

**RELAZIONE
FINANZIARIA
CONSOLIDATA
SEMESTRALE AL
30 GIUGNO 2018**

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI	3
RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE	9
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2018	65

A decorative graphic consisting of multiple parallel, light blue zigzag lines that span across the width of the page, positioned above the main text.

**DATI DI SINTESI
E INFORMAZIONI GENERALI**

PROFILO DEL SEMESTRE

Il Gruppo ADR, nei primi sei mesi del 2018, ha conseguito risultati positivi in un contesto macroeconomico complesso, caratterizzato a livello internazionale da una timida ripresa economica, con crescita dell'Italia inferiore alla media dell'Eurozona, e dall'annuncio da parte della BCE della fine del *Quantitative Easing*, prevista per l'inizio del 2019. Sul panorama nazionale si assiste al perdurare delle forti incertezze circa gli sviluppi futuri della situazione Alitalia.

La positiva performance del Gruppo è stata conseguita grazie al proseguimento dello sviluppo infrastrutturale previsto, nel quadro delineato nel Contratto di Programma e, in coerenza con l'evoluzione del traffico, alla sua valorizzazione commerciale per i flussi di maggior pregio ed al miglioramento degli standard di qualità, garantendo al contempo adeguati livelli di efficienza operativa.

Nonostante il persistere della situazione Alitalia, il primo semestre del 2018 ha mostrato livelli di traffico superiori rispetto al periodo precedente, con circa 23 milioni di passeggeri accolti negli scali della Capitale, in incremento del 3,9%. Lo scalo di Fiumicino ha fatto registrare volumi di traffico in aumento rispetto a quelli dei primi sei mesi del 2017, mentre Ciampino ha mostrato una lieve flessione dei volumi del 1,7% rispetto al periodo precedente.

Il positivo andamento del traffico è stato trainato dalla crescita del segmento internazionale e, in particolare, dai voli da e verso destinazioni *Extra-UE* dove, rispetto ai primi sei mesi del 2017, si è registrato un incremento di passeggeri trasportati pari al 16,4%. In questo semestre, per la prima volta in valore assoluto i volumi di traffico verso destinazioni *Extra-UE* sono stati superiori a quelli dell'ambito Domestico: ciò a conferma della forte attrattività della destinazione Roma e della strategia perseguita dal Gruppo volta al costante sviluppo e all'incremento di nuove rotte verso le principali destinazioni globali. Anche in questi primi sei mesi del 2018 Fiumicino si posiziona tra gli scali come uno degli aeroporti europei con più collegamenti diretti con la Cina.

Il primo semestre 2018 registra inoltre la prosecuzione dei lavori di ammodernamento e sviluppo su ambo gli scali: realizzati 85,1 milioni di euro di investimenti.

In particolare, proseguono i lavori di sviluppo delle Aero-stazioni Est relativi al Lotto 1 (Nuovo Molo A e Avancorpo del Terminal 1), ed è stato ultimato ed inoltrato ad ENAC per approvazione, il progetto relativo al Lotto 2 (estensione del Terminal 1, riconfigurazione Area di imbarco C e realizzazione nodo Area imbarco D). Per quanto riguarda lo sviluppo della capacità *airside* sono tutt'ora in corso i lavori di realizzazione dei nuovi piazzali in area ovest e nel quadrante 300. Nell'ottica di incrementare gli *standard* di qualità nei confronti del passeggero, prosegue la realizzazione di interventi di riqualifica e miglioramento.

La focalizzazione sulla qualità dei servizi rimane un punto centrale della strategia del Gruppo: in tal senso, sia la qualità percepita dai passeggeri che quella erogata sono superiori ai valori dei primi sei mesi del 2017. Ad ulteriore conferma degli elevati livelli raggiunti in termini di qualità, nel mese di giugno lo scalo di Fiumicino ha conseguito un nuovo importante riconoscimento internazionale "*Best Airport Award 2018*" assegnato dall'*ACI*¹ tra gli scali con volume di traffico superiore ai 25 milioni di passeggeri. Questo premio si aggiunge ai riconoscimenti già ottenuti nel corso del 2018 da *Skytrax* – "*World's Most Improved Airport*" e "*4 Star Airport*", e dall'*ACI* – "*Airport Service Quality Award*", che certificano il primato assoluto dello scalo di Fiumicino anche nella qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

I positivi risultati di sviluppo del traffico e della *performance* economico-finanziaria, unitamente al consolidamento della posizione di solido *Investment Grade*, consentono al Gruppo ADR di mantenere la propria posizione di *leadership* nel panorama del trasporto aereo na-

¹ *Airports Council International*

zionale e di acquisire un ruolo sempre più influente a livello internazionale.

Il Gruppo, pur in un contesto particolarmente complesso, è intenzionato a proseguire il proprio percorso di sviluppo, mantenendo un proficuo dialogo con gli *stakeholder* e il territorio, garantendo al mercato una gestione aziendale efficace ed efficiente, e contribuendo alla crescita economica del Paese.

PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI E OPERATIVI DEL GRUPPO

	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017 (*)
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)		
Ricavi da gestione aeroportuale	432.225	411.635
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	263.467	254.607
EBITDA %	61,0%	61,9%
Risultato Operativo (EBIT)	187.883	179.823
EBIT %	43,5%	43,7%
Risultato netto	108.861	105.869
Risultato netto di competenza del Gruppo	108.861	105.869
Investimenti	85.059	104.920
	30.06.2018	31.12.2017
Capitale Investito Netto	2.293.215	2.297.923
Patrimonio Netto (compresa quota terzi)	1.088.066	1.108.224
Patrimonio Netto del Gruppo	1.088.066	1.108.224
Indebitamento finanziario netto	1.205.149	1.189.699
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	1,1	1,1
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)		
	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Indebitamento finanziario netto/EBITDA (%)	2,2	2,0
R.O.I. (Risultato operativo/Capitale investito netto) (%)	17,9%	18,8%
RATING		
	30.06.2018	31.12.2017
Standard & Poor's	BBB+	BBB+
Moody's	Baa1	Baa1
Fitch Rating	BBB+	BBB+

(*) I dati relativi al 1° semestre 2017 differiscono da quelli pubblicati per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 1° semestre 2018 a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

