni e fabbricati	45.439	45.439	0
Altri Beni	9.518.399	7.525.037	1.993.362
TOTALE	9.563.838	7.570.476	1.993.362

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

Descrizione	Rivalutazione di legge	Fondo Correlato al 31/12/2024	Rivalutazioni Nette
Altri Beni	39.460.155	14.446.265	25.013.890
TOTALE	39.460.155	14.446.265	25.013.890

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

III. Immobilizzazioni finanziarie

	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
	174.041	1.307.550	(1.133.509)

Partecipazioni

DESCRIZIONE	2024	2023	Differenza	Var. %
QUOTA ISCRIZIONE CRIPTALIE SPACEPORT	50.000	50.000	-	-
TOTALE	50.000	50.000	-	-

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

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

Alla data del 31/12/2024 il Fondo di dotazione dell'Associazione è costituito dalle quote di iscrizione degli associati promotori come sotto dettagliato:

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

Crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI AQP	101.925	94.399	7.526	7,97
TOTALE	101.925	94.399	7.526	7,97

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	2024	2023	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI DIVERSI	5.857	6.820	(963)	(14,12)
DEPOSITI CAUZIONALI TELECOM	4.030	4.133	(103)	(2,50)
DEPOSITI CAUZIONALI DIR.PROV. PT	5.777	5.777	-	-
DEPOSITI CAUZIONALI TES.PROV.	5.325	5.325	-	-
DEPOSITI CAUZIONALI ENEL	1.128	1.314	(186)	(14,15)
TOTALE	22.116	23.368	(1.252)	(5,36)

Strumenti finanziari derivati attivi

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI ATTIVI	-	1.139.783	(1.139.783)	(100,00)
TOTALE	-	1.139.783	(1.139.783)	(100,00)

Il saldo della voce "Strumenti finanziari derivati attivi" si azzera a seguito dell'operazione di estinzione anticipata del mutuo in pool di Intesa Sanpaolo S.p.A. effettuata in data 1° marzo 2024, che ha comportato la conseguente chiusura dello strumento derivato di copertura.

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
485.445	542.860	(57.415)

Le rimanenze, valutate al costo d'acquisto come negli esercizi precedenti, ammontano a complessivi 485 mila Euro circa e si riferiscono principalmente a materiale di consumo, materiale sanitario e prestampati utilizzati nelle biglietterie. Rispetto al saldo al 31.12.2023, si rileva un decremento pari a 57 mila Euro.

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var.%
SCORTE FINALI MATER.CONSUMO	209.428	231.067	(21.639)	(9,36)
SCORTE FINALI BADGES	4.514	5.165	(651)	(12,60)
SCORTE FINALI MAT.SANITARIO	107.195	102.126	5.069	4,96
SCORTE FINALI CARBURANTI	17.474	15.691	1.783	11,36
SCORTE FINALI CANCELLERIA	146.834	188.811	(41.977)	(22,23)
TOTALE	485.445	542.860	(57.415)	(10,58)

II. Crediti

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
41.324.149	45.069.615	(3.745.466)

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	21.962.651	-	-	21.962.651
Verso imprese controllate	-	-	-	0
Verso imprese collegate	-	-	-	0
Verso controllanti	3.894.545	-	-	3.894.545
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	1.114.600	-	-	1.114.600
Per crediti tributari	1.074.455	369.236	-	1.443.691
Per imposte anticipate	2.725.491	5.992.646	-	8.718.137
Verso altri	4.190.525	-	-	4.190.525
TOTALE	35.241.503	6.082.646	-	41.324.149

Crediti verso clienti

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var.%
CREDITI V/CLIENTI	23.169.339	22.915.050	254.289	1,11
CREDITI V/CLI. FATT. DA EMETTERE	2.794.989	1.452.113	1.342.876	92,48
ALTRI CREDITI V/CLIENTI	2.000	2.000	0	0,00
F.DO SVALUTAZIONE CREDITI V/CLIENTI	(3.764.279)	(3.737.400)	(26.879)	0,72
NOTE DI CREDITO DA EMETTERE	(239.397)	(373.802)	134.404	(35,96)
TOTALE	21.962.651	20.257.961	1.704.690	8,41

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 21,9 milioni di Euro, al netto del Fondo svalutazione di 3,8 milioni di Euro. Alla data di redazione del presente bilancio, non si evidenziano rilevanti deterioramenti nella qualità dei crediti rateizzati, tali da compromettere il puntuale incasso delle rate dovute a fronte dei piani di rientro in essere. Rispetto al 31.12.2023 la voce registra un incremento dell’8,4% (pari a 1.705 mila Euro) a fronte di un aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni del 10,6%.

Il valore delle fatture da emettere si incrementa di Euro 1.343 mila. Queste ultime si riferiscono essenzialmente alle royalties su fatturati extra Aviation di competenza dell’esercizio 2024, fatturati posticipatamente sulla base degli introiti degli esercizi commerciali.

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

L’adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che nell’esercizio chiuso al 31.12.2024, ha subito le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile
Saldo al 31/12/2023	3.737.400
Utilizzo nell’esercizio	0
Rilasci nell’esercizio	(9.760)
Accantonamento esercizio	36.639
Saldo al 31/12/2024	3.764.279

Il fondo svalutazione crediti registra nel suo complesso un incremento di 27 mila Euro derivante dalla somma algebrica tra i rilasci pari ad Euro 9 mila dovuti essenzialmente alla conclusione di piani di rientro puntualmente onorati dai clienti alle scadenze previste, e una integrazione di Euro 37 mila per probabili perdite, effettuata ad esito della puntuale analisi delle posizioni creditorie, con particolare riguardo alle procedure concorsuali e alle azioni intraprese per il recupero dei crediti.

Alla data del 31/12/2024 risultano iscritti a bilancio, crediti verso clienti in sofferenza per addizionale comunale sui diritti d’imbarco per complessivi 2,4 milioni di Euro per la quasi totalità (2,0 milioni di Euro circa) nei confronti di Alitalia, Alitalia SAI e Alitalia linee aeree. In riferimento a tali crediti in sofferenza, AdP ha messo in atto ogni azione possibile al fine di procedere al recupero anche coattivo dei crediti.

Nel corso del 2024 è stata sancita la qualificazione di Aeroporti di Puglia quale Gestore aeroportuale come Agente contabile di fatto ai fini della gestione dell’addizionale ai diritti di imbarco passeggeri. Pertanto, si conferma che si è ottemperato nei termini di legge, all’obbligo di invio del conto giudiziale, relativo alle

addizionali ai diritti di imbarco passeggeri in partenza per il periodo 2024 alla Ragioneria Territoriale dello Stato di Bari/BAT per il visto di regolarità.

Crediti verso controllanti

I "Crediti verso controllanti" sono composti come segue:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLANTE	9.715	1.770	7.945	448,86
CRED. V/REG.PUGLIA X CONTRIBUTI	3.854.556	12.271.645	(8.417.088)	(68,59)
CRED. V/REG.PUGLIA X BIGLIETTERIA	30.274	121.765	(91.491)	(75,14)
TOTALE	3.894.545	12.395.180	(8.500.635)	(68,58)

I crediti verso la Regione Puglia ammontano a complessivi 3.894 mila euro registrando un decremento, rispetto all'esercizio 2023, di Euro 8.501 mila. In particolare, i suddetti crediti, riconciliati con la controllante in sede di procedura certificata di asseverazione dei crediti/debiti verso la Regione Puglia al 31 dicembre 2024, derivano dalle seguenti attività:

- Crediti per acquisto di biglietti aerei per conto del personale dipendente della Regione Puglia, per complessivi Euro 40 mila;
- Crediti per 2.706 mila euro a seguito della sottoscrizione in data 11 marzo 2019 della convenzione per l'attribuzione e lo svolgimento degli obblighi di interesse economico generale relativi all'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia i cui costi di gestione sono totalmente a carico dell'Ente. Tali crediti si riferiscono alle spese sostenute per l'esercizio 2024 per 7.611 mila euro al netto dell'acconto ricevuto in data 17 dicembre 2024 pari a 4.904 mila euro;
- Crediti per 1 milione di euro relativi al contributo Straordinario in favore di Aeroporti di Puglia S.p.A. a ristoro delle spese sostenute per l'evento internazionale G7 – 2024, giusto Art. 11, Legge Regionale 39 de 29 novembre 2024;
- Crediti per 102 mila euro relativi al Progetto "SOLAR" anch'esso inserito nel Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg – IPA CBC Italia-Albania-Montenegro nel quale il Dipartimento Mobilità della Regione Puglia ricopre il ruolo di Lead Partner di progetto;
- Crediti per 46 mila euro relativi al Progetto "On CLOUDNine +" inserito nel Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg – IPA SouthAdriatic Italia-Albania-Montenegro 2021-2027 nel quale la Regione Puglia ricopre il ruolo di Autorità di Gestione;

Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
CREDITI V/CLIENTI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	1.114.600	1.054.939	59.661	5,66
TOTALE	1.114.600	1.054.939	59.661	5,66

Il credito verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti, che rispetto all'esercizio precedente si

incrementa di Euro 60 mila, si riferisce a quanto anticipato da Aeroporti di Puglia per il servizio di biglietteria per amministratori e dipendenti delle Società partecipate della Regione Puglia, partito dal 01.03.2019, nonché ai corrispettivi fatturati a Puglia Promozione per la campagna pubblicitaria We are in Puglia e per il servizio info point sugli aeroporti di Bari e Brindisi.

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

Crediti tributari

I "Crediti tributari" sono composti come segue:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
CREDITO IVA	271.941	-	271.941	100
CREDITO RITENUTE LAV. AUTONOMI	10.784	10.784	-	-
CREDITO IRES DL. 201/2011	100.844	100.844	-	-
CREDITO IRAP	107.568	190.982	(83.414)	(43,68)
ALTRI CREDITI TRIBUTARI	843.964	147.500	696.464	472,18
FONDO RISCHI SU CREDITI TRIBUTARI	(98.784)	(98.784)	-	-
CREDITO IRES	207.374	121.243	86.131	71,04
TOTALE	1.443.691	472.569	971.122	205,50

I crediti tributari si incrementano di Euro 971 mila rispetto al periodo precedente.

Il credito IVA riviene dal modello IVA/2025 periodo 2024 per effetto dell'acconto IVA versato a dicembre 2024.

Il credito IRES riveniente dal modello USC/2024 redditi 2023 si è incrementato per effetto delle ritenute d'acconto subite nel corso dell'esercizio 2024.

Il credito IRAP riveniente dal modello IRAP/2024 redditi 2023 si è decrementato a causa del debito IRAP per imposte correnti 2024.

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

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

considerazione dell'incertezza dell'alea del giudizio è stato iscritto in bilancio un apposito fondo a copertura del rischio di mancato incasso del credito residuo.

La voce "Altri crediti tributari" è costituita, tra l'altro, dal credito d'imposta per Art-Bonus Legge 29 luglio 2014, n. 106 e s.m.i., riconosciuto ad AdP, sull'ammontare dell'erogazione liberale versata a favore della Fondazione Petruzzelli. Il credito ammonta complessivamente ad Euro 65 mila per il 2023. Nella voce è ricompreso anche il credito d'imposta previsto dall'art. 1, comma 1058, della legge n. 178 del 2020 c.d. Industria 4.0. Il valore degli investimenti, al fine della determinazione dell'agevolazione, è pari a Euro 2.887 mila. Il credito d'imposta 4.0 è pari ad Euro 936 mila, con un residuo alla data del 31/12/2024 di Euro 574 mila al netto di quanto compensato in F24. Nella voce è incluso anche il credito d'imposta previsto ZES Unica per il Mezzogiorno art. 16 del DL124/2023. Il valore degli investimenti, al fine della determinazione dell'agevolazione, è pari a Euro 352 mila. Il credito d'imposta ZES Unica per il Mezzogiorno è pari ad Euro 141 mila da utilizzare in compensazione in F24. Completano la voce i crediti fiscali derivanti da bonus edilizi di Euro 64 mila acquistati dai propri dipendenti con sconto e attualizzazione, a favore di AdP, nell'ambito delle misure di welfare aziendale.

Crediti per imposte anticipate

I crediti per "imposte anticipate" sono così composti:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var.%
CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	8.274.655	8.314.418	(39.763)	(0,48)
CREDITI PER IMP.ANT. SU RIV.NE	443.482	443.482	0	0,00
TOTALE	8.718.137	8.757.900	(39.763)	(0,45)

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

In riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2024, pari a 2.460 mila euro, non si è proceduto prudenzialmente ad accantonare le relative imposte anticipate. Infatti, le imposte anticipate accantonate a tutto il 31/12/2021, risultano congrue e saranno interamente utilizzate per coprire l'utile fiscale, in considerazione del fatto che l'aumento della redditività aziendale consente di prevedere un ritorno alla situazione pre-covid a partire dall'esercizio 2025.

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	2024	2023	Differenza	Var.%
ALTRI CREDITI A BREVE	1.973.432	1.438.438	534.994	37,19
CREDITI V/INAIL	536	-	536	-
CREDITI V/INPS	217.771	211.034	6.738	3,19
CREDITI V/DIPENDENTI	86.771	121.651	(34.880)	(28,67)
CREDITI V/GSE CONT. FOTOVOLTAICO	148.624	17.407	131.218	753,83

CREDITI V/ENAC CONTR. PAC	523.465	523.465	-	-
F.DO RISCHI SU CREDITI V/ALTRI	(180.929)	(180.929)	-	-
CREDITI V/ENAC X CONTRIBUTI	1.420.854	-	1.420.854	-
TOTALE	4.190.525	2.131.066	2.059.459	96,64

Rispetto all'esercizio precedente, la voce si incrementa in valore assoluto di circa Euro 2.059 mila.

I crediti vantati nei confronti di ENAC si incrementano di circa 1.420 mila euro a seguito della conclusione dei lavori di Riqualifica della pista RWY 13/31 ed Impianti AVL. Si registra, inoltre l'incremento per circa 870 mila euro del credito nei confronti del Dipartimento per le politiche della famiglia della Presidenza del Consiglio dei Ministri a seguito della conclusione del progetto "SORREASY". si evidenzia infine la liquidazione a saldo del contributo Interreg Greece - Italy 2014-2020 per 287 mila euro.

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

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

IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
22.528.574	16.602.263	5.926.311

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

Nel 2024 la voce registra un incremento di Euro 5.926 mila rispetto all'esercizio precedente, come esposto nella tabella che segue:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
DEPOSITI BANCARI	22.481.803	16.548.565	5.933.238	35,85
CASSA	46.771	53.698	(6.927)	(12,90)
TOTALE	22.528.574	16.602.263	5.926.311	35,70

Tale incremento è giustificato in parte dalla liquidazione finanziaria da parte della Regione Puglia dei contributi pubblici a compensazione delle spese per il servizio SIEG di Foggia a dicembre 2024 ed in parte ad una puntuale programmazione finanziaria delle spese relative agli investimenti infrastrutturali.

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
769.029	777.478	(8.449)

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

Il conto esprime unicamente risconti attivi afferenti ai costi per servizi sostenuti nell'esercizio 2023, la cui competenza è riferita agli esercizi successivi. Alla data del 31.12.2024 non sussistono ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
RISCONTI ATTIVI	769.029	777.478	(8.449)	(1,09)
TOTALE	769.029	777.478	(8.449)	(1,09)

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

Descrizione	2024	2023	Differenza
Assicurazioni	254.164	266.616	(12.451)
Assistenze software e manutenzione impianti	167.963	93.661	74.302
Vestiaro e D.P.I	181.415	330.480	(149.064)
Verifiche periodiche impianti	-	-	-
Licenze Software	-	-	-
Abbonamenti a riviste e giornali	14.667	10.222	4.445
Diritti e licenze	6.291	2.431	3.860
Fidejussioni contrattuali	24.834	22.409	2.424
Promozioni commerciali	-	-	-
Erogazioni liberali	-	-	-
Compensi professionali diversi	7.009	17.527	(10.518)
Noleggi e fitti diversi	21.335	16.939	4.395
Altri di ammontare non apprezzabile	91.350	17.193	74.157
Totale	769.029	777.478	(8.449)

La Voce si decrementa rispetto all'esercizio precedente di Euro 8 mila.

Passività

A) Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
44.622.358	47.903.137	(3.280.779)

Alla data del 31 dicembre 2024, il capitale sociale risulta composto da n. 25.822.845 azioni del valore nominale di 1 Euro.

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

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

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

- nel 2021, la perdita dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 pari ad Euro 18.985 mila è stata coperta utilizzando la riserva di rivalutazione *ex lege* 126/2020.
- nel 2023, la perdita dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 pari ad Euro 5.910 mila è stata coperta utilizzando la riserva di rivalutazione *ex lege* 126/2020.
- nel 2024, la perdita dell'esercizio chiuso al 31/12/2023 pari ad Euro 3.786 mila è stata coperta utilizzando la riserva di rivalutazione *ex lege* 126/2020.