(*) indici ragguagliati agli ultimi 12 mesi

	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
VOLUMI DI TRAFFICO		
Movimenti (n./000)	172	169
Passeggeri totali (n./000)	22.989	22.134
Merce totale (t.)	103.526	89.200
RISORSE UMANE DI GRUPPO		
	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Organico medio (n. persone)	3.050	3.053
	30.06.2018	31.12.2017
Organico a fine periodo (n. persone)	3.653	3.377

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(in carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2018)

Antonio Catricalà	Presidente
Ugo de Carolis	Amministratore Delegato
Tommaso Barracco	Consigliere
Carlo Bertazzo	Consigliere
Giovanni Castellucci	Consigliere
Giancarlo Guenzi	Consigliere
Guglielmo Bove	Segretario

COLLEGIO SINDACALE

(in carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2018)

Giampiero Riccardi	Presidente (fino al 4 giugno 2018)
Alessandra dal Verme	Presidente (dal 4 giugno 2018)
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Mauro Romano	Sindaco effettivo
Mario Tonucci	Sindaco effettivo
Pier Vittorio Vietti	Sindaco effettivo
Fabio Margara	Sindaco supplente
Massimiliano Troiani	Sindaco supplente

DIRETTORE GENERALE

Gian Luca Littarru

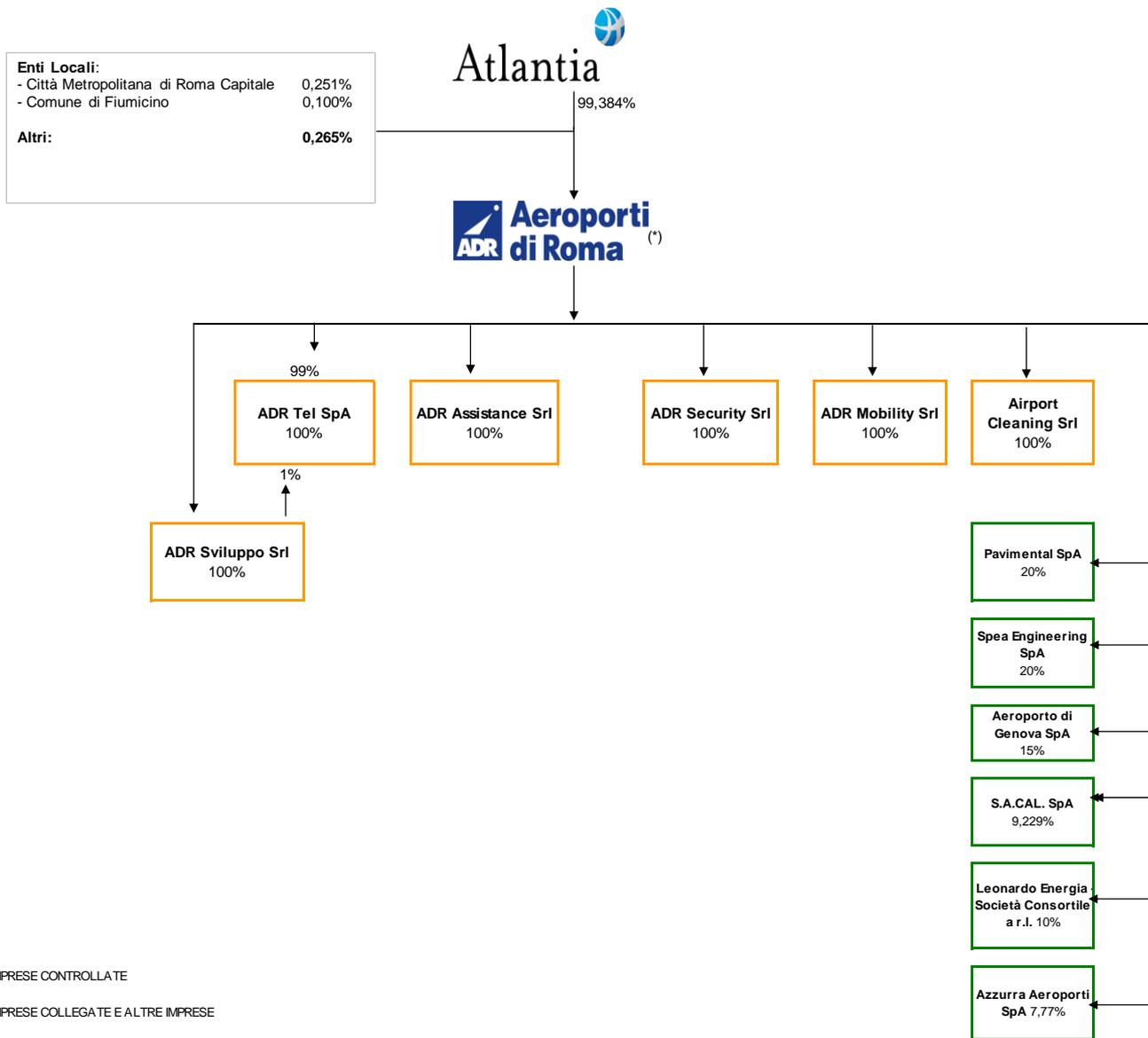
SOCIETÀ DI REVISIONE

(esercizi 2013-2021)

EY S.p.A.

STRUTTURA DEL GRUPPO

(al 30 giugno 2018)



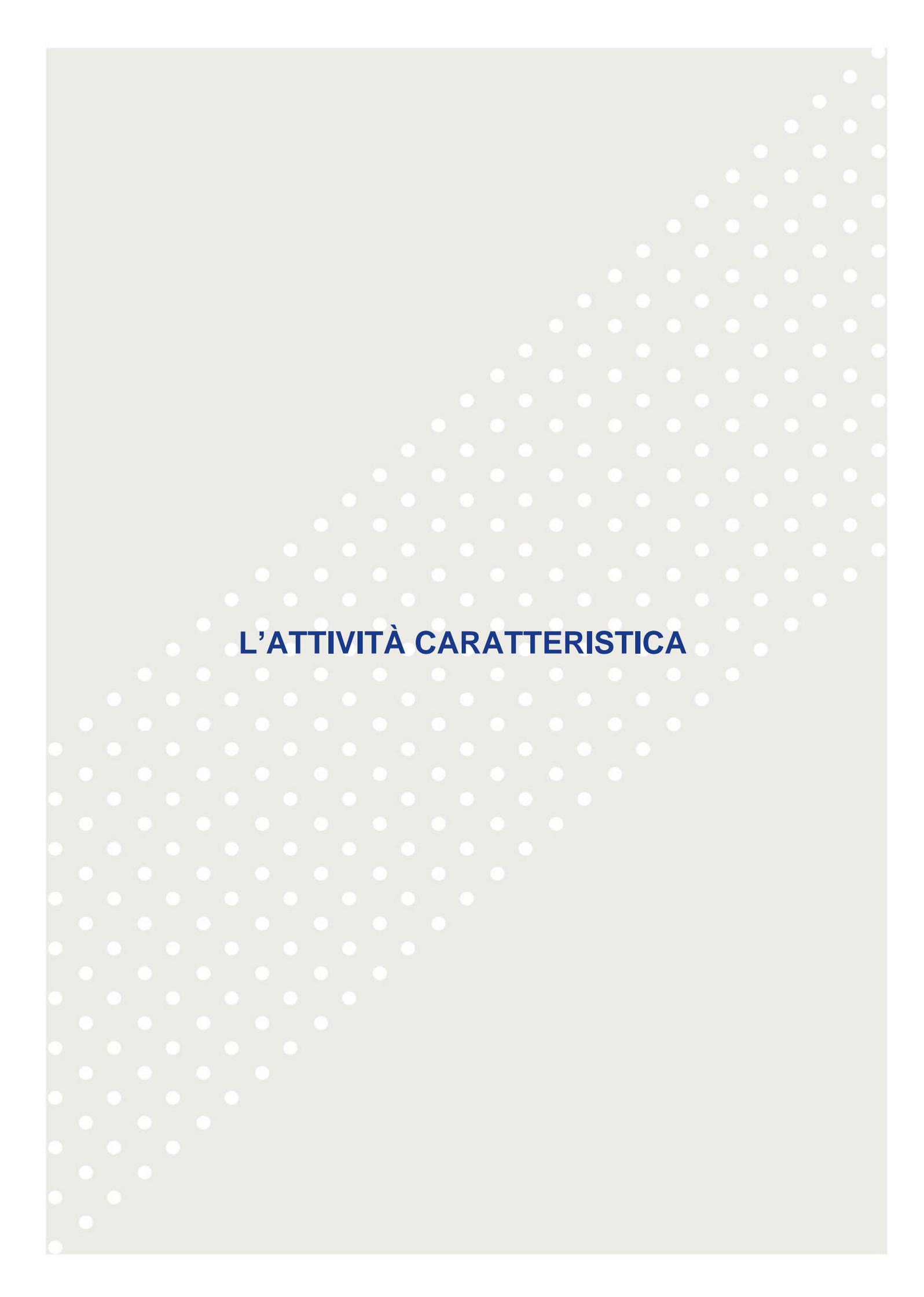
(*) ADR SpA detiene, inoltre, una quota del 25% nel Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione e una quota dell'1% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)



RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA	11
Sistema aeroportuale romano	12
Andamento economico-finanziario consolidato	15
Indicatori alternativi di <i>performance</i>	24
Le attività del Gruppo ADR	27
Investimenti del Gruppo ADR	32
Risorse umane	37
Qualità del servizio	42
Ambiente	46
Fattori di rischio del Gruppo ADR	51
ALTRE INFORMAZIONI	57
Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento	58
Rapporti infragruppo e con parti correlate	60
Eventi successivi alla chiusura del periodo	61
Evoluzione prevedibile della gestione	63

The background of the page is a light gray gradient that transitions from a slightly darker shade at the top to a lighter shade at the bottom. Overlaid on this gradient is a pattern of small, white, semi-transparent dots. The dots are arranged in a grid that is tilted at an angle, creating a sense of depth and movement. The density of the dots is higher in the upper right quadrant and decreases towards the lower left.

L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA

Sistema aeroportuale romano

Aviation

Il settore del traffico aereo chiude i primi mesi del 2018 con un incremento dei passeggeri del +6,4%², determinato dal positivo sviluppo sia dei volumi trasportati in ambito Internazionale (+6,9%) che in quello Domestico (+5,9%).

Tutte le aree geografiche, ad eccezione del lieve calo del Medio Oriente (-0,8%), hanno registrato risultati positivi che vanno dal +11,0% dell'Africa al +4,6% del Sud America; in Europa si registra il terzo maggiore incremento, dopo Africa ed Estremo Oriente, con crescite pari al +6,7%.

In Italia, il traffico passeggeri³ risulta in crescita del +6,2%: la componente Internazionale ha fatto registrare un incremento dei volumi del +7,6%, mentre quella Domestica del +3,7%.

Il Sistema Aeroportuale Romano, nei primi sei mesi del 2018, ha accolto circa 23 milioni di passeggeri con una crescita pari al +3,9% rispetto all'anno precedente: il segmento Extra UE mostra una variazione positiva del +16,4%, superando i volumi generati dal segmento domestico che evidenzia un calo del -1,4%; il segmento UE, pari al 50% del traffico totale, evidenzia un lieve incremento del +1,0% rispetto all'anno precedente.

In termini di capacità, nel primo semestre del 2018 si registrano incrementi dei movimenti (+1,7%), e dei posti offerti (+3,7%): tali incrementi, inferiori rispetto alla crescita dei passeggeri, si traducono in un leggero aumento del coefficiente di riempimento degli aeromobili (*load factor*) che, attestandosi al 78,3%, cresce di circa +0,1 punti percentuali.