Nel prospetto che segue si evidenziano le variazioni intervenute:

	Capitale Sociale	Riserva di rivalutazione	Riserva Legale	Riserva Straordinaria	Differenza da arrotondam.	Riserva per opere di copertura dei flussi fin. Attesi	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1° gennaio 2023	25.822.845	19.568.762	1.332.709	10.110.329	1	2.669.012	-5.910.424	53.593.234
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		-5.910.423			-1		5.910.424	-
Risultato dell'esercizio							-3.785.865	3.785.865
Estinzione strumenti finanziari derivati								-
Altre variazioni					-3	-1.904.229		1.904.232
Saldo al 31 dicembre 2023	25.822.845	13.658.339	1.332.709	10.110.329	-3	764.783	-3.785.865	47.903.137
Destinazione risultato dell'esercizio precedente		-3.785.866			1		3.785.865	-
Risultato dell'esercizio							-2.515.998	2.515.998
Estinzione strumenti finanziari derivati								-
Altre variazioni					2	-764.783		764.781
Saldo al 31 dicembre 2024	25.822.845	9.872.473	1.332.709	10.110.329	0	0	-2.515.998	44.622.358

Di seguito prospetto di riconciliazione delle Riserva di rivalutazione al 31/12/2024:

Descrizione	Riserva rivalutazione D.L. 185/2008	Riserva rivalutazione D.L. 104/2020	Riserva rivalutazione al 31/12/2024
Esercizio 2008 - Rivalutazione D.L. 185/2008	7.867.270		
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2008	-7.634.576		
Esercizio 2020 - Rivalutazione D.L. 104/2020		38.276.350	
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2020		-18.985.114	
Destinazione Utile Esercizio chiuso il 31/12/2021		44.831	
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2022		-5.910.423	
Copertura Perdita Esercizio chiuso il 31/12/2023		-3.785.865	
TOTALE	232.694	9.639.779	9.872.473

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

Descrizione	Importo
Saldo al 31 dicembre 2023	764.783
Variazioni nell'esercizio	
Decremento per variazioni di fair value	-2.998
Incremento per variazioni di fair value	193.215
Rilascio a conto economico	-955.000
Rilascio a rettifica di attività/passività	
Saldo al 31 dicembre 2024	0

Le variazioni sono relative a strumenti finanziari derivati sottoscritti per la copertura del rischio di tasso di interesse liquidati a seguito dell'estinzione anticipata del mutuo in pool di Banca Intesa Sanpaolo S.p.A., avvenuta in data 1° marzo 2024.

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

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile
Capitale	25.822.845	B	
<i>Riserva di capitale</i>			
Riserva rivalutazione D.L. 185/2008	232.695	A, B	232.695
Riserva rivalutazione D.L. 104/2020	9.639.778	A, B	9.639.778
<i>Riserva di utili</i>			
Riserva legale	1.332.709	B	
Altre riserve	10.110.329	A, B, C	10.110.329
Utili (perdite) dell'esercizio	-2.515.998	A, B, C	-2.515.998
<i>Riserva di copertura dei flussi finanziari</i>			
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi			
Totale	44.622.358		17.466.804
Quota non distribuibile			7.356.475
Residua quota distribuibile			10.110.329

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

B) Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
5.954.696	5.892.241	62.455

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
F.DO RISCHI LEGALI	4.156.154	4.093.699	62.455	1,53
F.DO SERVIZIO ANTINCENDIO	1.798.542	1.798.542	0	0,00
TOTALE	5.954.696	5.892.241	62.455	1,06

Altri

In detta voce sono iscritti i seguenti accantonamenti.

DESCRIZIONE	31.12.2023	Accanton.	Utilizzi	Rilasci	31.12.2024
F.DO SERVIZI ANTINCENDIO	1.798.542	0	0	0	1.798.542
F.DO RISCHI LEGALI	4.093.699	532.279	108.728	361.096	4.156.154
TOTALE	5.892.241	532.279	108.728	361.096	5.954.696

Si evidenzia che il fondo rischi legali, pari a Euro 4.094 mila alla data del 31.12.2023, nel corso del 2024 è stato:

- utilizzato per Euro 109 mila per liquidazione competenze legali;
- rilasciato per Euro 361 mila, a causa della rilevazione in bilancio di eccedenze di accantonamenti effettuati in esercizi precedenti rispetto agli oneri effettivamente sostenuti a seguito di accordi transattivi favorevoli o per definizioni di cause legali intervenute nel corso dell'esercizio;
- incrementato di 532 mila Euro in un'ottica prudenziale e sulla base della valutazione di eventi probabili, al fine di coprire eventuali passività potenziali connesse a contenziosi esistenti e competenze legali. L'incremento è stato iscritto rispettivamente nelle voci del conto economico B12 e B13.

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

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

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
1.104.618	1.167.999	(63.381)

Il fondo TFR ha subito, nel corso del 2024, variazioni in diminuzione che tengono conto (i) dei pagamenti a fronte di uscite della Società, (ii) delle anticipazioni erogate nonché (iii) dei trasferimenti a fondi di previdenza integrativa e al fondo di tesoreria Inps effettuati in coerenza con la riforma della previdenza complementare, introdotta dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007). Il fondo è costituito dal totale delle quote accantonate per ciascun dipendente alla data del 31.12.2023, avendo a base di determinazione tutte le componenti non occasionali della retribuzione.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2024 sono qui di seguito indicate.

Variazioni	Importo
Fondo al 01.01.2024	1.167.999
Incremento per accantonamento dell'esercizio	1.131.762
Decremento per riclassifiche	(16)
Decremento per trasferimento fondi ex lege 296-2006 (privati)	(793.344)
Decremento per utilizzo per risoluzione di rapporti, per anticipazioni	(225.097)
Contributi a carico dipendenti	(66.698)
Imposta sostitutiva	(15.531)
Decremento per recupero anticipi quote TFR da Fondo TFR Tesoreria	(94.457)
Fondo al 31.12.2024	1.104.618

D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
115.563.183	107.937.459	7.625.724

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

<u>Descrizione</u>	<u>Entro</u> <u>12 mesi</u>	<u>Oltre</u> <u>12 mesi</u>	<u>Oltre</u> <u>5 anni</u>	<u>Totale</u>
Obbligazioni	-	3.241.043	21.112.844	24.353.887
Debiti verso banche	9.054.054	10.227.837	-	19.281.891
Acconti	4.583.696	-	-	4.583.696
Debiti verso fornitori	33.637.749	32.232	27.000	33.696.981
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	99.474	-	-	99.474
Debiti tributari	750.334	-	-	750.334
Debiti verso istituti di previdenza	777.482	-	-	777.482
Altri debiti	31.398.883	620.555	-	32.019.438
Totale	80.301.672	14.121.667	21.139.844	115.563.183

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.

Obbligazioni

<u>Descrizione</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>Differenza</u>	<u>Var. %</u>
OBBLIGAZIONI ESIG. OLTRE 12M	24.353.887	-	24.353.887	100%
TOTALE	24.353.887	-	24.353.887	100%

Aeroporti di Puglia S.p.A ha emesso la prima tranche di obbligazioni senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni e tasso di interesse annuale pari a 4,87%, collocata in data 1° marzo 2024 presso fondi gestiti da Pricoa Private Capital, divisione di PGIM Inc, uno dei principali Asset Manager a livello globale. L'operazione si colloca nel contesto di un più ampio accordo (Private Shelf Agreement) con l'investitore per un ammontare pari a circa 65 milioni di euro nell'arco dei prossimi tre anni.

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

I covenant previsti sono:

- Il flusso di cassa operativo, storico e prospettico, dev'essere superiore alla somma della quota capitale e della quota interessi prevista per l'anno di almeno 1,2 volte;
- l'indebitamento finanziario netto non deve eccedere l'EBITDA di oltre 4 volte;
- l'indebitamento finanziario netto non deve eccedere il 75% del Capitale Investito Netto Regolatorio;
- l'indebitamento finanziario a breve termine, correlato a linee di credito garantite, non deve eccedere il 5% del valore complessivo dell'attivo patrimoniale.

La Società ha calcolato i covenant economico/finanziari previsti dal prestito obbligazionario che, al 31 dicembre 2024, risultano in linea con i livelli definiti e sopra esposti.

Debiti verso banche

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

DESCRIZIONE	31.12.2024	31.12.2023	Differenza	Var. %
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - APERTURE DI CREDITO	1.796.215	4.667.934	(2.871.719)	(0,62)
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - FINANZIAMENTO	6.810.000	7.600.000	(790.000)	(0,10)
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - FINANZIAMENTO	5.000.000	-	5.000.000	1,00
DEBITI V/BANCHE ENTRO 12 MESI - MUTUI	1.621.622	3.420.287	(1.798.665)	(0,53)
DEBITI V/BANCHE OLTRE 12 MESI - MUTUI	4.054.054	18.730.247	(14.676.193)	(0,78)
TOTALE	19.281.891	34.418.467	(15.136.576)	(44,00)

Le voci relative all'indebitamento a breve rappresentano l'utilizzo delle linee di credito concesse nelle varie forme tecniche: scopertura in conto corrente, anticipo fatture, anticipazioni finanziarie dei crediti verso lo Stato derivanti dall'anticipato pagamento delle opere previste nei Piani di Sviluppo Aeroportuale e la quota corrente dei mutui. In particolare, la voce debiti per aperture di credito entro i 12 mesi registra un decremento di 2.872 mila Euro rispetto al 2023 dovuto principalmente alla liquidazione nel mese di dicembre 2024 del contributo pubblico regionale per la gestione SIEG di Foggia sulla linea di credito revolving a breve ad esso dedicata.

La voce debiti per finanziamento entro i 12 mesi registra un decremento di 0,8 milioni di euro rispetto al 2023 a seguito della chiusura a settembre 2024 del finanziamento "HOTMONEY" di 5 milioni di euro parzialmente compensata dalla sottoscrizione di altri finanziamenti a breve termine per un totale di 4,2 milioni di euro.

La voce debiti per mutui entro 12 mesi si decrementa di circa 1,8 milioni di euro, dovuto per circa 520 mila euro all'estinzione del mutuo BPER e, per i restanti 1,3 milioni di euro, all'estinzione del Mutuo in Pool coordinato da Banca Intesa.

La voce debiti per mutui oltre i 12 mesi, si decrementa di 14,7 milioni euro a seguito del rimborso integrale del finanziamento a lungo termine concesso dal Pool bancario coordinato da Banca Intesa (mutuo in pool) avvenuto in data 1° marzo 2024. In particolare, la società ha provveduto ad estinguere in via anticipata il finanziamento a lungo termine attraverso l'emissione di un prestito obbligazionario senior unsecured da 25 milioni di euro con scadenza a 15 anni. In conseguenza dell'estinzione del suddetto mutuo, sono venuti meno i vincoli/covenants ad esso correlati. Per i dettagli dell'operazione si rimanda alla Relazione sulla Gestione 2024.

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 31.12.2024	Quota entro l'esercizio successivo	Quota oltre l'esercizio successivo	Quota oltre i 5 anni
Intesa San Paolo	15/11/2004	10.000.000	01/01/2010	30/06/2028	37 rate semestrali	variabile Euribor + spread	1.446.181	413.195	1.032.986	-
Intesa San Paolo	09/07/2009	20.000.000					4.229.495	1.208.427	3.021.068	-
Totale							5.675.676	1.621.622	4.054.054	-

Nel corso dell'esercizio 2024 si è proceduto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 2,1 milioni di Euro.

Acconti

La voce "Acconti" è composta come di seguito:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
ALTRI ACCONTI	324.421	780.825	(456.404)	(58,45)
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE	393.997	393.997	-	-
DEB. PER FIN. CIPE INFRASTRUTTURE OLTRE 12 MESI	3.865.278	3.865.278	-	-
DEB. X FINANZIAM. PROG. RIQUALIF. PISTA BR	-	6.669.822	(6.669.822)	(100,00)
TOTALE	4.583.696	11.709.922	(7.126.226)	(60,86)

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

Nel corso del 2024 la voce ha registrato complessivamente un decremento di 7.126 mila Euro dovuto principalmente alla conclusione dei lavori di riqualifica della pista 13/31 di Brindisi con conseguente giroconto della relativa voce di acconto, nei contributi conto impianti e risconto per la parte non di competenza dell'esercizio.

Da evidenziare, infine, il giroconto a contributo conto impianti di circa 430 mila euro dell'acconto incassato per la realizzazione delle palestre aziendali nell'ambito del progetto *Sorreesy* finanziato attraverso il Fondo per le politiche della famiglia della Presidenza del Consiglio dei ministri, dedicato a progetti per il welfare aziendale.

Debiti verso fornitori

I “Debiti verso fornitori” sono composti come di seguito:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
FORNIT.C/NOTE CRED.DA RICEV.	(3.107.335)	(4.609.949)	1.502.614	(32,60)
DEBITI V/FORNITORI	18.774.673	17.175.654	1.599.019	9,31
FORNITORI C/FT DA RICEVERE	13.831.622	12.945.824	885.799	6,84
CANONI DEMANIALI	4.198.021	3.650.196	547.825	15,01
TOTALE	33.696.981	29.161.725	4.535.257	15,55

I debiti verso fornitori, al netto di sconti, si riferiscono sia alle obbligazioni di pagamento contratte per la gestione corrente (acquisti di beni e prestazioni di servizi), sia a quelle assunte per la realizzazione dei lavori di ampliamento delle infrastrutture dei quattro scali aeroportuali. L'importo è comprensivo anche dei debiti v/Enac per i canoni demaniali di gestione aeroportuale (L. 662/1996) per la seconda rata calcolata sulla base del traffico 2023 e versata entro il 31 gennaio 2025, e per la quota a conguaglio conteggiata sul traffico consuntivato nel 2024, da pagare entro il 31.07.2025.

La voce nel suo complesso registra un incremento del 15,55% dovuto essenzialmente all'incremento dei costi per acquisizione di beni e servizi legati all'incremento del traffico aeroportuale ed all'avvio del Piano degli Investimenti Aeroportuali 2024 – 2027 approvato da ENAC in data 9 agosto 2024 con nota prot. 119126-P.

I debiti verso fornitori comprendono una quota esigibile oltre i 12 mesi pari ad Euro 52 mila, di cui 27 mila esigibili oltre i 5 anni.

Debiti vs. controllanti

Al 31 dicembre 2024 non risultano in essere debiti nei confronti della controllante.

Debiti vs. imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
DEBITI V/FORNITORI CONTROLLATI DALLA CONTROLLANTE	99.474	78.148	21.327	27,29
TOTALE	99.474	78.148	21.327	27,29

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	2024	2023	Differenza	Var. %
DEBITO IVA	-	192.058	(192.058)	(100,00)
ERARIO C/IMP. SOST. TFR	3.712	-	3.712	100,00
ERARIO C/RITENUTE	556.492	544.382	12.110	2,22
ERARIO C/IRAP ESERCIZIO	-	-	-	100,00
ALTRI DEBITI V/ERARIO	190.129	189.016	1.113	0,59
TOTALE	750.334	925.456	(175.122)	(18,92)

Nei debiti tributari non si rilevano debiti per IVA in quanto la dichiarazione IVA/2025 periodo 2024 evidenzia un credito per effetto dell'acconto IVA versato a dicembre 2024.

Tra i debiti tributari sono compresi i debiti per ritenute IRPEF sulle retribuzioni e sui compensi erogati ai professionisti relativi al mese di dicembre 2024, rispettivamente pari ad Euro 543 mila e 13 mila,

Nella voce altri debiti tributari è ricompresa l'imposta di Bollo sulle fatture elettroniche per Euro 4 mila, il saldo 2024 delle Accise nei confronti dell'Agenzia delle Dogane pari ad Euro 1 mila nonché i debiti per IVA 2010-2011 per Euro 185 mila, su fatture inerenti la rete eliportuale, non ancora versata perché oggetto di contenzioso ancora in corso con l'Agenzia delle Entrate.

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	2024	2023	Differenza	Var. %
DEBITI V/INPS	718.513	587.258	131.254	22,35
DEBITI V/INAIL	3.033	11.905	(8.872)	(74,52)
DEBITI V/PREVINDAI	53.533	46.134	7.399	16,04
DEBITI V/INPGI	508	890	(382)	(42,89)
DEBITI V/CASAGIT	769	754	15	1,96
DEBITI V/FPCGI	1.126	1.118	8	0,74
TOTALE	777.482	648.059	129.423	19,97

I debiti verso gli Enti previdenziali sono relativi ai contributi maturati sulle retribuzioni di dicembre 2024, mentre il debito v/Inail si riferisce al saldo 2024 derivante dall'autoliquidazione presentata nel febbraio 2025.

Altri debiti

Gli "Altri debiti" sono composti come di seguito:

Esigibili entro l'esercizio successivo

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
DEBITI V/DIPENDENTI	2.694.744	2.569.275	125.469	4,88
DEBITI V/DIPENDENTI WELFARE AZIENDALE	258.546	223.381	35.165	15,74
ALTRI DEBITI A BREVE	16.742.573	17.508.795	(766.222)	(4,38)
DEBITI X ADDIZ.DIRITTI IMBARCO	11.491.240	9.994.385	1.496.856	14,98
DEBITI V/COMP.AEREE PER BIGLIET.	211.175	251.188	(40.013)	(15,93)
DEBITI V/IATA PER BIGLIET.	604	3.663	(3.059)	(83,51)
TOTALE	31.398.883	30.550.688	848.195	2,78

Esigibili oltre l'esercizio successivo:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
DEPOSITI CAUZIONALI SUBCONC.	620.555	444.994	175.561	39,45
TOTALE	620.555	444.994	175.561	39,45

Nel complesso la voce registra, rispetto all'esercizio precedente, un incremento pari ad Euro 1.024 mila.

In particolare, l'aumento ha riguardato i debiti relativi alle addizionali sui diritti di imbarco passeggeri che al 31.12.2024 ammontano complessivamente ad Euro 11.491 mila (+ 1.497 mila euro rispetto all'esercizio 2023)

Tale voce accoglie inoltre il debito verso Enac relativo al servizio Antincendio dei Vigili del Fuoco che è stato adeguato sulla base degli esiti del contenzioso in essere. Come ogni anno, la Società ha contabilizzato sulla base delle disposizioni ENAC la quota maturata nell'esercizio per il servizio Antincendio pari ad Euro 1.387 mila. Pertanto, il debito complessivo al 31.12.2024 ammonta ad Euro 14.781 mila ed è iscritto nella voce Altri debiti a breve.

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

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
157.952.963	158.424.268	(471.305)

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale. Al 31.12.2024 i ratei e risconti passivi ammontano a circa Euro 157.953 mila e registrano un decremento di Euro 471 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 87.152 mila e che gli stessi sono stati esposti nel presente bilancio attraverso l'accredito graduale a conto economico con un criterio sistematico in connessione alla vita utile del bene stesso (beni iscritti nella voce BII4 – Immobilizzazioni Materiali – Altri Beni). La composizione della voce è così dettagliata (art. 2427, comma 1, n. 7, c.c.).