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

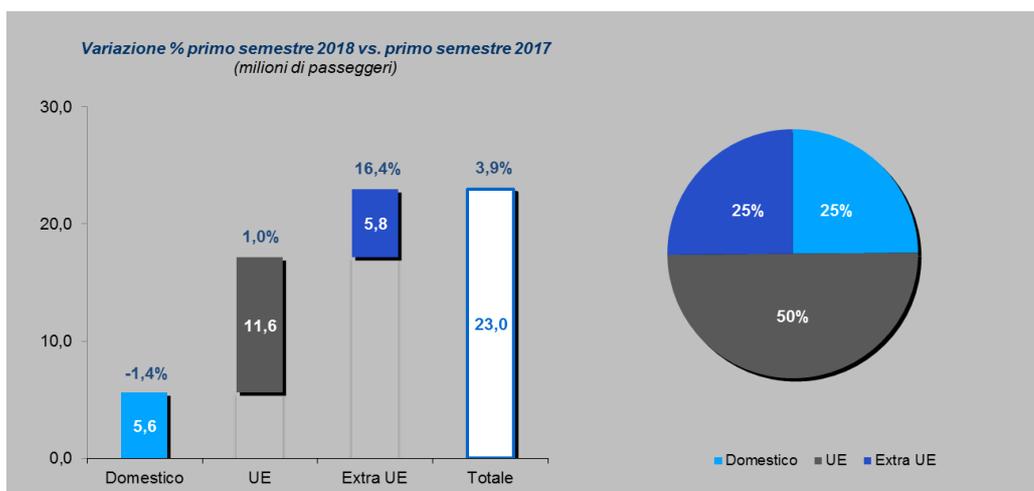
	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017	Δ%
Movimenti (n°)	171.851	169.017	1,7%
Fiumicino	145.451	143.050	1,7%
Ciampino	26.400	25.967	1,7%
Passeggeri (n°)	22.988.989	22.133.668	3,9%
Fiumicino	20.110.300	19.206.190	4,7%
Ciampino	2.878.689	2.927.478	(1,7%)
di cui: imbarcati	11.395.901	10.964.258	3,9%
Fiumicino	9.951.509	9.495.502	4,8%
Ciampino	1.444.392	1.468.756	(1,7%)
Merci (t.)	103.526	89.200	16,1%
Fiumicino	94.517	80.978	16,7%
Ciampino	9.009	8.222	9,6%

Nel grafico che segue è rappresentato l'andamento del traffico passeggeri sia in termini di volumi assoluti, che di scostamento percentuale rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

² Fonte: ACI Pax Flash report, maggio 2018

³ Fonte: Assaeroporti; maggio 2018

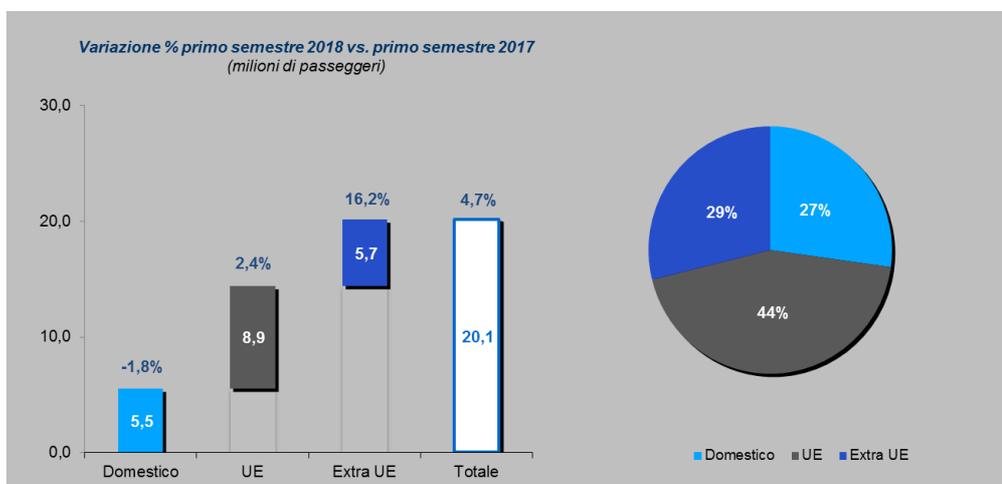
GRAFICO 1. Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2018 per il sistema aeroportuale romano



Fiumicino

Lo scalo di Fiumicino registra, nel primo semestre 2018, volumi di traffico in crescita (+4,7%), avendo gestito un numero di passeggeri superiore ai 20,1 milioni. Tali risultati sono stati raggiunti esclusivamente con la crescita dei volumi del mercato Internazionale (+7,4%): contestualmente, è aumentata la capacità in termini di movimenti (+1,7%) e di posti offerti (+4,5%). In leggero aumento il *load factor*, passato dal 76,8% del primo semestre 2017 al 77,0% dell'anno in corso.

GRAFICO 2. Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2018 per lo scalo di Fiumicino



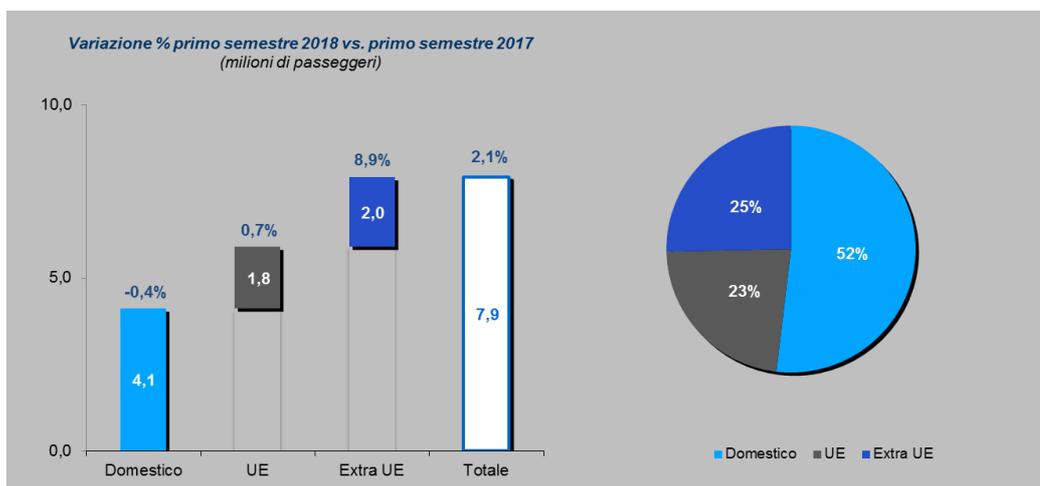
La contrazione del traffico nel segmento Domestico, nonostante la netta ripresa rispetto ai primi mesi del 2018, è ascrivibile principalmente ai tagli di Alitalia, avviati lo scorso anno, e alle riduzioni di Ryanair sul mercato del Sud Italia; la crescita dei volumi internazionali deriva, invece, dagli sviluppi avviati nel 2017 e proseguiti nel 2018, principalmente verso Nord America, Estremo Oriente e Sud America. Aumentano considerevolmente, infatti, sia i flussi verso il mercato Extra UE (+16,2%) sia, in misura minore, verso quello UE (+2,4%).