Di seguito il dettaglio dei ratei e dei risconti passivi:

Descrizione ratei	2024	2023	Differenza	Var. %
Contributi su competenze variabili dipendenti	69.212	66.339	2.873	4,33
Interessi passivi	425.505	34.830	390.675	1121,66
TOTALE	494.717	101.169	393.548	389

Descrizione risconti	2024	2023	Differenza	Var. %
Canoni di sub concessione	189.221	323.080	(133.859)	(41)
Proventi security e patenti aeroportuali	0	89.594	(89.594)	(100)
Proventi di pubblicità	159.682	27.893	131.789	472,5
Contributo c/impianti	157.107.222	157.879.411	(772.189)	(1)
Altri	2.120	3.121	(1.001)	(32)
Totale risconti	157.458.246	158.323.099	(864.853)	(1)

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.23	Incrementi	Decrementi	Conto Economico 2024	Risconti passivi al 31.12.24
		Beni gratuitamente devolvibili - fin. PON:	64.494	16.537	-	-	2.549	13.988
ENAC	FO	Riattamento aviorimesse e palazzine soccorso	364	43	-	-	15	28
ENAC	BR	Nuovo impianto di termo-condizionamento	1.579	190	-	-	63	127
ENAC	BR	Riqualfica del piazzale di sosta aeromobili	2.261	362	-	-	90	272
ENAC	FO	Riqualficazione infrastrutture di volo	886	142	-	-	35	107
ENAC	FO	Ripristino Aerostazione passeggeri	2.595	519	-	-	105	414
ENAC	BA	Nuova aerostazione passeggeri	45.540	12.508	-	-	1.790	10.718
ENAC	BA	Opere di pertinenza: passerelle telescopiche	1.924	530	-	-	76	454
ENAC	BA	Ampliamento dei piazzali di sosta e vie di rullaggio	9.345	2.243	-	-	375	1.868
ENAC	BA	Ripristino degli ammaloramenti dei piazzali di sosta aa.mm.	1.349	540	-	-	54	486
ENAC	BA	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione alla nuova normativa security	2.227	891	-	-	89	802
ENAC	BA	Smaltimento acque meteoriche	1.432	573	-	-	57	516
ENAC	BA	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.432	515	-	-	57	458
ENAC	BA	Ristrutturazione Caserma VVF	1.441	576	-	-	58	518
ENAC	BA	Interventi di riqualfica della pavimentazione della pista di volo 07/25	1.156	416	-	-	46	370
ENAC	BA	Lavori di riqualficazione di un tratto di Via D'Annunzio ed inserimento di rotatoria al crocevia con Via E.Ferrari	189	67	-	-	7	60
ENAC	BR	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	165	59	-	-	7	52
ENAC	BR	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	9.944	3.574	-	-	398	3.176
ENAC	BR	Adeguamento e potenziamento infrastruttura 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	8.329	-	-	834	7.495

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.23	Incrementi	Decrementi	Conto Economico 2024	Risconti passivi al 31.12.24
ENAC	BR	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche)	3.769	1.507	-	-	151	1.356
ENAC	BR	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1.453	523	-	-	58	465
ENAC	BR	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	845	270	-	-	34	236
Regione Puglia	BA	Progetto Interreg Italia-Albania - Ampliamento ed adeguamento vecchia aerostazione	1.300	191	-	-	42	149
ENAC	BA	Impianto di depurazione e smaltimento bottini di bordo -Contributi PON	500	140	-	-	20	120
Regione Puglia	BA	Sistemazione nuova sede Protezione Civile	1.350	660	-	-	54	606
ENAC	BA	Adeguamento e completamento strada perimetrale	306	110	-	-	12	98
ENAC	BA	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2.010	636	-	-	80	556
Regione Puglia	BA	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e breteila di collegamento	7.718	3.693	-	-	308	3.385
Regione Puglia	BA	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	8.969	4.267	-	-	356	3.911
Regione Puglia	TA	Adeguamento infrastrutture di volo con modifica della viabilità esistente - potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica	97.525	39.131	-	-	3.920	35.211
Regione Puglia	TA	Opere elettromeccaniche deposito carburanti	2.413	966	-	-	97	869
ENAC	BA e BR	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.452	33	-	-	8	25
Regione Puglia	BA	Realizzazione stazione Ferrotranviaria	167	66	-	-	7	59
ENAC	BA	Sistema di smistamento bagagli	2.668	985	-	-	130	855
Regione Puglia	BA	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	451	243	-	-	21	222
Regione Puglia	BR	Opere dovute all'incremento del traffico aeroportuale	732	332	-	-	28	304
Regione Puglia	FO	Opere elettriche	116	55	-	-	6	49
Regione Puglia	FO	Impianti speciali	100	48	-	-	5	43
Regione Puglia	FO	Opere civili	154	73	-	-	8	65

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.23	Incrementi	Decrementi	Conto Economico 2024	Risconti passivi al 31.12.24
Regione Puglia	BA	Potenziamento impianto elettrico	159	96	-	-	6	90
Regione Puglia	BA	Centro polifunzionale prima infanzia	710	369	-	-	28	341
Regione Puglia	FO	Adeguamento Infrastrutture di volo	11.142	6.462	-	-	432	6.030
ENAC	BA	Ampliamento aerostazione lato est - contributi PON Trasporti	12.448	7.966	-	-	499	7.467
Regione Puglia	BA	Ampliamento aerostazione lato est - contributi CIPE 142/99	7.994	5.173	-	-	320	4.853
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Aerostazione contributi POI 2007-2013	4.157	2.661	-	-	167	2.494
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Impianto di cogenerazione contributi POI 2007-2013	4.120	2.801	-	-	165	2.636
Ministero dell'ambiente	BA	Efficientamento energetico Impianto AVL contributi POI 2007-2013	1.527	1.039	-	-	61	978
Regione Puglia	BR	Ristrutturazione caserma VVF	1.271	864	-	-	51	813
Regione Puglia	BR	Rifacimento piazzali di sosta aeromobili	5.269	4.004	-	-	211	3.793
Regione Puglia	BR	Ampliamento sale imbarco	6.218	4.726	-	-	249	4.477
ENAC	BA	Raccordi C e D e Riqualfica Piazzali	4.289	3.260	-	-	172	3.088
Regione Puglia	TA	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Lotto Hangar Two	4.118	3.294	-	-	165	3.129
Regione Puglia	TA	Adeguamento Infrastrutture di Volo - Piattaforma Logistica Integrata	8.731	7.684	-	-	350	7.334
ENAC	BA	Adeguamento Infrastrutture di Volo e prolungamento Pista - Adeguamento RESA	7.579	6.366	-	-	304	6.062
ENAC	BA	Impianti AVL	3.336	2.802	-	-	134	2.668
Regione Puglia	FO	Prolungamento Pista di Volo RWY 15/33	12.006	10.567	-	-	481	10.086
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto FreshWays - Programma di Cooperazione Interreg V.A. Italy - Greece 2014-2020	1.312	1.031	-	-	134	897
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto Adegreen - Programma di Cooperazione Interreg CBC Italia - Croazia 2014-2020	34	17	-	-	7	10
Regione Puglia	BA	Progetto OnCloudNine - Programma di Cooperazione Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014/2020	248	124	-	-	50	74
Autorità di Gestione Programma Interreg	BA	Progetto Interpass - Adriatic-Ionian Programme INTERREG V-B Transnational 2014-2020	33	16	-	-	7	9
Regione Puglia	BA	Smaltimento acque meteoriche Parcheggio P3	169	149	-	-	7	142

Ente	APT	Descrizione progetti	Contributo concesso	Risconti passivi al 31.12.23	Incrementi	Decrementi	Conto Economico 2024	Risconti passivi al 31.12.24
Agenzia delle Entrate	BA	Beni agevolabili ai sensi dell'art. 1, commi 1051-1063 della legge 178/2020 - INDUSTRIA 4.0	936	45	861	-	187	719
Regione Puglia	BR	Sistema monitoraggio aria	175	158	-	-	35	123
Regione Puglia	BA e BR	Progetto Mimosa (pax in bici)	212	201	-	-	21	180
Stato	Brindisi	Investimenti ZES Unica	141	-	141	-	14	127
Stato	Brindisi	Riqualifica Pista di volo RWY 13/31	10.061	-	10.061	-	403	9.658
Stato	BA e BR	Palestre aziendali	1.189	-	1.189	-	48	1.141
Regione Puglia	Grottaglie	Tendostrutture Aeroporto di Grottaglie	1.148	-	1.148	-	57	1.091
Stato	BA e BR	Mobili ed arredi per palestre	101	-	101	-	6	95
		TOTALE	350.482	157.879	13.501	-	14.274	157.107

Come sopra evidenziato, i risconti passivi nel complesso si sono decrementati di 772 mila Euro, a fronte di contributi in c/impianti di competenza 2024 di 14.274 mila euro. La differenza scaturisce dagli incrementi derivanti dall'entrata in funzione di investimenti finanziati attraverso i fondi statali (ENAC, ZES Unica, Dipartimento politiche della famiglia) e regionali (Bilancio autonomo).

Impegni, garanzie e debiti assistiti da garanzie reali

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

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

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

6.ter - Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

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

Conto economico

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

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

Informativa per settore

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

Descrizione	2024	2023	Differenza
Iscritti nei ricavi delle vendite e delle prestazioni	106.049.701	95.890.637	10.159.064
Diritti	59.253.448	54.922.593	4.330.855
Handling	16.519.330	13.861.244	2.658.086
Beni ad uso comune e beni di uso esclusivo	2.644.072	2.312.195	331.878
Proventi per servizi centralizzati	240.309	250.668	(10.359)
Attività Accessorie	27.392.542	24.543.938	2.848.604
Iscritti negli altri ricavi e proventi	4.634.783	2.443.179	2.191.604
Residuali	4.634.783	2.443.179	2.191.604
Totale	110.684.484	98.333.816	12.350.667

Diritti

Corrispettivi a fronte dell'utilizzo del complesso infrastrutturale relativo ai quattro aeroporti pugliesi (diritti di approdo e decollo, diritti di imbarco passeggeri, diritti di imbarco e sbarco merci, diritti di sosta degli aeromobili, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri in partenza, del bagaglio a mano e dei bagagli da stiva, PRM).

Sulla base della procedura di Consultazione degli Utenti, definita dai Modelli tariffari dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in merito alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2019-2022 della Rete aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie), il Piano tariffario vigente ha avuto applicazione dal 15.12.2019 e, sulla base delle indicazioni impartite dall'ART con Delibera n. 58/2020, è stato applicato con i livelli definitivi a partire dall'1.07.2020. Sulla base delle risultanze della Consultazione tariffaria con gli Utenti avvenuta il 30 Ottobre 2023, con nota prot. 2118/2023 del 21.12.2023 è stata autorizzata

dall'Autorità di regolazione dei Trasporti, l'applicazione anche nel 2024 delle tariffe aeroportuali applicate nel 2023 e fino all'approvazione della nuova proposta tariffaria 2024-2027.

Handling

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

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

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

Attività commerciali extra aviation

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

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
135.210.776	121.433.121	13.777.655

Il valore della produzione, pari a circa 135 milioni Euro, registra un incremento di 13,8 milioni di Euro.

Di seguito è riportata la composizione sintetica dei ricavi per categoria di attività. (Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

DESCRIZIONE	2024	2023	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	106.049.701	95.890.637	10.159.064
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	574.769	588.289	(13.520)
Altri ricavi e proventi	28.586.306	24.954.195	3.632.111
Totale	135.210.776	121.433.121	13.777.655

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI DI GESTIONE	898.550	701.209	197.341	28,14
PROVENTI DI HANDLING	16.519.330	13.861.244	2.658.086	19,18
PROVENTI DI BIGLIETTERIA	451.408	336.028	115.380	34,34
CANONI SUBCONCESSIONE	25.648.410	23.192.224	2.456.186	10,59
CANONI USO SALA VIP	716.668	465.374	251.294	54,00
CANONI SUB. SPAZI PUBBLICITARI	1.151.536	1.013.531	138.005	13,62
CANONI SUB SERV. RIF. CARBURANTE	1.039.486	956.606	82.880	8,66
PROVEN. DA PARCHEGGIO	228.271	201.631	26.640	13,21
DIRITTI AEROPORTUALI	59.253.448	54.922.593	4.330.855	7,89
PROV. SERV. CENTRALIZZATI	142.596	240.198	(97.601)	(40,63)
TOTALE	106.049.701	95.890.637	10.159.064	10,59

Rispetto al 2023, i ricavi delle vendite e delle prestazioni registrano nel complesso un incremento del 10,59% per effetto dell'incremento dei volumi di traffico che a livello di sistema aeroportuale pugliese hanno registrato un +10,51%.

In particolare:

- i ricavi dell'attività di handling aumentano del 19,18% derivante dall'incremento del numero di tocche registrate nell'anno (+ 8,4%), nonché dalla rinegoziazione di alcuni contratti di assistenza a terra, mentre i ricavi per diritti e tasse aeroportuali aumentano del 7,89%;
- i canoni di sub concessione registrano un incremento del 10,59% derivante dalla sottoscrizione di nuovi contratti nonché dall'aumento dei ricavi per royalties per le attività legate direttamente all'andamento del traffico passeggeri. In particolare, registrano i maggiori incrementi i ricavi delle categorie Food (+14,6%), Retail (+24,2%) e parcheggio (+9%);

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 9.439 per fees su attività di biglietteria;
- ARET Puglia Promozione: Euro 284.360 mila per servizi Info-Point sugli Aeroporti di Bari e Brindisi e fees su attività di biglietteria;
- Arpa Puglia: Euro 445 per fees su attività di biglietteria;
- Asset: Euro 140 per fees su attività di biglietteria;
- Apulia Film Commission: Euro 22.391 per fees su attività di biglietteria;
- Puglia Sviluppo: Euro 1.824 per fees su attività di biglietteria;
- Acquedotto Pugliese: Euro 16.052 per fees su attività di biglietteria;

- ARTI: Euro 57 per fees su attività di biglietteria;
- Puglia Culture: Euro 2.418 per fees su attività di biglietteria;

La Società ha proceduto ad applicare la contabilità regolatoria, come da nuovi Modelli Tariffari emanati dall'ART con Delibera n.38/2023. . In particolare, è stata assicurata la separazione contabile delle attività di assistenza a terra (handling) rispetto alle attività di gestione aeroportuale, così come previsto dal D.Lg. 18/99 di recepimento della Direttiva UE n. 96/67 e dalle Linee Guida ENAC n. 1/2017 non applicandosi, invece, la Direttiva MEF n. 3590107 del 9.09.2019, prevalendo le disposizioni di carattere normativo di settore.

I diritti aeroportuali introitati nel periodo gennaio-dicembre 2024 registrano un incremento pari al 7,89% rispetto all'esercizio 2023, dovuto essenzialmente all'incremento del traffico passeggeri transitati sugli scali pugliesi a livello di sistema (10,51%).

CATEGORIA	2024	2023	DIFFERENZA
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	16.782.050	14.859.752	1.922.298
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	520	804	-284
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	9.617.986	8.519.687	1.098.299
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	7.049.762	6.277.803	771.959
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	4.469.695	3.980.257	489.438
DIRITTI PRM	2.106.151	2.845.686	-739.535
TOTALE BARI	40.026.165	36.483.989	3.542.176
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	7.569.963	7.077.817	492.146
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	2389,08	4472,77	-2.084
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	4.403.036	4.165.347	237.689
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	3.285.250	3.082.986	202.264
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	2.082.916	1.954.689	128.228
DIRITTI PRM	981.043	1.397.087	-416.044
TOTALE BRINDISI	18.324.598	17.682.399	642.199
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	144.507	113.356	31.150
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	293.223	325.247	-32.025
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	39.485	29.937	9.548
DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	62.278	47.218	15.060
DIRITTI PRM	19.148	21.078	-1.930
TOTALE FOGGIA	558.641	536.836	21.805
DIRITTI IMBARCO PASSEGGERI	3.938	2.646	1.292
DIRITTI IMBARCO/SBARCO MERCI	23.006	17.106	5.900
DIRITTI APPRODO/DECOLLO/SOSTA	314.471	197.853	116.618

DIRITTI IMBARCO PAX SICUREZZA	1.608	1.079	530
DIRITTI BAGAGLI DA STIVA	1019,67	683,88	336
DIRITTI PRM	0	0	0
TOTALE GROTTAGLIE	344.044	219.368	124.676
TOTALE GENERALE	59.253.448	54.922.593	4.330.855

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
INCREM.IMMOBILIZZ. IMMATERIALI	32.239	56.677	(24.438)	(43,12)
INCREM.IMMOBILIZZ. MATERIALI	542.530	531.612	10.917	2,05
TOTALE	574.769	588.289	(13.520)	(2,30)

La voce è rappresentata dalla sospensione di costi relativi a personale tecnico interno per la progettazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali inseriti nel Piano degli interventi aeroportuali 2024-2027 approvato da ENAC in data 9 agosto 2024 con nota prot. 119126-P. Il decremento rispetto all'esercizio precedente deriva dal minor impiego del personale tecnico, informatico e di sicurezza nelle fasi progettuali degli interventi infrastrutturali della rete aeroportuale pugliese.