Alitalia, vettore di riferimento dello scalo di Fiumicino, tuttora in amministrazione straordinaria, ha registrato, nei primi sei mesi del 2018, un incremento dei passeggeri trasportati pari al 2,1% e dei

posti offerti (+2,5%), ma con un lieve calo dei movimenti (-0,8%). Nella suddivisione per ambito, l'andamento del traffico risulta in aumento per quello Internazionale (+4,8%), ed in particolare per il segmento Extra-UE, mentre è lievemente negativo per il segmento Domestico (-0,4%).

Il maggiore aumento della capacità offerta rispetto ai volumi di passeggeri trasportati determina una lieve riduzione del *load factor* che si attesta al 73,5%, in calo di 0,4 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

GRAFICO 3. Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2018 per il vettore Alitalia



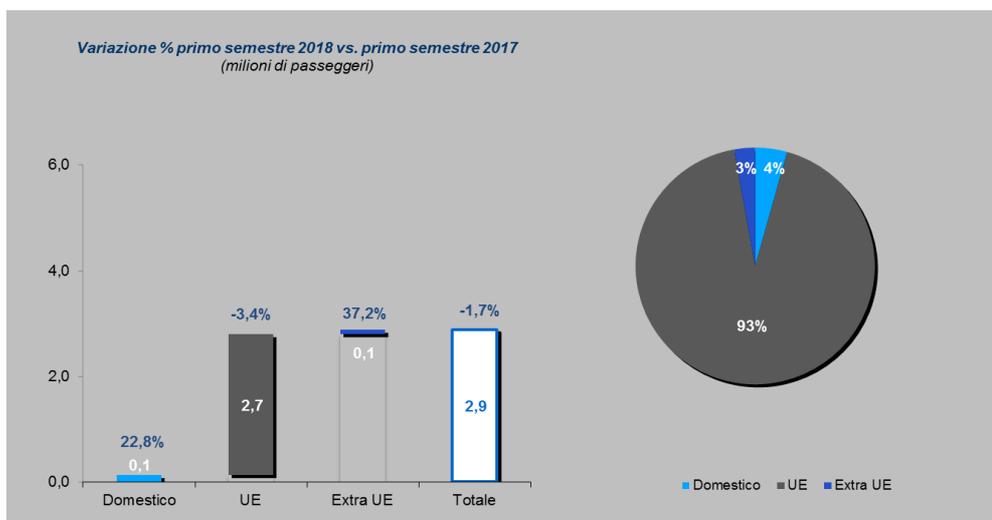
Ciampino

Nel primo semestre del 2018, lo scalo di Ciampino registra una riduzione dei volumi di passeggeri trasportati (-1,7%) a fronte di un incremento di movimenti (+1,7%).

I risultati sono influenzati dalle *performance* del segmento UE (-3,4%), mitigate parzialmente dai buoni risultati del segmento Domestico (+22,8%) e di quello Extra UE (+37,2%).

Il *load factor* complessivo dello scalo si attesta all'88,4%, in crescita di +0,2 punti percentuali rispetto all'analogo periodo del 2017.

GRAFICO 4. Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2018 per lo scalo di Ciampino



Andamento economico-finanziario consolidato

Gestione economica consolidata

TABELLA 1. Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017 ⁴	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	432.225	411.635	20.590	5,0%
<i>ricavi aviation</i>	311.580	297.438	14.142	4,8%
<i>ricavi non aviation</i>	120.645	114.197	6.448	5,6%
Ricavi per servizi di costruzione	51.391	66.168	(14.777)	(22,3%)
Altri ricavi operativi	7.451	12.602	(5.151)	(40,9%)
Totale ricavi	491.067	490.405	662	0,1%
Costi esterni gestionali	(77.449)	(76.463)	(986)	1,3%
Costi dei servizi di costruzione	(47.297)	(61.692)	14.395	(23,3%)
Canoni concessori	(17.045)	(15.327)	(1.718)	11,2%
Costo del personale	(85.809)	(82.316)	(3.493)	4,2%
Totale costi operativi netti	(227.600)	(235.798)	8.198	(3,5%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	263.467	254.607	8.860	3,5%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(51.393)	(43.766)	(7.627)	17,4%
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	(24.191)	(31.018)	6.827	(22,0%)
Risultato operativo (EBIT)	187.883	179.823	8.060	4,5%
Proventi (oneri) finanziari	(25.407)	(25.634)	227	(0,9%)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(2.896)	1.035	(3.931)	(379,8%)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	159.580	155.224	4.356	2,8%
Imposte	(50.719)	(49.355)	(1.364)	2,8%
Risultato netto attività operative in funzionamento	108.861	105.869	2.992	2,8%
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) del periodo	108.861	105.869	2.992	2,8%
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo	108.861	105.869	2.992	2,8%

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 432,2 milioni di euro, sono aumentati del 5,0% rispetto al periodo a confronto per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+4,8%), attribuibile al positivo andamento complessivo dei volumi di traffico (passeggeri +3,9%) e del relativo *mix* delle sue componenti. Tale positivo andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei corrispettivi unitari di Fiumicino (in media rispettivamente dello 0,4% e del 4,4% rispetto all'annualità precedente). Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (5,6%) trainato dall'andamento positivo delle subconcessioni commerciali su tutte le linee di *business* (+8,7%), riconducibile

⁴ i dati relativi al 1° semestre 2017 differiscono da quelli contenuti nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi esterni gestionali" a riduzione della voce "ricavi aviation". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 1° semestre 2018 a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15

all'incremento del volume e al miglioramento del *mix* dei passeggeri rispetto all'anno precedente, nonché all'entrata a pieno regime dell'Area Commerciale "E" (inaugurata il 21 dicembre 2016); anche i ricavi da subconcessioni immobiliari hanno registrato un andamento positivo (+8,8%).

- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 51,4 milioni di euro, in flessione rispetto al periodo a confronto di 14,8 milioni di euro (vedi anche successivo commento dei "costi di servizi di costruzione").
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 7,5 milioni di euro, in calo di 5,2 milioni di euro rispetto al semestre a confronto nel quale è stato registrato un riassorbimento del fondo rischi e oneri di 6,0 milioni di euro rispetto ai 0,8 milioni di euro del semestre in esame.

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali, pari a 77,4 milioni di euro, registrano un leggero incremento rispetto al primo semestre 2017 (+1,0 milioni di euro) dovuto all'aumento dei costi per attività manutentiva sugli impianti elettrici e sull'impianto BHS del T3, entrato a regime nel corso del primo semestre 2017, nonché alle spese generali, anche in relazione ad un'estensione delle coperture assicurative. Tali effetti sono stati in parte compensati dai minori costi per utenze e materie prime.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 47,3 milioni di euro, diminuiscono di 14,4 milioni di euro rispetto al primo semestre 2017.
- L'onere per canoni concessori ammonta a 17,0 milioni di euro, aumenta rispetto al primo semestre 2017 (+1,7 milioni di euro) sia per effetto della dinamica inflattiva che per l'incremento del traffico.
- Il Costo del personale, pari a 85,8 milioni di euro, registra un aumento del 4,2% (+3,5 milioni di euro) dovuto all'incremento del costo medio, oltre all'incidenza di componenti non ricorrenti.

Margine operativo lordo

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 263,5 milioni di euro, in aumento di 8,9 milioni di euro rispetto al primo semestre dello scorso anno (+3,5%).

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 51,4 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale di cui è titolare la Capogruppo ADR. L'incremento di 7,6 milioni di euro rispetto al periodo a confronto è attribuibile all'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture nel corso dello scorso anno.

Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 24,2 milioni di euro (31,0 milioni di euro nel periodo a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 23,1 milioni di euro (24,0 milioni di euro nel periodo a confronto) in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nell'ultimo piano aziendale approvato. Si ricorda che rientrano in tale categoria gli investimenti la cui esecuzione è condizione di garanzia del rispetto di un adeguato stato di efficienza e sicurezza, in aderenza agli obblighi concessori, degli impianti ed infrastrutture aeroportuali in concessione;
- accantonamenti al fondo rischi ed oneri sono pari a 0,4 milioni di euro, rispetto ai 0,6 milioni di euro stanziati nel primo semestre 2017;
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 0,7 milioni di euro, in diminuzione di 5,8 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2017 che era stato inficiato dall'ingresso di Alitalia SAI nella procedura di amministrazione straordinaria.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a 187,9 milioni di euro, in aumento di 8,1 milioni di euro (+4,5%) rispetto al primo semestre 2017.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 25,4 milioni di euro, si riducono di 0,2 milioni di euro (- 0,9%) per effetto dei primi dividendi deliberati dalla partecipata Azzurra Aeroporti S.r.l., pari a 1,9 milioni di euro, in parte compensati dall'incremento degli oneri finanziari netti per l'aumento dell'indebitamento medio rispetto al periodo a confronto.

Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto

Tale voce, pari a -2,9 milioni di euro (+1,0 nel periodo a confronto), include la svalutazione della partecipazione nella collegata Pavimental (-3,1 milioni di euro), parzialmente compensata dalla rivalutazione della partecipazione nella collegata Spea Engineering (+0,2 milioni di euro).

Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite pari a 50,7 milioni di euro (49,4 milioni di euro nel periodo a confronto), il Gruppo ADR ha conseguito, nel primo semestre 2018, un utile netto di 108,9 milioni di euro, in crescita di 3,0 milioni di euro.

TABELLA 2. Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
UTILE DEL PERIODO	108.861	105.869
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(1.127)	13.972
Effetto fiscale	271	(3.354)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(19)	61
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(875)	10.679
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	10	51
Effetto fiscale	(6)	(12)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	4	39
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	771	432
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(100)	11.150
UTILE COMPLESSIVO DEL PERIODO	108.761	117.019
di cui		
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo	108.761	117.019
Utile complessivo di pertinenza di Terzi	0	0

Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 3. Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

	(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	Variazione
	Immobilizzazioni immateriali	2.359.380	2.349.800	9.580
	Immobilizzazioni materiali	49.523	52.280	(2.757)
	Immobilizzazioni finanziarie	73.829	78.079	(4.250)
	Attività per imposte anticipate	52.906	65.129	(12.223)
	Altre attività non correnti	439	443	(4)
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.536.077	2.545.731	(9.654)
	Attività commerciali	330.122	319.309	10.813
	Altre attività correnti	12.807	14.058	(1.251)
	Attività per imposte correnti	7.629	18.881	(11.252)
	Passività commerciali	(183.157)	(191.502)	8.345
	Altre passività correnti	(172.622)	(172.284)	(338)
	Passività per imposte correnti	(8.614)	(483)	(8.131)
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(13.835)	(12.021)	(1.814)
	Fondi per benefici per dipendenti	(309)	(938)	629
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(74.270)	(68.799)	(5.471)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(11.634)	(14.028)	2.394
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(86.213)	(83.765)	(2.448)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(100.048)	(95.786)	(4.262)
	Passività non correnti	(142.814)	(152.022)	9.208
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(142.814)	(152.022)	9.208
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.293.215	2.297.923	(4.708)
	Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	1.088.066	1.108.224	(20.158)
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G	PATRIMONIO NETTO	1.088.066	1.108.224	(20.158)
	Passività finanziarie non correnti	1.480.834	1.488.410	(7.576)
	Altre attività finanziarie non correnti	(9.686)	(12.950)	3.264
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.471.148	1.475.460	(4.312)
	Passività finanziarie correnti	6.705	16.278	(9.573)
	Attività finanziarie correnti	(272.704)	(302.039)	29.335
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(265.999)	(285.761)	19.762
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.205.149	1.189.699	15.450
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.293.215	2.297.923	(4.708)

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 30 giugno 2018 è pari a 2.536,1 milioni di euro e si riduce di 9,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2017 per effetto delle seguenti variazioni:

- aumento delle Immobilizzazioni immateriali (+9,6 milioni di euro), in relazione agli investimenti del periodo (+54,7 milioni di euro) e alla corresponsione di acconti ai fornitori (+0,6 milioni di euro), in parte compensati dagli ammortamenti (-44,4 milioni di euro) e dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori (-1,4 milioni di euro);
- diminuzione delle Immobilizzazioni materiali di 2,8 milioni di euro per effetto degli ammortamenti del periodo, pari a 7,0 milioni di euro, in parte compensati dagli investimenti per 4,2 milioni di euro;
- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 4,3 milioni di euro attribuibile alla valutazione con il metodo del patrimonio netto delle collegate, che tiene conto del risultato negativo di Pavimental S.p.A. (-3,1 milioni di euro) e della distribuzione di dividendi, deliberata da Spea Engineering S.p.A. (1,4 milioni di euro), compensata per 0,2 milioni di euro dal risultato positivo del periodo di Spea;
- riduzione delle attività per imposte anticipate per 12,2 milioni di euro principalmente in relazione alla dinamica del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 13,8 milioni di euro e si riduce di 1,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto delle dinamiche di seguito descritte.

- Le attività commerciali si incrementano di 10,8 milioni di euro sostanzialmente per effetto dell'aumento dei crediti verso la clientela commerciale essenzialmente dovuta all'espansione del fatturato.
- Le Attività per imposte correnti si riducono di 11,3 milioni di euro attribuibili alla diminuzione del credito per tassazione consolidata per effetto della stima del carico fiscale IRES del periodo.
- Le Passività commerciali si riducono di 8,3 milioni di euro, per effetto, prevalentemente, della diminuzione dei debiti commerciali di 21,7 milioni di euro. Tale effetto è stato in parte compensato dall'incremento per 12,7 milioni di euro dei risconti passivi per le fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione. La variazione negativa dei debiti verso i fornitori deriva dalla riduzione del volume degli investimenti effettuati nel semestre in esame rispetto alla fine dell'esercizio precedente.
- Le Altre passività correnti, si incrementano complessivamente di 0,3 milioni di euro, rispetto alla fine dello scorso esercizio, principalmente per l'effetto combinato di:
 - incremento dei debiti relativi al servizio antincendio di 3,3 milioni di euro, per effetto sostanzialmente del corrispettivo maturato nel periodo;
 - incremento dei debiti verso il personale di 2,5 milioni di euro attribuibili all'incremento dei debiti con scadenza a breve termine;
 - incremento dei debiti verso istituti previdenziali pari a 2,4 milioni di euro, in relazione all'aumento dei debiti verso il personale;
 - incremento di 1,5 milioni di euro dei debiti per IRESA, imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori. Tale debito, che viene iscritto contestualmente alla accensione del credito a fronte degli addebiti emessi nei confronti dei vettori, si estingue in coerenza con le dinamiche di incasso che ADR provvede a riversare al beneficiario finale su base bimestrale;
 - decremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 9,5 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento, nel periodo, dei corrispondenti incassi dai vettori. Su tale tipologia di addebiti, ADR intermedia la riscossione delle addizionali riversandole ai beneficiari finali nel mese successivo a quello di incasso.

- Le Passività per imposte correnti si incrementano di 8,1 milioni di euro, per effetto della stima del carico fiscale del periodo, al netto degli acconti corrisposti.

Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	19.713	20.337	(624)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	178.967	181.198	(2.231)
Altri fondi per rischi e oneri	26.924	30.169	(3.245)
TOTALE	225.604	231.704	(6.100)
di cui:			
- quota corrente	86.213	83.765	2.448
- quota non corrente ⁵	139.391	147.939	(8.548)

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, si riduce di 2,2 milioni di euro per effetto degli utilizzi operativi, al netto degli accantonamenti del periodo che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel più recente piano pluriennale approvato dal Gruppo ADR.

Gli altri fondi per rischi e oneri si riducono complessivamente di 3,2 milioni di euro per effetto di utilizzi per 2,8 milioni di euro e di un riassorbimento di 0,8 milioni di euro, nonché di accantonamenti per 0,4 milioni di euro derivanti dall'aggiornamento della valutazione dei rischi di soccombenza del Gruppo.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.293,2 milioni di euro al 30 giugno 2018 e si riduce di 4,7 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.088,1 milioni di euro, con un decremento di 20,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017, per il pagamento del saldo dei dividendi 2017 (135,0 milioni di euro), parzialmente compensato dal risultato economico complessivo del periodo (108,8 milioni di euro che include la variazione negativa del *fair value* dei derivati) e dall'applicazione del nuovo principio IFRS 9 dal 1° gennaio 2018, con conseguente incremento delle riserve di patrimonio netto di inizio esercizio per 6,1 milioni di euro, al netto del relativo effetto fiscale (per maggiori informazioni si rinvia al commento all'Indebitamento finanziario netto non corrente).

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2018 si è attestato a 1.205,1 milioni di euro, in aumento di 15,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2017.

⁵ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 3.423 mila euro al 30.06.2018 e 4.083 mila euro al 31.12.2017.

TABELLA 4. Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	Variazione
Passività finanziarie non correnti	1.480.834	1.488.410	(7.576)
Prestiti obbligazionari	1.096.349	1.101.516	(5.167)
Finanziamenti a medio–lungo termine	249.502	249.464	38
Strumenti finanziari – derivati	134.983	137.430	(2.447)
Altre attività finanziarie non correnti	(9.686)	(12.950)	3.264
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.471.148	1.475.460	(4.312)
Passività finanziarie correnti	6.705	16.278	(9.573)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	6.469	16.019	(9.550)
Strumenti finanziari – derivati	236	259	(23)
Attività finanziarie correnti	(272.704)	(302.039)	29.335
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(271.354)	(301.975)	30.621
Altre attività finanziarie correnti	(1.350)	(64)	(1.286)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(265.999)	(285.761)	19.762
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.205.149	1.189.699	15.450

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.471,1 milioni di euro e si riduce complessivamente di 4,3 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