Altri ricavi e proventi

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

DESCRIZIONE	2024	2023	Differenza	Var. %
VARI	4.634.783	2.443.179	2.191.604	89,70
CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	9.677.409	9.014.068	663.341	7,36
CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI (QUOTA ESERCIZIO)	14.274.115	13.496.948	777.167	5,76
TOTALE	28.586.306	24.954.195	3.632.112	14,56

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
ALTRI RICAVI E PROV.DIVERSI	688.027	601.979	86.048	14,29
RECUPERO SPESE DIVERSE	688.748	453.386	235.362	51,91
RECUPERO UTENZE COMUNI	1.074.575	927.997	146.579	15,80
RILASCIO FONDI SVAL.CREDITI COMM. E DIVERSI	9.760	51.189	(41.429)	(80,93)
RILASCIO FONDO RISCHI	361.096	17.754	343.342	1.933,83
SOPRAVVVENIENZE ATTIVE DIVERSE	1.812.576	390.724	1.421.852	363,90
PLUSVALENZE PATRIMONIALI	-	150	(150)	(100,00)
TOTALE	4.634.783	2.443.179	2.191.604	89,70

Rispetto all'esercizio precedente la voce "Altri ricavi e proventi" si incrementa di 2.192 mila Euro. In

particolare, l'incremento ha riguardato il rilascio del Fondo rischi legali e le maggiori sopravvenienze attive registrate nell'esercizio.

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
CONTRIB. C/ESERCIZIO REG.PUGLIA	800.000	-	800.000	-
CONTRIB. GSE FOTOVOLTAICO	188.293	126.049	62.244	49,38
ALTRI CONTRIBUTI C/ESERCIZIO	1.078.315	256.131	822.184	321,00
CONTR. REG. PUGLIA SIEG FOGGIA	7.610.800	8.631.887	(1.021.087)	(11,83)
TOTALE	9.677.408	9.014.068	663.340	7,36

I contributi in conto esercizio registrano un incremento di circa 663 mila Euro rispetto all'esercizio precedente.

A fronte di una riduzione del contributo regionale per il Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG) svolto presso l'aeroporto di Foggia dovuto all'incremento dell'attività volativa sullo scalo, si registra un incremento dovuto al riconoscimento del contributo di 800 mila euro per l'organizzazione dell'evento internazionale per lo sviluppo del settore aerospaziale Mediterranean Aerospace Matching (M.A.M.) svoltosi a Grottaglie tenutosi a marzo 2024 ed il contributo straordinario riconosciuto dalla Regione Puglia per i servizi erogati negli Aeroporti di Bari, Brindisi e Grottaglie nel corso dell'evento internazionale G7, in considerazione della presenza concomitante di molteplici delegazioni ed organizzazioni internazionali.

I contributi in conto esercizio comprendono una quota relativa al contributo per l'evento G7 e pari a 20 mila euro, versato dall'Acquedotto Pugliese come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
CONTR. DA FONDI STATALI	6.809.607	6.149.720	659.887	10,73
CONTR. DA ALTRI FONDI	6.680	6.662	18	0,27
CONTR. DA FONDI EUROPEI	259.650	236.680	22.970	9,71
CONTRIB.DA FONDI REGIONALI	7.198.178	7.103.886	94.291	1,33
TOTALE	14.274.115	13.496.948	777.167	5,76

I contributi in conto impianti, in linea con l'esercizio scorso, registrano un incremento di circa 777 mila Euro dovuto all'entrata in esercizio di investimenti infrastrutturali finanziati con fondi pubblici. In particolare, la riqualifica della pista RWY 13/31 e relativi impianti AVL di Brindisi, la tensostruttura di Grottaglie adibita ad attività di supporto al comparto aerospaziale, le palestre aziendali presso gli aeroporti di Bari e Brindisi

Nei contributi c/impianti sono ricompresi 7.198 mila euro pari alla quota annua dei contributi erogati dalla Regione Puglia per la realizzazione di infrastrutture, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
136.651.627	125.395.012	11.256.615

Si rileva un incremento di circa Euro 11.257 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 2024 e 2023 emergono le variazioni di seguito riportate:

Descrizione	2024	2023	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	979.077	975.938	3.139
Servizi	74.372.479	68.771.289	5.601.190
Godimento di beni di terzi	9.994.857	8.761.632	1.233.225
Salari e stipendi	19.701.525	18.796.733	904.792
Oneri sociali	4.247.264	3.471.639	775.625
Trattamento di fine rapporto	1.131.762	1.105.916	25.846
Altri costi del personale	51.782	27.500	24.282
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	484.766	235.143	249.623
Ammortamento immobilizzazioni materiali	23.799.238	22.085.514	1.713.724
Svalutazioni crediti attivo circolante	36.639	4.245	32.394
Variazione rimanenze materie prime	57.415	-100.377	157.792
Accantonamento per rischi	315.690	25.305	290.385
Altri accantonamenti	216.589	97.926	118.663
Oneri diversi di gestione	1.262.544	1.136.609	125.935
TOTALE	136.651.627	125.395.012	11.256.615

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

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Trattasi dei costi sostenuti per l'acquisizione di materiale di consumo strettamente correlata all'operatività aeroportuale. Si registra complessivamente un incremento di circa Euro 3 mila rispetto al 31 dicembre 2023 riferito in particolare all'acquisto di vestiario per i dipendenti, di cancelleria utilizzata nel settore handling, e di materiale di scorta impiegato nell'attività di agibilità aeroportuale.

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
ACQUISTO MATER.MANUTENZIONE	3.341	23.073	(19.732)	(85,52)
ACQ.MATER. SCORTA IMPIANTO	49.960	-	49.960	-
ACQ.MAT.OFFICINA. MEZZI RAMPA	-	1.145	(1.145)	(100,00)
ACQ.MATER. HANDLING	37.221	30.712	6.509	21,19
ACQUISTI SECURITY	-	9.600	(9.600)	(100,00)
ACQUISTO MAT.LE AGIBILITA'	31.330	73.222	(41.892)	(57,21)
ACQUISTO MATERIALE SANITARIO	9.281	2.770	6.512	235,13
CARBURANTE PER RISCALDAMENTO	47.870	38.187	9.683	25,36
CARBURANTI E LUBRIFICANTI	416.453	378.685	37.767	9,97
CANCELLERIA E STAMPATI	37.039	41.511	(4.472)	(10,77)
CANCELLERIA E STAMP.HANDLING	42.497	75.547	(33.050)	(43,75)
FOTOCOPIE	-	189	(189)	(100,00)
VESTIARIO DIPENDENTI	194.694	201.090	(6.396)	(3,18)
ALTRI ACQUISTI	102.641	92.347	10.295	11,15
ACQ.TESSERE SIST.CONTR.ACCES	6.750	6.750	-	-
ACQUISTO MATER. PULIZIA	-	1.109	(1.109)	(100,00)
TOTALE	979.077	975.938	3.140	0,32

Costi per servizi

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
PRESTAZIONI DI TERZI	729.850	617.936	111.915	18,11
PRESTAZIONI SERVIZIO PULIZIA	2.707.270	2.479.570	227.700	9,18
PRESTAZIONI FACCHINAGGIO	2.062.288	1.609.247	453.040	28,15
SERVIZIO FALCONERIA	361.848	333.545	28.303	8,49
PRESTAZIONI SERVIZIO ANTINCENDIO	732.050	647.155	84.895	13,12
GESTIONE PRONTO SOCCORSO	366.139	362.723	3.416	0,94
SERVIZIO PASS.RID.MOBILITA'	2.307.445	2.211.939	95.506	4,32
GESTIONE SALA VIP	698.593	400.255	298.338	74,54
ONERI PER SERVIZIO ANTINCENDIO	1.387.114	1.399.234	(12.120)	(0,87)
PRESTAZIONI SERVIZI SICUREZZA	10.283.057	9.298.678	984.378	10,59
INTERMEDIAZIONE AGENZIA LAVORO INTERINALE	20.210	15.962	4.248	26,61
SPESE RIPROTEZIONE PAX	240.650	150.412	90.237	59,99
SPESE POSTALI	61	28	33	118,49
CANONI ASSISTENZA FULL RENT	61.720	53.680	8.041	14,98
SERVIZIO INFO POINT	269.475	268.002	1.473	0,55
PRESTAZIONI DI MANUTENZIONE	4.299.862	4.270.696	29.166	0,68
PRESTAZIONI MANUTENZIONE VERDE	245.826	360.475	(114.649)	(31,80)
MANUTENZIONI E RIPARAZIONI	1.844.328	1.558.466	285.862	18,34
UTENZA ENERGIA ELETTRICA	3.794.780	3.566.876	227.904	6,39
UTENZA GAS	325.485	345.715	(20.230)	(5,85)
UTENZA IDRICA	639.400	548.537	90.863	16,56
UTENZA TELEFONICA	128.061	144.778	(16.718)	(11,55)
ASSISTENZA SOFTWARE E SITO WEB	564.936	392.560	172.376	43,91
TICKET RESTAURANT	535.585	512.608	22.977	4,48
ADDESTRAMENTO PROF.LE DIPEND	79.537	94.576	(15.039)	(15,90)
VISITE MEDICHE FISCALI	7.494	8.668	(1.174)	(13,55)
WELFARE AZIENDALE - COMMISSIONI	9.008	8.448	560	6,63
COMPENSI A CONSULENTI ESTERNI	493.028	433.697	59.330	13,68
PRESTAZIONI PROFESSIONALI DIVERSE	129.273	217.339	(88.067)	(40,52)
COMPENSI AMMINISTRATORE	108.000	103.327	4.673	4,52
COMPENSI COLLEGIO SINDACALE	52.000	52.000	0	0,00

CONTRIBUTI AMMINISTRATORI E SINDACI	17.131	16.809	322	1,92
VIAGGI E TRASF. CONSULENTI	5.001	1.266	3.734	294,93
VIAGGI E TRASF. AMM. RI E SIND	14.052	15.580	(1.527)	(9,80)
VIAGGI E TRASF. DIPENDENTI	67.186	65.360	1.827	2,79
ASSICURAZIONI	658.384	539.888	118.497	21,95
STAMPA ED INSERZIONI	4.090	36.690	(32.600)	(88,85)
PUBBLICITA' DIVERSE	977.007	156.489	820.518	524,33
SPESE DI RAPPRESENTANZA	20.759	22.429	(1.670)	(7,45)
ALTRI COSTI ORGANI SOCIALI	458	1.075	(617)	(57,41)
PROMOZIONI COMMERCIALI	36.651.193	34.942.046	1.709.148	4,89
PROGETTI NAZIONALI E COMUNITARI	115.900	265.532	(149.631)	(56,35)
ONERI E COMMISSIONI BANCARIE	162.930	154.688	8.242	5,33
SERVIZI SUPPORTO STRUTTURE AZIENDALI	194.016	86.305	107.711	124,80
TOTALE	74.372.479	68.771.289	5.601.190	8,14

Rispetto al precedente esercizio i costi per servizi si incrementano di circa Euro 5.601 mila.

Le voci che hanno registrato l'incremento maggiore rispetto all'esercizio precedente sono principalmente quelle direttamente collegate al traffico aeroportuale. In particolare, si sono registrati aumenti dei costi per le prestazioni di sicurezza dei passeggeri (+10,6%), di facchinaggio (+28,15%), dei costi di gestione e manutenzione delle infrastrutture aeroportuali (+5,3), delle promozioni commerciali (+4,9%) e più in generale di tutti i costi strettamente legati ai servizi operativi del business aeroportuale dovuti all'incremento del traffico aeroportuale.

Si registra, inoltre un incremento della voce spese di pubblicità diverse dovute all'organizzazione e promozione dell'evento *Mediterranean Aerospace Matching* (M.A.M.) di Grottaglie tenutosi a marzo 2024.

Nella voce "Costi per servizi" sono ricompresi 639 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	2024	2023	Differenza	Var. %
NOLEGGI E FITTI DIVERSI	179.194	125.125	54.069	43,21
CANONI NOLEGGI FULL RENT	62.590	65.655	(3.064)	(4,67)
NOLEGGIO MEZZI AEROPORTUALI	1.590.515	1.221.509	369.006	30,21
CANONI DEMANIALI V/DGAC	7.927.903	7.095.005	832.898	11,74
CANONI DEMANIALI V/ALTRI	10.039	10.490	(450)	(4,29)
LOCAZIONI E LICENZE D'USO	40.811	52.088	(11.277)	(21,65)
SERVIZI CUTE	118.096	92.732	25.365	27,35
SERVIZI WORLDTRACER	11.560	22.042	(10.481)	(47,55)
SERVIZI DCS	54.147	76.988	(22.841)	(29,67)
TOTALE	9.994.857	8.761.632	1.233.225	14,08

I costi per godimento di beni di terzi registrano un incremento di circa 1.233 mila Euro, conseguenti principalmente all'incremento dei canoni demaniali (art.2, comma 188 della Legge 23/12/1996 n. 662), da corrispondere ad ENAC sulla base del traffico aeroportuale dell'anno 2024 calcolato secondo le indicazioni fornite dallo stesso Ente. Si registra, inoltre l'incremento dei canoni relativi al noleggio dei mezzi aeroportuali

legato all'aumento del traffico aeroportuale ed all'evento internazionale G7.

Nella voce sono ricompresi 10 mila Euro a titolo di canoni per condotte acque meteoriche corrisposti al Comune di Brindisi, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

Costi per il personale

Il costo del personale per l'esercizio 2024 risulta in aumento rispetto all'esercizio precedente, come evidenzia la seguente tabella:

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var.%
SALARI E STIPENDI	15.794.767	15.421.357	373.410	2,42
ONERI SOCIALI	4.247.264	3.471.639	775.625	22,34
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.131.762	1.105.916	25.846	2,34
ALTRI ONERI DEL PERSONALE	51.782	27.500	24.282	88,30
SOMMINISTRATI	3.906.758	3.375.376	531.383	15,74
TOTALE	25.132.333	23.401.788	1.730.544	7,39

Il costo del personale si riferisce agli emolumenti, al rateo di 14ma, agli accantonamenti per ferie e rol, agli oneri previdenziali ed assicurativi ed alla quota di trattamento di fine rapporto maturata nel periodo.

L'incremento del costo tiene conto tanto delle variazioni contrattuali e retributive adottate nei confronti del personale dipendente nel corso del 2° semestre del 2023 con effetti solo in quota parte ed in misura piena nel 2024, quanto delle variazioni contrattuali e retributive adottate nel corso del 2024.

Di rilievo il maggior costo per oneri sociali è determinato principalmente dall'applicazione, in misura parziale per l'anno 2024, della misura agevolativa *DECONTRIBUZIONE SUD* con uno scostamento rispetto al 2023 pari ad euro 703 mila.

Nella voce Salari e Stipendi è altresì compreso il costo relativo al premio di risultato maturato nell'anno 2023 ed erogato nel 2024, per il 46% in forma monetaria e per il restante 57% mediante l'acquisto di beni e servizi, nell'ambito di quelli proposti dalla relativa piattaforma online di welfare aziendale, ivi incluso il versamento al fondo previdenziale di appartenenza.

Inoltre, è riportato il costo per il personale in somministrazione che registra un aumento del 15,74% in considerazione dell'utilizzo di un maggior numero di unità rispetto all'anno precedente con un impegno orario diversificato per stagione, mansione e scalo, in particolare, durante la stagione "Summer" si è reso necessario impiegare gli Addetti di scalo presso gli aeroporti di Bari e Brindisi in regime full-time in conseguenza dell'elevata attività volativa. Dovendo, come di consueto, assicurare il mantenimento di livelli adeguati di safety, security e sicurezza sanitaria negli ambienti aeroportuali, sia per gli utenti e sia per gli operatori, tenuto conto degli standard richiesti dalla certificazione EASA ai sensi del Reg. UE 139/2014 degli Aeroporti pugliesi

e della certificazione di prestatore di servizi di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. 18/1999 e del Regolamento ENAC.

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano ad Euro 24.284 mila di cui Euro 485 mila relativi alle immobilizzazioni immateriali ed Euro 23.799 mila alle immobilizzazioni materiali. Gli ammortamenti sono stati calcolati, a quote costanti, in base alla vita utile stimata dei cespiti tenendo conto della residua possibilità d'utilizzazione economica e considerando per i beni materiali anche l'usura fisica, il tutto nel rispetto delle disposizioni del codice civile.

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

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
AMMORT. CONCESSIONI, BREVETTI E MARCHI	447.488	206.022	241.466	117,20
AMMORT. ALTRE IMMOBILIZZ. IMMAT. LI	37.728	32.121	5.607	17,46
TOT. AMMORTAMENTI IMMATERIALI	485.216	238.143	247.073	103,75
AMMORT. TERRENI E FABBRICATI	140.746	18.951	121.794	642,67
AMMORT. IMPIANTI E MACCHINARI	185.255	154.981	30.275	19,53
AMMORT. ATTREZZATURE	242.669	193.899	48.770	25,15
AMMORT. ALTRI IMMOBILIZZ. MATERIALI	23.230.569	21.717.683	1.512.886	6,97
TOT. AMMORTAMENTI MATERIALI	23.799.238	22.085.514	1.713.725	7,76

Si precisa che la voce ammortamenti ingloba Interessi Revolving capitalizzati in esercizi precedenti per quota 2024 pari ad Euro 63 mila.

Le quote di ammortamento 2024 coperte da contributi ammontano ad Euro 14.274.115.

In ossequio ai principi della prudenza e della competenza nell'esercizio 2024, al fine di fronteggiare l'eventuale rischio di perdite, si è proceduto alla svalutazione dei crediti iscritti nell'attivo circolante come per Euro 37 mila i crediti commerciali in considerazione di vari fattori di rischio del settore.

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
ACCANT. PERDITE SU CREDITI	36.639	4.245	32.393	763,00
TOTALE	36.639	4.245	32.393	763,00

Accantonamento per rischi

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
ACCANT. RISCHI E ONERI	315.690	25.305	290.385	1.147,54
TOTALE	315.690	25.305	290.385	1.147,54

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

Altri accantonamenti

DESCRIZIONE	2024	2023	Differenza	Var. %
ALTRI ACCANTONAMENTI	216.589	97.926	118.663	121,18
TOTALE	216.589	97.926	118.663	121,18

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	2024	2023	Differenza	Var. %
IMPOSTA DI BOLLO	20.620	24.609	(3.989)	(16,21)
IMPOSTA DI REGISTRO	14.435	13.809	625	4,53
TASSA VIDIMAZIONE REGISTRI	516	516	-	-
TASSA PROPRIETA AUTOVEICOLI	3.910	4.848	(938)	(19,36)
IMPOSTE COMUNALI	289.028	235.132	53.895	22,92
ALTRE IMPOSTE E TASSE DIVERSE	66.405	80.176	(13.772)	(17,18)
DIRITTI CAMERALI	2.474	2.449	25	1,02
GIORNALI / LIBRI / RIVISTE	28.791	17.437	11.354	65,12
QUOTE ASSOCIATIVE	292.673	268.141	24.533	9,15
COSTI VARI D'ESERCIZIO	50.362	187.484	(137.122)	(73,14)
SOPRAVVVENIENZE PASSIVE DIVERSE	493.330	302.008	191.322	63,35
TOTALE	1.262.544	1.136.609	125.935	11,08

La voce in esame si incrementa rispetto al 2023 di 126 mila Euro ed accoglie costi di natura eterogenea come tassa rifiuti, imposta di pubblicità, quote associative, diritti camerali ecc. In particolare, le sopravvenienze passive riguardano integrazioni di costi e/o storno di ricavi relativi ad esercizi precedenti, stimati per difetto e/o eccesso in sede di chiusura dei relativi bilanci e riduzione di ricavi per rimodulazioni contrattuali. Si registrano sopravvenienze passive di 157 mila euro a seguito della chiusura anticipata del mutuo in Pool di Intesa Sanpaolo S.p.A. e di 146 mila euro quale differenza sul contributo SIEG di Foggia spettante per l'esercizio 2023.

Nella voce sono altresì ricompresi 182 mila Euro quali oneri per la tassa rifiuti e 2 mila Euro per l'imposta di pubblicità dovuti all'Amministrazione Comunale di Bari, Euro 75 mila per tassa rifiuti ed Euro 1 mila per imposte comunali dovute all'Amministrazione Comunale di Brindisi, come riportato nella tabella relativa alle operazioni effettuate con le parti correlate.

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2022	3Variazioni
(1.906.970)	(890.761)	(1.016.209)

Gli oneri finanziari netti si incrementano rispetto all'esercizio 2023 di circa Euro 1.016 mila.

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

Proventi finanziari

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
INTERESSI ATTIVI C/C BANCARI	321.588	329.485	(7.897)	(2,40)
INTERESSI ATTIVI DIVERSI	928	611	317	51,60
TOTALE	322.515	330.096	(7.581)	(2,30)

Tale voce in linea con il 2023 registra un decremento di 8 mila Euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente alla diminuzione degli interessi attivi su c/c bancari.

Oneri finanziari

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
INTERESSI PASSIVI BANCARI	1.136.145	1.217.960	(81.815)	(6,72)
INTERESSI PASSIVI DI MORA	419	1.415	(996)	(70,39)
INTERESSI PASSIVI DIVERSI	3.515	1.304	2.210	169,46
INTERESSI PASSIVI SU OBBLIGAZIONI	1.089.254	-	1.089.254	100,00
TOTALE	2.229.333	1.220.680	1.008.653	82,63

La voce "Oneri finanziari" si incrementa del 82,63% rispetto al 2023 in conseguenza degli interessi passivi generati dall'operazione di emissione della obbligazione senior unsecured da 25 milioni di euro collocata in data 1° marzo 2024 presso fondi gestiti da Pricoa Private Capital, divisione di PGIM Inc.

Allo stesso tempo, si registra, il decremento degli interessi passivi bancari di circa 82 mila Euro dovuto principalmente all'operazione di estinzione anticipata del mutuo sottoscritto con un pool di banche di cui Intesa Sanpaolo S.p.A. era Bookmaster, avvenuta in data 1° marzo 2024 mediante l'utilizzo della liquidità generata dall'operazione di emissione dell'obbligazione.

Utili e perdite su cambi

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
UTILI SU CAMBI	-	137	(137)	(100,00)

TOTALE	-	137	(137)	(100,00)
---------------	---	-----	-------	----------

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
PERDITE SU CAMBI	152	314	(162)	(51,53)
TOTALE	152	314	(162)	(51,53)

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
RIVALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI	955.000	1.130.000	(175.000)	(15,49)
TOTALE	955.000	1.130.000	(175.000)	(15,49)

Al 31.12.2024 si registrano proventi finanziari derivanti da rivalutazioni di strumenti finanziari derivati pari ad Euro 955 mila.

A marzo 2024 a seguito dell'estinzione anticipata del contratto di mutuo in pool si è proceduto alla liquidazione dello strumento finanziario correlato.

E) Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
123.177	63.213	59.964

Descrizione	2024	2023	Differenza	Var. %
IRAP C/ESERCIZIO	83.414	-	83.414	100,00
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI	-	74.626	(74.626)	(100,00)
IMPOSTE ANTICIPATE	39.763	(11.413)	51.176	(448,40)
TOTALE	123.177	63.213	59.964	94,86

Risultano iscritte imposte IRAP correnti del periodo per euro 83 mila. Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

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

Descrizione	31/12/2024		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
EBT/IRES teorica	-2.392.821	-574.277	24,00%
Differenze che non si riverseranno in es. successivi			
Costi indeducibili	190.869	45.809	
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Acc.to fondo svalutazione crediti	36.639	8.793	24,00%
Acc.to fondo rischi legali	532.279	127.747	24,00%
TARI	166.639	39.993	24,00%
Quote associative	278	67	24,00%
Retribuzioni welfare non pagate	0	0	0,00%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	91.377	24,00%
Art Bonus Legge 206/2014	0	0	0,00%
Perdita Fiscale IRES	0	0	0,00%
Differenze temporanee deducibili da esercizi precedenti			
Utilizzo fondo rischi legali	-593.177	-142.362	24,00%
Utilizzo fondo rischi su crediti	-9.760	-2.342	24,00%
TARI	-144.218	-34.612	24,00%
Quote associative	-59.372	-14.249	24,00%
Retribuzioni welfare esercizi precedenti	0	0	0,00%
Altre	0	0	0,00%
Credito d'imposta Art Bonus Legge 206/2014	0	0	0,00%
Credito d'imposta industria 4.0	-187.280	-44.947	24,00%
Amm.ti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-91.377	24,00%
Totale/ IRES Effettiva	-2.459.925	-590.382	24,67%

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

Descrizione	31/12/2024		
	Imponibile	Imposta	Aliquota
Risultato operativo	-1.440.851		
Costi non rilevanti ai fini IRAP	25.168.971		
Imponibile IRAP	23.728.120	1.214.880	5,12%
Differenze che non si riverteranno in es. successivi			
Costi indeducibili	326.772	16.731	5,12%
Deduzione cuneo fiscale	-21.143.209	-1.082.532	5,12%
Differenze su cambi	0	0	0,00%
Differenze temporanee deducibili in es. succ			
Compenso amministratore non pagato	0	0	0,00%
Accantonamento fondo rischi legali	532.279	27.253	5,12%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	380.736	19.494	5,12%
Differenze temporanee tassabili in es. succ			
Ricavi non imponibili IRAP	-1.211.839	-62.046	5,12%
Utilizzo fondo rischi su crediti	-593.177	-30.371	5,12%
Utilizzo fondo rischi legali	-9.760	-500	5,12%
Ammortamenti Riv.ne Legge 185/2008	-380.736	-19.492	5,12%
Effetti transizione IAS/IFRS	0	0	0,00%
Totale/ IRAP Effettiva	1.629.187	83.416	0,35%

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

Descrizione	31/12/2024			31/12/2023			Effetto a Conto Economico
	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	Ammontare delle diff. Temporanee	Effetto fiscale %	Effetto fiscale	
Imposte anticipate attive							
Tari 2013 non pagata	0	24,00%	0	92.739	24,00%	22.258	22.258
Tari 2014 non pagata	0	29,12%	0	23.995	29,12%	6.987	6.987
Tari 2018 non pagata	0	24,00%	0	22.834	24,00%	5.480	5.480
Tari 2019 non pagata	0	24,00%	0	21.336	24,00%	5.120	5.120
Tari 2020 non pagata	0	24,00%	0	21.336	24,00%	5.120	5.120
Tari 2021 non pagata	0	24,00%	0	21.336	24,00%	5.121	5.121
Tari 2022 non pagata	0	24,00%	0	21.336	24,00%	5.121	5.121
Tari 2023 non pagata	0	24,00%	0	144.218	24,00%	34.612	34.612
Tari 2024 non pagata	166.639	24,00%	39.993	0	24,00%	0	-39.993
Quote associative non pagate	278	24,00%	67	59.372	24,00%	14.249	14.182
Retribuzioni Welfare non pagate	55.933	24,00%	13.424	55.933	24,00%	13.424	0
Acc.to fondo rischi per contenziosi	3.743.114	29,12%	1.089.995	3.847.600	29,12%	1.120.420	30.425
Acc.to fondo rischi per contenziosi	798.667	24,00%	191.680	597.750	24,00%	143.461	-48.219
Perdite su crediti	3.945.209	24,00%	946.850	3.918.330	24,00%	940.399	-6.451
Perdita Fiscale IRES	24.969.354	24,00%	5.992.646	24.969.354	24,00%	5.992.646	0
Ammortamenti rivalut. L. 185/2008	0	29,12%	0	0	29,12%	0	0
Totale imposte anticipate attive	33.679.194		8.274.655	33.817.469		8.314.418	39.763
Imposte differite passive							
Interessi di mora vertenza Ministero dei Trasporti	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
			0			0	0
Totale imposte differite passive	0		0	0		0	0
Costo / (Ricavo) per imposte differite							39.763
Attività/Passività nette per imposte differite			8.274.655	8.314.418			

Informativa sulle perdite fiscali

	Ammontare periodo corrente	Aliquota fiscale periodo corrente	Imposte anticipate rilevate	Ammontare esercizio precedente	Aliquota fiscale esercizio corrente	Imposte anticipate rilevate
Perdite fiscali						
dell'esercizio	2.812.544	0,00%	0			
dell'esercizio	0	24,00%	0			
di esercizi precedenti - 2024				2.459.925	0,00%	0
di esercizi precedenti - 2023				3.511.244	0,00%	0
di esercizi precedenti - 2022				7.260.584	0,00%	0
di esercizi precedenti - 2021				16.969.141	0,00%	0
di esercizi precedenti - 2020				24.969.354	24,00%	5.992.646
Totale perdite fiscali	2.812.544		0	55.170.248		5.992.646
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	2.812.544			55.170.248		

Si registrano imposte correnti IRAP del periodo per euro 83 mila.

Le imposte anticipate registrano un decremento di Euro 39 mila rispetto all'esercizio precedente, dovuto per la quasi totalità a rilasci di accantonamenti effettuati in esercizi precedenti.

In riferimento alla perdita fiscale dell'esercizio 2024 non si è proceduto ad accantonare le relative imposte anticipate. Infatti, le imposte anticipate accantonate a tutto il 31/12/2021 risultano essere recuperabili sulla base dell'imponibile fiscale derivante dall'utile previsto nei futuri esercizi.

ALTRE INFORMAZIONI

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

Si riporta l'indicazione del numero dei dipendenti in forza al 31 dicembre 2024, ripartito per categoria, con le variazioni rispetto al precedente esercizio.

Descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
dirigenti	8	8		0		0		0	8	8
quadri	21	23	4	5	2	1	1	1	28	30
impiegati	152	150	56	54	6	5	1	1	215	210
operai	74	73	27	27	4	4	3	3	108	107
Totale	255	254	87	86	12	10	5	5	359	355

Rispetto alla forza lavoro dipendente AdP si precisa che a n. 346 dipendenti si applica il CCNL del Trasporto Aereo – sez. Gestori, ai n. 8 Dirigenti viene applicato il CCNL dei Dirigenti di Aziende Industriali e a n. 1 Dipendente è applicato il CCNL dei Giornalisti.

Numero e Valore Nominale delle azioni della Società al 31 dicembre 2024

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 2024 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 2024 relativi alle operazioni con la controllante Regione Puglia, le controllate da quest'ultima ARET Puglia Promozione, ARPA Puglia Area Gestione, Apulia Film Commission, Acquedotto Pugliese S.p.A, ASSET, Puglia Sviluppo, ARTI Puglia, Puglia Culture e altri azionisti.

VALORI PATRIMONIALI Parti correlate	saldo al 31/12/2024		saldo al 31/12/2023	
	Crediti	Debiti	Crediti	Debiti
Regione Puglia	3.894.545	4.259.275	12.395.180	4.259.275
<i>C4 Crediti verso Controllanti</i>	<i>3.894.545</i>		<i>12.395.180</i>	
<i>D3 (Debiti v/soci per finanziamenti)</i>				
<i>D6 (Acconti)</i>		4.259.275		4.259.275
Rapporti con imprese soggette al controllo della Regione Puglia	1.216.524	99.474	1.149.338	78.148
<i>di cui BIII2d Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>	<i>101.925</i>	-	<i>94.399</i>	-
<i>di cui C5 Crediti vs imprese sott. al controllo delle controllanti</i>	<i>1.114.600</i>	-	<i>1.054.939</i>	-
<i>di cui D11-bis (Debiti V's vs imprese sott. al controllo delle controllanti)</i>	-	99.474	-	78.148
Acquedotto Pugliese S.p.A.	259.664	99.474	226.208	78.148
ARET Puglia promozione	556.443		667.562	-
ARPA Puglia Area Gestione	9.947		8.404	-
Fondazione Apulia Film Commission	283.842		179.788	-
A.S.S.E.T.	6.894		38.185	-
ARPAL	-		-	-
ARESS	-		-	-
Puglia Sviluppo S.p.A.	2.720		29.191	-
ARTI Puglia	2.885			
Puglia Culture	94.129			
Amministrazione Comunale di Bari	2.000	91.065	2.000	68.971
<i>C5-quater Crediti vs Altri</i>	<i>2.000</i>		<i>2.000</i>	-
<i>D14 (Altri debiti)</i>		91.065		68.971
Amministrazione Comunale di Brindisi	-	159.750		1.022.144
<i>D14 (Altri debiti)</i>		159.750		1.022.144
TOTALE	5.113.070	4.609.565	13.546.518	5.428.538

VALORI ECONOMICI Parti correlate	saldo al 31/12/2024		saldo al 31/12/2023	
	Ricavi	Costi	Ricavi	Costi
Regione Puglia	16.689.213		15.899.312	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.439		8.752	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	9.410.800		8.726.461	
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto impianti)	7.268.974		7.164.100	
Acquedotto Pugliese S.p.A.	20.000			
A) 5 Altri ricavi e proventi (contributi in conto esercizio)	20.000			
Amministrazione Comunale di Brindisi		10.039		10.490
B) 8 Godimento beni di terzi		10.039		10.490
Amministrazione Comunale di Bari		184.157		140.274
B) 14 Oneri diversi di gestione		184.157		140.274
Amministrazione Comunale di Brindisi		76.542		76.315
B) 14 Oneri diversi di gestione		76.542		76.315
Acquedotto Pugliese S.p.A.		639.400		548.537
B) 7 Per servizi		639.400		548.537
ARET Puglia Promozione	284.360		259.653	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	284.360		259.653	
ARPA Puglia	445		23	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	445		23	
A.S.S.E.T.	140		1.323	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	140		1.323	
Fondazione Apulia Film Commission	22.391		11.624	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.391		11.624	
Acquedotto Pugliese S.p.A.	16.052		12.893	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	16.052		12.893	
Puglia Sviluppo S.p.A.	1.824		660	
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.824		660	
ARTI Puglia	57			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	57			
Puglia Culture	2.418			
A) 1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.418			
TOTALE	17.036.901	910.138	16.185.488	775.616

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 2024. Si rimanda al paragrafo successivo per l'informativa relativa a tali compensi.

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

Informazioni relative ai compensi erogati (Rif. art. 2427, primo comma, n. 16 e 16bis, C.c.)

Si forniscono di seguito le ulteriori informazioni in ordine ai corrispettivi maturati nell'esercizio chiuso al 31/12/2024, per le attività di revisione, certificazione e consulenze ricevute a vario titolo.

Ai sensi di legge si evidenzia che:

Al Consiglio di Amministrazione sono stati corrisposti compensi per complessivi Euro 108.000. Pertanto, risulta rispettato il limite previsto per i compensi agli organi societari (art. 13, co. 1, D.L. 66/2014).

Ai componenti del Collegio Sindacale sono stati corrisposti compensi per complessivi Euro 52.000 (articolo 2427, comma 1, n. 16, c.c.) e l'organo di revisione legale Euro 27.645 per la certificazione del bilancio e per la Contabilità regolatoria ex Direttiva CIE n. 38/07 nonché Euro 1.455 per il controllo contabile e le verifiche trimestrali.

Descrizione	31/12/2024
Compenso Consiglio di Amministrazione	108.000
Compenso Sindaci	52.000
Revisione bilancio più altri servizi previsti nel bando di gara	29.100
Totale	189.100

Informazioni relative agli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale (Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

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

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio (Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-quater, C.c.)

In data 23.04.2025 è stata pubblicata in G.U. l'approvazione da parte del CIPESS (Delibera n. 6 del 30.01.2025), a seguito del visto da parte della Ragioneria Generale dello Stato e della Corte dei Conti. Infatti, com'è noto, il 29.11.2024 il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia hanno sottoscritto l'Accordo per la Coesione per l'utilizzo dei fondi FSC 2021-2027, tra i quali ci sono circa 90 Milioni di euro destinati agli interventi aeroportuali, 38 Milioni di euro destinati alla base logistica della Protezione Civile presso dell'Aeroporto di Foggia e 70 Milioni di euro per lo Spazioporto di Grottaglie. La Giunta Regionale, inoltre, ha messo a disposizione circa 14 Milioni di euro di risorse POR per gli Aeroporti minori di Foggia e Grottaglie (DGR 1690/2024).

La Regione Puglia sottoscriverà le relative convenzioni di finanziamento con AdP (soggetto attuatore e beneficiario) che potrà iniziare a rendicontare nel 2025 la spesa alla Regione per il relativo rimborso. Il perfezionamento dell'iter attuativo dell'Accordo consentirà ad AdP di precisare la contabilizzazione delle poste di bilancio connesse all'attuazione già in corso di molti interventi infrastrutturali, per i quali AdP ha anticipato le risorse finanziarie.

Per quanto riguarda il reclutamento, la gestione e lo sviluppo delle risorse umane, la Società applica procedure in linea con la normativa nazionale e con le linee guida regionali.

A seguito di un episodio connesso ad una procedura selettiva, la Società ha proceduto a sporgere denuncia querela affinché la Procura della Repubblica disponga gli opportuni accertamenti in ordine ad eventuali fattispecie di reato al fine di individuare i possibili responsabili e procedere nei loro confronti.

Traffico registrato nel primo quadrimestre 2025

Nei primi quattro mesi del 2025 sono transitati complessivamente negli aeroporti pugliesi 2.933.131 passeggeri con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2024 del 14,02%, confermando il trend di ripresa degli aeroporti pugliesi più intenso rispetto ai valori nazionali ed europei.

PASSEGGERI	2023	2024	2025	var% 2025-2023	var% 2025-2024
NAZIONALI					
Linea	1.625.738	1.625.687	1.769.574	8,85	8,85
Charter	2.350	2.196	2.178	-7,32	-0,82
Av. Gen	343	289	169	-50,73	-41,52
TAXI	665	673	1086	63,31	61,37
INTERNAZIONALI					
Linea	850.292	936.318	1.140.019	34,07	21,76
Charter	7.440	4.692	14.532	95,32	209,72
Av. Gen	187	317	199	6,42	-37,22
TAXI	456	361	501	9,87	38,78
LINEA	2.476.030	2.562.005	2.909.593	17,51	13,57
CHARTER	9.790	6.888	16.710	70,68	142,60
AV GEN	530	606	368	-30,57	-39,27
TAXI	1.121	1.034	1.587	41,57	53,48
TOTALE	2.487.471	2.570.533	2.928.258	17,72	13,92
PASSEGGERI IN TRANSITO	5.294	1.899	4.873	-7,95	156,61
TOTALE PASSEGGERI	2.492.765	2.572.432	2.933.131	17,67	14,02

Di particolare rilevanza, anche in termini di effetti sui ricavi e sulla redditività aziendale, è l'incremento dei passeggeri di linea internazionali del 21,76% rispetto al medesimo periodo del 2024.

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

In considerazione della necessità di aumentare l'offerta di posti auto disponibili, al fine di migliorare la performance economica e reddituale dei ricavi da parcheggio per utenti e autonoleggiatori, la Società ha

proceduto in data 29.01.2025 alla sottoscrizione di un atto di compravendita da privati del terreno sito a Brindisi - Contrada Baroncino, su suolo comunale, da adibire a parcheggio aeroportuale, denominato P10, previa autorizzazione della Regione Puglia ai sensi dell'art. 5, comma 8, lett. a) della DGR n. 880/2024 (operazioni rilevanti).

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

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

Ente Erogante	descrizione	rif. Documento	importo	data incasso
Greece - Ministry of the Finance	Liquidazione contributo progetto "FRESH WAYS" - Programma Interreg Greece-Italy 2014 - 2020	Subsidy contract Managing of Authority - ADP del 31/07/2018	301.553,57 €	13/02/2024
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "SOLAR" inserito nel Programma Interreg Italia-Albania-Montenegro 2014-2020	Partnership Agreement del 26.11.2021	19.836,63 €	20/05/2024
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia acconto esercizio 2023	Sezione Protezione Civile - Convenzione del 12 marzo 2019	2.014.143,60 €	02/02/2024
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia acconto esercizio 2023	Sezione Protezione Civile - Convenzione del 12 marzo 2019	4.904.437,34 €	17/12/2024
Regione Puglia	Liquidazione acconto su compensazione spese attribuzione e svolgimento SIEG Aeroporto di Foggia acconto esercizio 2023	Sezione Protezione Civile - Convenzione del 12 marzo 2019	6.472.166,91 €	31/12/2024
Regione Puglia	Liquidazione contributo progetto "ON CLOUD NINE" - "Programma Interreg Italia - Albania - Montenegro" 2014/2020	Sezione Mobilità- D. D. n. 10 del 31/12/2024	373.326,45 €	31/12/2024
Agenzia per la Coesione Territoriale	Liquidazione contributo progetto "INTERPASS" - "Programma Operativo ADRION 2014/2020"	Sezione Protezione Civile - D. D. n. 10 del 31/12/2024	373.326,45 €	31/12/2024
ENAC	liquidazione del contributo per la realizzazione delle opere di Adeguamento Infrastrutture di Volo e relativi impianti AVL RWY 13/31 di Brindisi	Convenzione ENAC-ADP del 02/11/2016	683.854,30 €	27/05/2024
ENAC	liquidazione del contributo per la realizzazione delle opere di Adeguamento Infrastrutture di Volo e relativi impianti AVL RWY 13/31 di Brindisi	Convenzione ENAC-ADP del 02/11/2016	1.286.853,33 €	02/10/2024

Destinazione del risultato d'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427-bis c. 1, n. 22 septies del Codice Civile, si evidenzia che la proposta di ripianare la perdita conseguita nell'esercizio 2024, pari a Euro 2.515.998 prevede l'utilizzo della "Riserva di Rivalutazione D.L. 104/2020" il cui importo residuo, quindi, risulta essere pari a Euro 7.123.781.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

Ai sensi dell'art. 2497-bis c. 4 del Codice Civile, si attesta che la Società non è soggetta all'altrui attività di direzione e coordinamento. A tal proposito si precisa che, nonostante la presunzione di cui all'art. 2497-sexies del Codice Civile, la Regione Puglia, pur essendo controllante della Società, non assume funzioni direttive nell'ambito del business svolto dalla Società, la cui gestione è invece demandata agli organi interni alla Società stessa, così come sancito da una norma di interpretazione autentica introdotta nell'ordinamento dall'art. 19 comma 6 del DL 78/2009 convertito nella Legge 102/2009, in forza della quale "l'art.2497 1° comma del Codice Civile si interpreta nel senso che per Enti si intendono i soggetti giuridici collettivi, diversi dallo Stato, che detengono la partecipazione sociale nell'ambito della propria attività imprenditoriale ovvero per finalità di natura economica o finanziaria".

Adeguati assetti amministrativi e contabili

La Società, come previsto dal D.lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

Conclusioni

Il presente bilancio chiuso al 31.12.2024, 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, 23 maggio 2025

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASIL

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DI CORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

Viale Enzo Ferrari – 70128 BARI

Codice fiscale e Registro Imprese Bari n. 03094610726

Capitale sociale € 25.822.845,00 i.v. – REA – CCIAA – BA n. 243199

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI IN OCCASIONE DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2024 REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, c.c.

Agli azionisti della società

AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio Sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili.

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

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. (di seguito anche solo la "Società") chiuso al 31.12.2024, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia una perdita d'esercizio di euro 2.515.998 ed un patrimonio netto positivo di euro 44.622.358.

La Società si è avvalsa del maggior termine di cento ottanta giorni, concesso dall'articolo 2364 c.c. e dall'art. 8 dello Statuto Sociale, come deliberato del Consiglio di Amministrazione il 13 marzo 2025 per convocare l'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2024.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge di cui all'art. 2429 c.c., a seguito dell'avvenuta approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 23 maggio 2025.

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

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha consegnato la propria relazione datata 12 giugno 2025, con espressione di un giudizio senza modifica. Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio di AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. chiuso al 31.12.2024 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

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

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



Abbiamo partecipato alle Assemblee degli azionisti e alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo di amministrazione con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

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

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

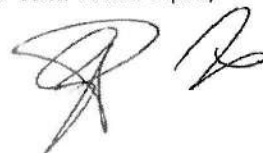
Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza ed abbiamo preso visione della relazione annuale predisposta dallo stesso in data 04 giugno 2025, nella quale si dà atto delle attività di vigilanza svolte al fine di monitorare il funzionamento e l'osservanza del Modello Organizzativo 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 3 novembre 2022, e delle attività finalizzate a curarne il relativo aggiornamento. Il Collegio Sindacale e l'Organismo di Vigilanza hanno convenuto sulla necessità di sottoporre all'attenzione del Consiglio di Amministrazione, tra le altre cose, l'attuazione di alcune attività specificatamente indicate nella suddetta relazione e finalizzate a: i) aggiornare alcune procedure aziendali, ed in particolare quelle finalizzate all'applicazione della normativa di tutela ambientale e alla selezione del personale; ii) rivedere l'organizzazione complessiva aziendale ed il bilanciamento del sistema di deleghe e poteri.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento sia tramite la "Relazione sull'assetto amministrativo e contabile di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31/12/2024" che accompagna il bilancio d'esercizio della Società e si mediante raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni. A tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

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

La Società ha redatto la relazione sul governo societaria ai sensi dell'art. 6, comma 4 del D. LGS. 175/2016, non rilevando rischi o anomalie.

La Società ha redatto la relazione riepilogativa prevista dall'art. 8 della DGR 570/2021 relativa al monitoraggio per l'esercizio 2024 del contenimento delle spese di funzionamento delle società controllate dalla Regione Puglia. Tale relazione ed il relativo prospetto allegato sono stati oggetto di apposita relazione sulle procedure di verifica svolte dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.A.,



rilasciata in data 12 giugno 2024 senza riportare osservazioni. Nella relazione riepilogativa della Società, la direzione aziendale evidenzia, in particolare, il superamento del limite previsto dall'art.2 della suddetta DGR 570/2021, in riferimento al complesso delle spese di funzionamento consuntivate nell'esercizio di riferimento. La Società rileva, però, un aumento meno che proporzionale delle suddette spese rispetto all'incremento del traffico aereo registrato nel 2024 e dell'aumento dei ricavi complessivi, che tengono conto anche delle *"attività straordinarie di supporto logistico connesse all'evento internazionale G7, tenutosi in Puglia a Giugno 2024, solo parzialmente compensate dall'intervento regionale (art. 11 L.39 del 29.11.2024), nonché relative all'evento internazionale "Mediterranean Aerospace Matching", tenutosi a marzo 2024 presso l'aeroporto di Grottaglie (TA), parzialmente coperte dal contributo previsto dalla Determina Regionale di impegno di spesa n. 355 del 18.12.2023."* Pertanto, la Società ritiene che la dinamica incrementale delle spese di funzionamento sia ascrivibile al *"potenziamento e ampliamento dell'attività svolta dalla Società (art. 2 delle Direttive, pag. 5)"*. La relazione evidenzia, inoltre, il superamento del limite stabilito dall'art. 3 comma 3 della suddetta DGR 570/2021 e relativo alla spesa per contratti di lavoro flessibile sostenuta per l'esercizio 2024, che non dovrebbe superare il 50% della spesa sostenuta nell'esercizio 2009 per le medesime finalità, escludendo, ove applicabile, i contratti di lavoro operati mediante risorse comunitarie. Tale situazione è stata più volte rappresentata dalla Società all'azionista Regione Puglia nel corso dei precedenti esercizi e di quello chiuso al 31.12.2024, comprovando il fabbisogno di personale atto ad assicurare adeguati livelli di *safety, security* e di sicurezza sanitaria imposti dalle Autorità aeronautiche e sanitarie negli ambienti aeroportuali, sia per gli utenti che per gli operatori, in ossequio agli standard richiesti dalla certificazione EASA ai sensi del Reg. UE 139/2014 degli Aeroporti pugliesi e della certificazione di prestatore di servizi di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. 18/1999 e del Regolamento ENAC vigente. Questo Collegio ha più volte auspicato ed invitato ad un'attività di concertazione tra la Regione Puglia e la Società, al fine di conciliare le esigenze organizzative e gli aspetti regolatori e normativi sussistenti per il settore di appartenenza.

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

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

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

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

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale KPMG S.p.A. *"il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Aeroporti di Puglia S.p.A. al 31.12.2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*.



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

I risultati della revisione legale svolta dalla società di revisione KPMG S.p.A. sul bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2024 della AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. sono contenuti nella relativa relazione emessa in data odierna.

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta ed il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte degli azionisti, del bilancio d'esercizio della AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. chiuso al 31.12.2024, così come redatto dagli Amministratori.

Il Collegio Sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli Amministratori nella nota integrativa del bilancio d'esercizio, osservando che ai sensi e per gli effetti dell'art. 14, comma 5 del D.Lgs. 175/2016 (TUSP), la Società ha rilevato per il terzo anno consecutivo una perdita d'esercizio che si propone di ripianare mediante l'utilizzo della "Riserva di rivalutazione", costituitasi a seguito della rivalutazione di alcuni beni immobili aziendali ai sensi dell'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. "Decreto Agosto"), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126. Gli Amministratori, come riportato nel paragrafo "Considerazioni sulla continuità aziendale" della nota integrativa e nella "Relazione sul governo societario" allegata al bilancio d'esercizio, ritengono di poter escludere rischi sulla continuità aziendale considerando pertanto sussistente tale presupposto nella redazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2024, sulla base delle circostanze, degli eventi e delle azioni già poste in essere ed opportunamente descritte in nota integrativa e nella relazione sulla gestione a cui si rinvia.

Da ultimo, il Collegio Sindacale evidenzia che, dall'approvazione del precedente bilancio d'esercizio ed a seguito del rinvio della trattazione del punto all'ordine del giorno in occasione dell'Assemblea degli azionisti del 1.07.2024, sta svolgendo le proprie attività in regime di *prorogatio*, poiché non risulta ancora pervenuta la designazione da parte del Ministero dell'Economica e delle Finanze del terzo membro con le funzioni di Presidente del nominando Collegio Sindacale, come obbligatoriamente previsto dall'art. 22 dello Statuto e dall'art. 11, commi 2 e 3, del D.M. 521/97. L'attuale Collegio Sindacale auspica, quindi, una definizione in tempi brevi di tale nomina da parte dell'Assemblea degli azionisti della Società.

Bari, 12 giugno 2025

Il Collegio Sindacale

Vito Plantone - Presidente

Aurora De Ialio - Sindaco effettivo

Gianluca Paparesta - Sindaco effettivo

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

AI SENSI DELL'ART. 6, comma 4, DEL D. LGS. 175/2016

(Testo Unico in materia di Società a partecipazione pubblica)

PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE

AI SENSI DELL' ART. 6, comma 2 DEL D. LGS. 175/2016 e s.m.i.

Il T.U. pone in capo alle società a controllo pubblico una serie di adempimenti e vincoli, come di seguito:

1. **Separazione contabile:** per le società a controllo pubblico che svolgono attività economiche protette da diritti speciali od esclusivi insieme con altre attività svolte in regime di economia di mercato, in deroga all'obbligo di separazione societaria ex art. 8, c. 2-*bis*, della Legge Antitrust (287/1990), è prevista l'adozione di sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali od esclusivi e per le altre attività (art. 6, comma 1).
2. **Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale,** di cui l'assemblea è informata in occasione dell'approvazione di bilancio (art. 6, comma 2).
3. Valutazione, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative, nonché dell'attività svolta, sulla opportunità di **integrare gli strumenti di governo societario** con alcuni presidi (art. 6, comma 3), ovvero:
 - a. regolamenti interni volti a garantire la conformità delle attività della società alle norme di tutela della concorrenza, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;
 - b. ufficio controllo interno;
 - c. codici di condotta propri o adesione a codici di condotta collettivi aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;
 - d. programmi di responsabilità sociale di impresa.
4. **Predisposizione di una relazione sul governo societario** a chiusura dell'esercizio sociale da pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio. La relazione deve contenere anche le motivazioni che spingono la società a non integrare strumenti di governo come sopra richiamati (articolo 6, commi 4 e 5).
5. **Garanzia del massimo livello di trasparenza** sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti secondo le previsioni del d.lgs. 33/2013 (articolo 22).
6. **Adeguamento dello Statuto.** L'articolo 26 prevede che le società a controllo pubblico già costituite all'atto di entrata in vigore del T.U. adeguino i propri statuti secondo le specifiche disposizioni.

1. Certificazione della separazione contabile dell'attività di assistenza a terra e delle attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali, ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs 18/1999 e dell'art. 8, c. 2-bis, della Legge Antitrust (287/1990).

L'art. 4 della direttiva 96/67/CE, rubricato "Separazione delle attività", prevede che:

"1. L'ente di gestione di un aeroporto, l'utente o il prestatore di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra devono operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività.

2. L'effettiva separazione contabile deve essere controllata da un verificatore indipendente designato dallo Stato membro. Egli verifica anche l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra".

L'art. 7 del d. lgs. n. 18/1999, rubricato anch'esso "Separazione delle attività", nel recepire la Direttiva, prevede che:

"1. L'ente di gestione, il vettore e il prestatore, che forniscono servizi di assistenza a terra, operano la separazione contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate.

2. La separazione contabile relativa alle attività di cui al comma 1 è certificata secondo la legislazione vigente. Il certificatore, in particolare, verifica l'assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dall'ente di gestione".

Aeroporti di Puglia S.p.A. sottopone annualmente alla Società di Revisione, incaricata della revisione legale dei conti, la verifica della separazione contabile, allo scopo di acquisire la relativa certificazione, applicando la contabilità regolatoria di cui alla Delibera CIPE n. 38/07-51/08, alle Linee Guida di cui alla Delibera ART n.38 del 9 marzo 2023. Inoltre, per la separazione contabile delle attività di assistenza a terra (handling) rispetto alle attività di gestione aeroportuale, così come previsto dal D.Lg. 18/99 di recepimento della Direttiva UE n. 96/67, vengono applicate le Linee Guida ENAC n. 1/2017 non applicandosi, invece, la Direttiva MEF n. 3590107 del 9.09.2019, prevalendo le disposizioni di carattere normativo di settore.

2. Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale (art. 6, cc. 2 e 4 del D.Lgs. 175/2016)

Per quanto concerne la predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale, sono state individuate alcune "soglie di allarme", in termini di requisiti minimi di solidità patrimoniale. Tali soglie sono coincise con i "covenant" del finanziamento a lungo termine sottoscritto con il Pool bancario coordinato da Banca Intesa. Il predetto finanziamento è stato rimborsato integralmente nel primo quadrimestre 2024.



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

- L'indebitamento finanziario a breve termine non deve essere maggiore del 5% dell'Attivo dello Stato Patrimoniale;
- Il rapporto tra flusso monetario dell'attività operativa (ricavi al netto di costi operativi e di gestione) e flusso monetario necessario per il servizio del debito, non risulti inferiore a 1,2 in media triennale;
- la leva finanziaria complessiva della Società non sia superiore al 75%.
- Il rapporto tra Posizione Finanziaria Netta ed EBIT non deve essere superiore a 4;

In una ottica di rafforzamento ulteriore degli strumenti di valutazione e monitoraggio dei rischi, la Società, adotta strumenti informativi adeguati di analisi e reporting, con specifici indicatori economici e di performance.

RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2024

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 31/12/2024, sono di seguito evidenziate.

1. La Società

La S.E.A.P. - Società Esercizio Aeroporti Puglia - S.p.A., nasce nel 1984 allo scopo di gestire gli scali del sistema aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie).

Scopo primario della società è la gestione in concessione degli aeroporti pugliesi come stabilito dalla Convenzione di concessione triennale tra ENAC ed AdP del 25 gennaio 2002 successivamente estesa a 40 anni con Decreto Interministeriale Trasporti-Economia-Difesa del 6 marzo 2003, quindi con scadenza 11.2.2043, prorogata fino all'11.02.2045 con D.L. n. 34/2020 convertito nella Legge 77/2020. Tale attività si esplica nella progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali.

Dal 2006 la nuova ragione sociale è AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

Dal 2018 AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. costituisce la prima Rete Aeroportuale italiana, così come definita dalla Direttiva UE 2009/12, designata con il Decreto Interministeriale n. 6 del 18 gennaio 2018.



2. La Compagine sociale

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2024 è il seguente:

Azionista	%	TOTALE	TOTALE
		SOTTOSCRITTO	VERSATO
Regione Puglia	99,5978	25.718.838,00 €	25.718.838,00 €
Camera di Commercio Brindisi Taranto	0,3065	80.033,00 €	79.193,00 €
Città Metropolitana di Bari	0,044	11.419,00 €	11.419,00 €
Amministrazione Comunale di Bari	0,031	7.962,00 €	7.962,00 €
Amministrazione Comunale di Brindisi	0,009	2.430,00 €	2.430,00 €
Amministrazione Provinciale di Foggia	0,007	1.723,00 €	1.723,00 €
Amministrazione Provinciale di Brindisi	0,002	440,00 €	440,00 €
Totale	100,000	25.822.845,00 €	25.822.845,00 €

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

3. Organo Amministrativo

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

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

Pertanto, tenuto conto che nell'ambito delle prerogative previste dall'art. 14 dello Statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione *"elege nel proprio seno un Presidente e un Vice Presidente con funzioni vicarie che sostituirà il Presidente solo in caso di assenza o di impedimento e senza il riconoscimento di compensi aggiuntivi"*, nella seduta del 28/3/2023 ha definito il seguente assetto dell'Organo amministrativo (Delibera n. 1 e 2/2023):

- Dott. Antonio Maria Vasile – Presidente;
- Dott.ssa Rosa Maria CONTE - Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione;
- Dott. Ruggiero DICORATO - Consigliere di Amministrazione;

f

- Arch. Ilaria MORGA - Consigliere di Amministrazione.
- Avv. Vania ROMANO - Consigliere di Amministrazione;

Per quanto riguarda le deleghe, l'art. 20 dello Statuto Sociale prevede che *"Il Consiglio può attribuire deleghe di gestione, escluse quelle non delegabili a norma dell'art. 2381 c.c., a un solo amministratore e/o al suo Presidente, ove l'attribuzione di deleghe in favore di quest'ultimo sia stata preventivamente autorizzata dall'Assemblea dei Soci"*.

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 27/2/2023, in tal senso, aveva autorizzato il Consiglio di Amministrazione ad attribuire deleghe di gestione al Presidente dell'Organo amministrativo, formulando il seguente indirizzo: attribuzione al Presidente della delega al "sistema di controllo interno e gestione del rischio" e della delega ai "rapporti istituzionali e affari generali". Inoltre, con riferimento al consigliere di amministrazione delegato, che – ai sensi dello Statuto Sociale – viene individuato in seno all'Organo amministrativo, ferme restando le prerogative di quest'ultimo, aveva formulato l'indirizzo di attribuire le deleghe: "sviluppo del personale", "finanza" e "comunicazione e relazioni esterne".

Il Consiglio di Amministrazione del 28/3/2023, inoltre, in linea con la volontà assembleare, ha deliberato (Delibera n. 3/2023) le seguenti specifiche delle deleghe del Presidente:

1. in materia di sistema di controllo interno e gestione del rischio:
 - la supervisione delle attività della funzione di controllo interno e valutazione dei rischi, con finalità di raccordo rispetto al Consiglio di Amministrazione, cui la struttura stessa riporta gerarchicamente;
 - il compito di sovrintendere alla redazione del piano delle verifiche annuali di revisione interna da parte della funzione di *Internal Audit*, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
 - il compito di riferire tempestivamente al Consiglio di Amministrazione in merito a problematiche e criticità nell'ambito delle attività di *Internal Audit*, i cui *report* vengono preventivamente indirizzati al Presidente del Consiglio di Amministrazione e, da questi, previo esame, sottoposti all'attenzione dell'organo amministrativo con periodicità da valutare anche in relazione alla severità delle eventuali criticità emerse nel corso delle verifiche.
2. in materia di rapporti istituzionali e affari generali:
 - il potere di rappresentare le Società nei rapporti istituzionali della Società con il Parlamento, il Governo, i Ministeri, gli organi istituzionali e in genere le Autorità, comprese quelle di vigilanza;
 - il potere di sovrintendere l'organizzazione e le attività degli affari generali della Società, compresi quelli istituzionali, societari e legali.
3. In materia di sviluppo del personale, da esercitarsi d'intesa con il Direttore Generale:
 - il potere di attribuire promozioni, di riconoscere sviluppi di carriera, di indicare ruoli organizzativi e funzioni nel rispetto dell'assetto organizzativo della Società, di attribuire anticipi, anche di TFR, nel rispetto della normativa aziendale e di istruire le attività propedeutiche all'assunzione di eventuali provvedimenti sanzionatori o disciplinari da parte del Consiglio di Amministrazione;
 - il potere di rappresentare la Società nelle relazioni sindacali e di partecipare ai tavoli di negoziazione in rappresentanza della Società;

- il potere di addivenire alla conclusione delle vertenze sindacali e di firmare i relativi verbali.
4. in materia di finanza, da esercitarsi entro il limite di importo massimo per singola operazione di euro 2.500.000,00 e con impegno ad una rendicontazione almeno bimestrale all'organo amministrativo delegante, attinenti alla gestione della liquidità e ai rapporti con le banche e, in particolare:
- il potere di compiere qualsiasi operazione sia attiva che passiva nei confronti di banche, istituti di credito e operatori finanziari nel limite massimo di cinque milioni di euro per le operazioni passive e, senza limite di importo, per le operazioni attive;
 - il potere di negoziare le condizioni applicabili ai conti correnti e ad ogni altro deposito della Società;
 - il potere di eseguire in Italia e all'estero le seguenti operazioni: apertura di conto corrente di corrispondenza e di deposito (anche vincolato); disposizioni e prelevamenti da conti correnti, anche mediante assegni bancari all'ordine di terzi, a valere sulle disponibilità liquide e su concessioni di credito; girata di assegni e documenti allo sconto e all'incasso; apertura di credito in conto corrente e richiesta di crediti di natura finanziaria; utilizzo di aperture di credito libero e documentario; costituzione di depositi cauzionali a fronte di locazioni e di operazioni finanziarie; perfezionamento di operazioni di copertura da rischio di tasso o da altri rischi di natura finanziaria; locazione, uso e disdetta di cassette di sicurezza, armadi e compartimenti di casseforti, costituzione ritiro di depositi chiusi;
 - il potere di svolgere gli atti di gestione delle disponibilità finanziarie, compresi gli investimenti e gli smobilizzi di valori mobiliari, avvalendosi di enti creditizi, uffici postali, nonché gestione dei conti correnti con utilizzo anche delle aperture di credito a vario titolo concesse alla società;
 - il compito di curare le relazioni con gli istituti finanziari, anche al fine di predisporre gli adempimenti propedeutici ad operazioni di emissione di strumenti finanziari;
5. In materia di comunicazione e relazioni esterne:
- il potere di strutturare e organizzare il sistema aziendale di comunicazione ed informazione della Società, sia all'interno che nelle relazioni esterne, curando – d'intesa con il Direttore Generale – le scelte promozionali, i rapporti con i *media* e l'attività di diffusione e propaganda delle iniziative promosse dalla Società;
 - il potere di curare le relazioni esterne della Società, mediante la predisposizione, in coordinamento con il Direttore Generale e con gli uffici preposti, degli strumenti comunicativi più idonei a favorire l'efficacia dell'informativa agli *stakeholder* aziendali, anche mediante i canali digitali e i *social networks*.

Pertanto, sulla base di quanto previsto dall'art. 20 dello Statuto Sociale e di quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 27/2/2023 e dalle delibere n. 3 del 28/3/2023 del Consiglio di Amministrazione, si è proceduto all'attribuzione al Presidente del Consiglio di Amministrazione le seguenti deleghe:

1. "sistema di controllo interno e gestione del rischio"
2. "rapporti istituzionali e affari generali"
3. "sviluppo del personale",
4. "finanza"

5. “comunicazione e relazioni esterne”.

4. Organo di Controllo – Revisore

L'organo di controllo è costituito da un Collegio sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci in data 13.07.2021, come di seguito per il triennio 2021/2023, attualmente in proroga in attesa della designazione del presidente del collegio sindacale da parte del M.E.F. ai sensi del D.M. 521/97:

- Presidente: Dott. Vito Plantone (designazione da parte del M.E.F.)
- Sindaco Effettivo: Dott. Gianluca Paparesta (designazione da parte del M.I.T.)
- Sindaco Effettivo: Dott.ssa Aurora De Falco;
- Sindaco Supplente: Mariangela Quatraro;
- Sindaco Supplente: Giantommaso Zacheo.

La revisione legale dei conti ed il controllo contabile ex art. 2409ter del C.C. e D.Lgs 39/2010 per il triennio 2024-2026 è affidata alla KPMG S.p.A., nominata dall'Assemblea dei Soci in data 1.07.2024.

5. La situazione del personale occupato alla data del 31 dicembre 2024 è la seguente:

Descrizione	Bari		Brindisi		Foggia		Grottaglie		Totale	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
dirigenti	8	8		0		0		0	8	8
quadri	21	23	4	5	2	1	1	1	28	30
impiegati	152	150	56	54	6	5	1	1	215	210
operai	74	73	27	27	4	4	3	3	108	107
Totale	255	254	87	86	12	10	5	5	359	355

6. Valutazione del rischio di crisi aziendale al 31/12/2024.

La Società ha condotto la misurazione del rischio di crisi aziendale utilizzando gli strumenti di valutazione indicati nel Programma elaborato ai sensi dell'art. 6, co. 2, d.lgs. 175/2016 e verificando l'eventuale sussistenza di profili di rischio di crisi aziendale in base al Programma medesimo, secondo quanto di seguito indicato. Come riferito in precedenza, In una ottica di rafforzamento ulteriore degli strumenti di valutazione e monitoraggio dei rischi, la Società, sta procedendo all'implementazione dei sistemi informativi aziendali con la definizione e la successiva implementazione di specifici indicatori economici e di performance.

6.1. Analisi di bilancio

L'analisi di bilancio si è articolata nelle seguenti fasi:

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci, dalle analisi di settore e da ogni altra fonte significativa;

1

- 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 comparativo con l'esercizio precedente.

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2024	2023
Margine primario di struttura	Mezzi propri (1) - Attivo fisso	- 52.931.604	- 40.396.729
Indice primario di struttura	Mezzi propri (1) / Attivo fisso	0,80	0,84
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) - Attivo fisso	- 11.784.562	- 14.161.248
Indice secondario di struttura	(Mezzi propri (1) + Passività consolidate (2)) / Attivo fisso	0,95	0,95

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

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

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2024	2023
Indicedi indebitamento complessivo	(Passività medio-lungo termine+Passività correnti (3)) / Mezzi Propri (1)	0,57	0,47
Indice di indebitamento finanziario (Leverage)	Fonti di finanziamento /Mezzi Propri (1)	0,17	0,16

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

INDICI DI REDDITIVITA'		2024	2023
ROE netto adjusted	Risultato netto/Patrimonio netto (4)	-1,2%	-1,7%
ROE lordo adjusted	Risultato lordo/Patrimonio netto (4)	-1,2%	-1,7%
ROI adjusted	Risultato operativo (5) /(C/O (6)- Passività operative (7))	2,5%	-0,4%
ROS adjusted	Risultato operativo (5) /Ricavi di vendite	2,0%	-0,4%

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

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

(6): Il Capitale Investito Operativo (C/O) è composto dal Totale Attivo - Immobilizzazioni finanziarie (BIII)

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

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2024	2023
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti (3)	- 12.553.591	- 14.677.558
Indice di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti (3)	0,84	0,81
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti (3)	- 13.039.036	- 15.220.418
Indice di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti (3)	0,83	0,80

6.2. Valutazione dei risultati

Gli indicatori esaminati non hanno evidenziato situazioni di potenziale rischio per la Società. In particolare:

1

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 2024 il margine, pari a -52,9 Mln registra un incremento pari al 31% rispetto al 2023, dovuto al risultato negativo 2024 ed all'utilizzo della riserva di rivalutazione per la copertura della perdita del 2023. L'importo risulta in gran parte "coperto" dalle passività consolidate (TFR, Debito Obbligazionario, altri fondi e debiti a M/L termine) che ammontano a 41,1 Mln di euro.

Il **marginale secondario di struttura** (ed il relativo indice) valutano la capacità dell'azienda di "coprire" in modo corretto le proprie immobilizzazioni. Al 31 dicembre del 2024 il margine risulta pari a - 11,8 Mln di euro e l'indice (pari al rapporto tra fonti consolidate ed Attivo Immobilizzato netto) di 0,95 delineando anche in questo caso una situazione sostanzialmente in equilibrio.

L'**indice di indebitamento complessivo**, costituito dal rapporto tra il capitale genericamente di terzi e dai mezzi propri dell'azienda, esprime il grado di indebitamento della Società, ovvero la misura in cui essa ricorre al capitale di terzi per finanziarsi. al 31 dicembre 2024 l'indice è risultato essere pari a 0,57 evidenziando una relazione debito/mezzi propri dell'azienda equilibrata.

L'**indice di indebitamento finanziario** c.d. LEVERAGE, costituito dal rapporto tra l'ammontare di tutte le passività di finanziamento ed i mezzi propri dell'azienda, dimostra in che modo l'azienda riesce a finanziare i propri investimenti ed in particolare se con prevalenza di capitale proprio o di capitale di terzi. Al 31 dicembre 2024 tale indice è inferiore ad 1. Ciò delinea una situazione di positività evidenziando un buon rapporto tra capitale proprio e capitale di terzi, molto al di sotto della soglia di allarme richiesta da ENAC in termini di requisiti minimi di solidità patrimoniale (<75%).

Il **ROE netto (Tasso di Redditività del capitale proprio)** è dato dal rapporto tra risultato netto e patrimonio netto (che include i risconti passivi ed i debiti per acconti dell'esercizio relativi a finanziamenti pubblici). Al 31 dicembre 2024 risulta pari a -1,2%, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027. Si specifica infatti che al 31 dicembre 2023 tale indice era pari a -1,7%.

Il **ROI (Return on Investment)** è dato dal rapporto tra il Risultato Operativo (pari all'EBIT al netto degli ammortamenti da rivalutazione ed il capitale investito netto). Indica la redditività e l'efficienza economica della gestione caratteristica a prescindere dalle fonti utilizzate. Esprime, pertanto, la capacità di generare reddito mediante trasformazione del capitale investito aziendale. Al 31 dicembre 2024 risulta essere pari a + 2,5%, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027.

Il **ROS (Return on Sales)** è dato dal rapporto tra il Risultato Operativo (pari all'EBIT al netto degli ammortamenti da rivalutazione) e il fatturato dell'azienda. Indica la redditività operativa (derivante, cioè dalla gestione caratteristica della Società) delle vendite. Al 31 dicembre 2024 è risultato pari a + 2%, confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027.

Il **marginale di tesoreria** (dato dalla differenza tra l'attivo circolante e le passività correnti al netto del valore delle rimanenze di magazzino) esprime la capacità dell'azienda di far fronte alle passività correnti a breve termine attraverso l'utilizzo delle disponibilità liquide e dei crediti a breve termine. Al 31 dicembre

2024 risulta essere pari a -13,5 milioni di euro, e, tenuto conto che nell'individuazione della passività correnti si considerano i debiti a breve verso banche per elasticità di cassa e annualmente rinnovati.

Il correlato **indice di tesoreria** (dato dal rapporto tra la somma delle liquidità immediate e differite e le passività correnti) al 31 dicembre 2024 risulta essere pari a 0,83 (che al netto dei debiti a breve verso banche annualmente rinnovati è pari a 0,87).

Il **marginale di disponibilità** o Capitale circolante Netto è dato dalla differenza tra l'attivo circolante e le passività correnti. Esprime la capacità dell'azienda di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve (magazzino, disponibilità, liquidità). Al 31 dicembre 2024 risulta essere negativo per circa -13 milioni di euro, considerando le anticipazioni finanziarie relative agli investimenti in corso.

Il correlato **indice di disponibilità** (dato dal rapporto tra l'attivo circolante e le passività correnti) al 31 dicembre 2024 è pari 0,83.

Aeroporti di Puglia S.p.A., su indirizzo della Regione Puglia, ha realizzato un programma di sviluppo incentrato sull'incremento del numero di passeggeri e sull'ampliamento del network di origini – destinazioni direttamente collegate per via aerea con la Puglia. Confermando il trend di continuo recupero di redditività, come previsto nel Piano Economico-Finanziario 2023-2027, l'EBITDA (Margine Operativo Lordo) del 2024, pari a 9,1 milioni di euro, ha fatto registrare un incremento dell'83% rispetto al 2023 nonostante il permanere degli effetti straordinari connessi alle crisi Russia/Ucraina e mediorientale.

Pur in presenza di un quadro contingente caratterizzato dalla presenza di fattori di rischio e incertezza, la Società ha valutato, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, del confronto con gli esercizi precedenti, con particolare riferimento all'esercizio 2019 (pre-Covid) e del Piano economico-finanziario 2023-2027, che la redditività strutturata è in fase di continuo ed evidente recupero.

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

7. Conclusioni.

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex art. 6, co. 2 e 14, co. 2, 3, 4, 5 del d.lgs. 175/2016 inducono l'Organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia da escludere.

3. Strumenti integrativi di governo societario (art. 6, cc. 3 e 5 del D.lgs. 175/2016)

Ai sensi dell'art. 6, co. 3 del d.lgs. 175/2016:

“Fatte salve le funzioni degli organi di controllo previsti a norma di legge e di statuto, le società a controllo pubblico valutano l'opportunità di integrare, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell'attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:

- a) regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;*
- b) un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza rispetto alla dimensione e alla complessità dell'impresa sociale, che collabora con l'organo di controllo statutario, riscontrando tempestivamente le richieste da questo provenienti, e trasmette periodicamente all'organo di controllo statutario relazioni sulla regolarità e l'efficienza della gestione;*
- c) codici di condotta propri, o adesione ai codici di condotta collettivi aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;*
- d) programmi di responsabilità sociale dell'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea”.*

In base al co. 4:

“Gli strumenti eventualmente adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio di esercizio”.

In base al co. 5:

“Qualora le società a controllo pubblico non integrino gli strumenti di governo societario con quelli di cui al comma 3, danno conto delle ragioni all'interno della relazione di cui al comma 4”.

a) Adozione di regolamenti interni

Con riferimento ai regolamenti interni, volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale, e al fine di sistematizzare la metodologia operativa, ruoli e responsabilità, Aeroporti di Puglia si è dotata di regolamenti e procedure, quali a titolo non esaustivo:

- Regolamento per l'affidamento degli appalti;
- Misura per l'assegnazione incarichi interni (RUP DL CSE CSP DEC);
- Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per l'affidamento degli appalti;
- Regolamento per l'Elenco dei Consulenti;
- Regolamento per l'Elenco degli Avvocati;
- Regolamento per l'affidamento dei Servizi di Ingegneria e Architettura;

- Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi;
- Procedura per la selezione del personale;
- Procedura operativa extra Aviation
- Procedura operativa Aviation.

In materia di Sistema di gestione, la Società è in possesso della "Certificazione Ambientale", secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015 (per gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie), e della Certificazione "Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra" secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 (per gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie).

In tema di tutela del diritto di proprietà intellettuale (intesa sia con riferimento ai diritti d'autore che con riferimento ai diritti di proprietà industriale) di concorrenza e più in generale di prevenzione la Società ha previsto anche nel Modello 231 una serie di protocolli di controllo generali e specifici.

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

b) Ufficio di controllo interno

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di Aeroporti di Puglia è il risultato di successive integrazioni e aggiornamenti, ed è finalizzato a implementare un modello di governance sempre più evoluto e in linea con i modelli di riferimento e le *best practices* esistenti in ambito nazionale. Il sistema di controllo interno è costituito dall'insieme di regole, procedure, sistema di procure e deleghe e strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi ed a favorire una conduzione dell'impresa coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione.

Nel sistema di controllo e gestione dei rischi, a supporto del Vertice aziendale, sono previsti i seguenti livelli di controllo:

- un primo livello, a cura del management operativo, che definisce e gestisce i controlli cosiddetti di linea, insiti nei processi operativi; si tratta di controlli procedurali, informatici, finanziari, comportamentali, svolti sia da chi mette in atto una determinata attività, sia da chi ne ha la responsabilità di supervisione. Tutte le funzioni aziendali eseguono tali controlli diretti nella gestione delle proprie responsabilità;
- un secondo livello che presidia il processo di valutazione e controllo dei rischi garantendone la coerenza rispetto agli obiettivi aziendali e rispondendo a criteri di segregazione organizzativa in modo sufficiente per consentire un efficace monitoraggio;
- un terzo livello, presidiato dall'Internal Audit, che fornisce valutazioni indipendenti, attraverso un'attività di verifica generale sulla struttura e sulla funzionalità dei controlli interni.

La Società si è pertanto dotata di una struttura di Internal Audit indipendente e autonoma, attraverso un'attività di supervisione e coordinamento svolta dal Presidente del CdA.

La Direzione Internal Audit, in linea con i “*Global Internal Audit Standards*”, emessi dall’*“Institute of Internal Auditors”*, sulla base del Piano di Audit, valuta l’adeguatezza del complessivo Sistema di Controllo Interno con approccio professionale sistematico, tenendo conto della dimensione e delle specificità operative della Società, portando all’attenzione del Vertice aziendale e del management eventuali aspetti critici che possono compromettere gli obiettivi aziendali, promuovendo iniziative di continuo miglioramento dei processi di controllo e di gestione dei rischi.

Nell’ambito del Sistema di Controllo Interno di Aeroporti di Puglia, i rischi sono individuati in funzione delle seguenti principali categorie di rischio:

- Rischi Operativi, legati alla capacità dell’organizzazione di conseguire gli obiettivi in termini di efficacia ed efficienza;
- Rischi di Reporting, legati all’affidabilità ed integrità delle informazioni di bilancio e del reporting interno;
- Rischi di Conformità, legati all’osservanza delle norme. In tale categoria di rischio rientrano (a livello macro) i rischi collegati alla commissione di reati di cui al D.Lgs. 231/2001, nonché i rischi collegati alle fattispecie di illeciti previsti dalla Legge 190/12 e dal Piano Nazionale Anticorruzione;
- ulteriore categoria dei cd. Rischi strategici, rispetto ad obiettivi di natura generale e definiti ai livelli più elevati della struttura organizzativa, allineati e a supporto della missione aziendale e che includono i rischi legati alla capacità dell’azienda di competere sul mercato

attribuendo a ciascuno di essi uno scoring sia a livello inerente (senza tener conto, a livello di disegno, del sistema di controllo) che residuo (mitigati, a livello di disegno, dal sistema di controllo).

Lo standard di riferimento adottato per l’analisi è il “*CoSO Internal Control – Integrated Framework*”. Secondo il CoSO, il sistema di controllo interno è articolato in 5 componenti di controllo (Ambiente di Controllo, Valutazione del Rischio, Attività di Controllo, Informazione e Comunicazione e Attività di Monitoraggio), e risulta efficace se, con riferimento a uno o più obiettivi, tutte e cinque le componenti esistono nel disegno e nell’implementazione del complessivo sistema aziendale e funzionano in maniera integrata nell’operatività.

L’azione dell’Internal Audit si inserisce nel più ampio e complesso “sistema di controllo” a cui Aeroporti di Puglia viene assoggettata, tra cui i principali soggetti e organi deputati al controllo sono:

- Collegio Sindacale;
- Società di revisione contabile;
- Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001;
- Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012;
- Privacy;
- DPO;
- CISO;
- Auditing del Sistema Qualità (es. “*Certificazione Ambientale*”, secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015, *Certificazione “Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra”* secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015).

c) Codice di condotta propri

Aeroporti di Puglia, per assicurare che il comportamento di coloro che operano per conto o nell'interesse della Società sia sempre conforme ai principi di correttezza e di trasparenza nella conduzione degli affari e delle attività aziendali, ha ritenuto opportuno procedere, all'adozione di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (di seguito anche "Modello") in linea con le prescrizioni del Decreto e con le indicazioni della giurisprudenza in materia, nonché sulla base delle Linee Guida emanate da Confindustria, per quanto applicabili.

Tali iniziative, unitamente alla verifica dei principi e delle regole di condotta contenuti nel Codice Etico (di seguito anche "Codice"), parte integrante del Modello, sono state assunte nella convinzione che l'adozione di tale Modello, possa costituire un valido strumento di sensibilizzazione nei confronti di tutti coloro che operano nell'interesse o a vantaggio di AdP.

In particolare, il Codice Etico di Aeroporti di Puglia esplicita i valori a cui i Destinatari devono adeguarsi, accettando responsabilità, assetti, ruoli e regole della cui violazione, anche se da essa non consegue alcuna responsabilità verso terzi, essi si assumono la personale responsabilità verso l'interno e verso l'esterno della Società.

Nei rapporti di affari Aeroporti di Puglia si ispira ai principi di lealtà, onestà, correttezza, trasparenza, efficienza e rispetto della legge e dei valori espressi nel Codice, ed esige analogo comportamento da parte di coloro con cui intrattiene rapporti di qualsiasi natura.

La violazione del Codice Etico, del Modello e delle procedure compromette il rapporto fiduciario tra Aeroporti di Puglia ed i Destinatari. Tali violazioni saranno perseguite dalla Società incisivamente, con tempestività ed immediatezza, mediante provvedimenti disciplinari/sanzionatori adeguati e proporzionati, indipendentemente dall'eventuale rilevanza penale di tali comportamenti e dall'instaurazione di un procedimento penale nei casi in cui costituiscano reato.

Il sistema disciplinare/sanzionatorio (di seguito anche "sistema"), adottato ai sensi dell'art. 6, comma secondo, lett. e) D. Lgs. 231/01, è diretto a sanzionare il mancato rispetto dei principi contenuti nel Codice Etico e delle misure indicate nel Modello 231 adottato dalla Società. La predisposizione di un adeguato sistema per la violazione delle prescrizioni contenute nel Modello 231 è, infatti, condizione essenziale per assicurare l'effettività del Modello stesso.

Ai fini del sistema disciplinare, e nel rispetto delle previsioni di cui alla contrattazione collettiva ovvero delle previsioni riportate nel contratto che regola il rapporto con il terzo, laddove applicabili, costituiscono condotte oggetto di sanzione le azioni o i comportamenti posti in essere in violazione del Modello 231. L'applicazione delle sanzioni disciplinari prescinde dall'avvio e/o dall'esito di un eventuale procedimento penale, in quanto le regole di condotta imposte dal Modello 231 sono assunte da Aeroporti di Puglia in piena autonomia ed indipendentemente dalla tipologia di illecito che le violazioni del Modello stesso possano determinare.

L'attività di vigilanza sull'osservanza del Codice, predisponendo adeguati strumenti e procedure di informazione, prevenzione e controllo, intervenendo, se del caso, con azioni correttive, è svolta

dall'Organismo di Vigilanza (di seguito anche "OdV") della Società, nonché dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (di seguito anche "RPCT") ex L. 190/12.

Si ritiene inoltre che il Codice Etico, quale documento integrante del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01 sia strumento di stimolo a favorire la creazione di un ambiente caratterizzato da un forte senso di integrità etica quale contributo fondamentale all'efficacia delle politiche e dei sistemi di controllo, tale da non rendere necessario, al momento, procedere con la redazione di ulteriori strumenti integrativi in termini di codice di condotta.

In Aeroporti di Puglia, l'attività propria dell'Organismo di Vigilanza ex art. 6 D.Lgs. 231/01, così come definita nel Modello di Organizzazione e Gestione adottato dalla Società è stata affidata ad un Organismo collegiale esterno insediatosi in data 25/5/2022. L'Organismo di Vigilanza predispone un Piano Annuale di Verifiche ai sensi del D.Lgs. 231/01 con la specifica delle aree di intervento per lo svolgimento delle attività di verifica al fine di testare l'adeguatezza del Sistema dei Controlli Interni e l'attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/01. Esso, in attuazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società ai sensi del D.Lgs. n. 231/01, si è dotato di un apposito Regolamento che ne disciplina il funzionamento.

In linea con quanto stabilito dall'ANAC *"...in una logica di coordinamento delle misure e di semplificazione degli adempimenti, le società integrano il modello di organizzazione e gestione ex d.lgs. n. 231 del 2001 con misure idonee a prevenire anche i fenomeni di corruzione e di illegalità all'interno delle società in coerenza con le finalità della legge n. 190 del 2012..."* Aeroporti di Puglia S.p.A. ha quindi riportato le misure integrative ex L. 190/12 in apposito documento denominato Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (di seguito anche "PTPCT" o "Piano Anticorruzione") aggiornato e approvato annualmente dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, mentre gli elementi comuni alle due normative di riferimento, sono trattati nel Modello 231 in particolare e sono da considerarsi validi anche ai fini della L. 190/12.

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 di cui il Codice Etico ne è parte integrante approvato nella seduta del CdA del 3/11/2022 ed è in fase di aggiornamento.

d) Programmi di responsabilità sociale dell'impresa

Attualmente, nell'ambito del Contratto di Programma, sono definiti specifici indicatori di tutela ambientale e di *customer satisfaction*.

Aeroporti di Puglia S.p.A., seppur non obbligata, redige a corredo della tradizionale rendicontazione finanziaria, anche una dichiarazione sui temi di carattere non finanziario, inserita nella Relazione sulla gestione, così come previsto dalla Delibera n. 20267 del 18.01.2018 Consob, di adozione del Regolamento di attuazione del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, relativo alla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario, in attuazione della Direttiva europea (2014/95/UE), recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 254/2016).

La società ha aderito al Global Compact dell'ONU dal 6 febbraio 2019, rinnovando annualmente il *commitment* da parte della Società nei confronti del Programma.

1

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

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

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

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
Art. 6 comma 3 lett. a)	Regolamenti interni	La Società si è dotata dei seguenti principali regolamenti interni: • Regolamento per l'affidamento degli appalti; • Misura per l'assegnazione incarichi interni (RUP DL CSE CSP DEC); • Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per gli affidamenti di beni e servizi; • Regolamento per l'Elenco dei Consulenti; • Regolamento per l'Elenco degli Avvocati; • Regolamento per l'affidamento dei Servizi di Ingegneria e Architettura; • Regolamento per l'utilizzo dei Sistemi Informativi; • Procedura per la selezione del personale; • Procedura operativa extra Aviation; • Procedura operativa Aviation. In materia di Sistema di gestione, la Società è in possesso della "Certificazione Ambientale", secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015 (per gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie), e della Certificazione "Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra" secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 (per gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie). 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	Nel corso del 2024, sono stati aggiornati/predisposti ed approvati i regolamenti interni, tra cui i principali: • Regolamento per l'affidamento degli appalti; • Regolamento per la composizione e il funzionamento commissione giudicatrice di gara per l'affidamento degli appalti; • Regolamento per l'Elenco degli Avvocati; • Procedura per la gestione del contenzioso; • Procedura Recupero crediti; • Procedura operativa aviation. L'aggiornamento dei regolamenti interni oltre che l'adozione di ulteriori eventuali strumenti e/o integrazione e miglioramento degli strumenti adottati, è oggetto di continuo monitoraggio, in linea con le esigenze operative-organizzative.

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		previsto anche nel Modello 231 una serie di protocolli di controllo generali e specifici.	
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	La società è dotata di una struttura Internal Audit, oltre che: • Organismo di Vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001; • Responsabile della Prevenzione della Corruzione e delle Trasparenza ai sensi della L. 190/2012; • Privacy; • DPO; • CISO; • Auditing del Sistema Qualità (es. "Certificazione Ambientale", secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015, Certificazione "Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra" secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015).	L'integrazione di eventuali ulteriori misure integrative, rispetto agli strumenti adottati, sarà valutata in linea con le esigenze operative-organizzative.
Art. 6 comma 3 lett. c)	Codice di condotta	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. Il vigente Codice Etico - le cui misure sono parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231 e coordinato nel Piano della Trasparenza e di Prevenzione della Corruzione - è stato approvato nella seduta del CdA del 3/11/2022 (in aggiornamento). Nel 2024 è stato confermato il Rating di Legalità con punteggio "TRE STELLE", rilasciato dall'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza.	Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231 di cui il Codice Etico ne è parte integrante approvato nella seduta del CdA del 3/11/2022. In considerazione delle successive evoluzioni normative intervenute è in corso l'aggiornamento del Modello.
Art. 6 comma 3 lett. d)	Programmi di responsabilità sociale	Attualmente, nell'ambito del Contratto di Programma, sono definiti specifici indicatori di tutela ambientale e di <i>customer satisfaction</i>. 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	Al momento, non si ritiene necessario adottare ulteriori strumenti integrativi in materia di Programmi di responsabilità sociale.

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
		(2014/95/UE), recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 254/2016). La società ha aderito al Global Compact dell'ONU dal febbraio 2019, rinnovando annualmente il commitment da parte della Società nei confronti del Programma. Con la ratifica del documento internazionale del Global Compact, Aeroporti di Puglia è il primo Gestore aeroportuale italiano che si impegna formalmente a perseguire, nella propria sfera di influenza, dieci principi fondamentali, relativi ai diritti umani, agli standard lavorativi, alla tutela dell'ambiente e alla lotta contro la corruzione. Principi già condivisi universalmente derivanti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, dalla Dichiarazione ILO, dalla Dichiarazione di Rio e dalla Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione.	

Bari, 23 maggio 2025

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dott. Antonio Maria VASILE

Prof.ssa Rosa Maria CONTE

Dott. Ruggiero DICORATO

Arch. Ilaria MORGA

Avv. Vania ROMANO

/