- I Prestiti obbligazionari (1.096,3 milioni di euro) sono composti per 233,1 milioni di euro dalla *Tranche A4* in sterline delle obbligazioni emesse originariamente da Romulus Finance, per 397,8 milioni di euro dal prestito obbligazionario EMTN ("*Euro Medium Term Note Program*") emesso da ADR a dicembre 2013 e per 465,4 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a giugno 2017. Il decremento di 5,2 milioni di euro è attribuibile principalmente (-8,4 milioni di euro) all'applicazione, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 9 all'operazione di rinegoziazione del debito perfezionata da ADR nel corso del 2017 (exchange tender offer) che ha comportato la rilevazione a patrimonio netto di inizio esercizio della differenza tra il costo ammortizzato pre-operazione e lo stesso post-operazione calcolato utilizzando il tasso interno di rendimento originale. Tale effetto è stato in parte compensato dal risultato della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato, nonché all'adeguamento della *Tranche A4* al cambio di fine periodo.
- I Finanziamenti a medio – lungo termine sono pari a 249,5 milioni di euro, in linea con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.
- Gli Strumenti finanziari – derivati, pari a 135,0 milioni di euro, sono costituiti dal *Cross Currency Swap* di copertura della *Tranche A4* in sterline, che presenta un *fair value* negativo pari a 132,8 milioni di euro, in diminuzione di 3,5 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente tasso di interesse. L'importo residuo di 2,2 milioni di euro è relativo al *fair value* negativo del contratto di *Interest Rate Swap forward starting* (ad applicazione differita: 20 febbraio 2020), in aumento di 1,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017.
- Le Altre attività finanziarie non correnti (9,7 milioni di euro) includono il *fair value* positivo (7,3 milioni di euro) di tre contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (ad applicazione differita: 20 febbraio 2020), nonché il sconto degli oneri accessori della linea di finanziamento *revolving* (2,4 milioni di euro). Il decremento di 3,3 milioni di euro è attribuibile principalmente alla riduzione del *fair value* dei contratti di *Interest Rate Swap forward starting*.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia per la parte corrente una condizione di disponibilità netta pari a 266,0 milioni di euro, in riduzione di 19,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017. In dettaglio:

- Le Passività finanziarie correnti, pari a 6,7 milioni di euro, sono diminuite di 9,6 milioni di euro sostanzialmente per effetto della riduzione della quota corrente delle passività a medio lungo termine, principalmente per effetto della regolazione dei debiti per interessi sul prestito obbligazionario EMTN.
- Le Attività finanziarie correnti, pari a 272,7 milioni di euro, si riducono di 29,3 milioni di euro, per effetto delle minori disponibilità liquide (-30,6 milioni di euro), parzialmente compensate dall'incremento dei crediti finanziari a breve (+1,3 milioni di euro).

TABELLA 5. Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Utile del periodo	108.861	105.869
Rettificato da:		
Ammortamenti	51.393	43.766
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	23.076	23.990
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi	915	1.008
Variazioni altri fondi	(3.975)	(6.040)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	2.896	(1.035)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	10.322	10.594
Altri costi (ricavi) non monetari	4.151	2.374
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	719	(86.328)
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	198.358	94.198
Investimenti in attività materiali	(4.237)	(3.447)
Investimenti in attività immateriali (*)	(55.306)	(68.804)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	(26.105)	(32.669)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	1.327	1.060
Variazione netta delle altre attività non correnti	4	3
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(84.317)	(103.857)
Dividendi corrisposti	(135.028)	(148.095)
Emissione di prestiti obbligazionari (**)	0	272.267
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	180.000
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(9.573)	(30.795)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(61)	(123)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	(144.662)	273.254
Flusso di cassa netto del periodo (A+B+C)	(30.621)	263.595
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	301.975	74.159
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	271.354	337.754

(*) nel I semestre 2018 inclusivo di acconti corrisposti a fornitori per 589 mila euro.

(**) rispetto a quanto pubblicato nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2017, tale voce è esposta al netto del riacquisto di parte del bond emesso nel 2013.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	21.014	50.451
Interessi attivi incassati	89	20
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	32.018	53.159

Le attività operative del Gruppo ADR hanno generato nel primo semestre 2018 un flusso monetario di 198,4 milioni di euro, con un incremento di 104,2 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, principalmente per effetto dell'andamento favorevole del capitale circolante.

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato in parte assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 84,3 milioni di euro, rispetto ai -103,9 milioni di euro del primo semestre 2017.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 144,7 milioni di euro, per effetto principalmente del pagamento del saldo dei dividendi 2017.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto del periodo, negativo per 30,6 milioni di euro, ha ridotto le disponibilità liquide a fine periodo a 271,4 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 302,0 milioni di euro.

Indicatori alternativi di performance

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo, nonché la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati predisposti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-EU adottati dal Gruppo e contenuti nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del Bilancio consolidato semestrale abbreviato e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*.

Tali indicatori alternativi di performance ("IAP") sono:

- Costi operativi netti
- Margine Operativo Lordo (o EBITDA)
- Capitale Immobilizzato
- Capitale Circolante
- Capitale Investito Netto
- Indebitamento Finanziario Netto

Si rinvia al paragrafo successivo per una riconciliazione dei suddetti indicatori con il Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Inoltre, al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria del Gruppo, vengono presentati i seguenti ulteriori indicatori alternativi di performance:

IAP	Fonte/Modalità di calcolo
EBITDA%	rapporto tra EBITDA e Ricavi da gestione aeroportuale
EBIT%	rapporto tra Risultato operativo (EBIT) e Ricavi da gestione aeroportuale
Investimenti	sono così determinati: + investimenti Attività materiali (vedi Nota 6.1 delle Note illustrative) + investimenti Attività immateriali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nel periodo (vedi Nota 6.2 delle Note illustrative) + ricavi per servizi di costruzione di opere finanziate dallo Stato (vedi Nota 7.1 delle Note illustrative) + utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio netto	rapporto tra Indebitamento finanziario netto e Patrimonio netto
Indebitamento finanziario netto/EBITDA (ultimi 12 mesi)	rapporto tra Indebitamento finanziario netto e EBITDA degli ultimi 12 mesi <i>rolling</i> così determinato: EBITDA del semestre in esame + EBITDA anno precedente - EBITDA del semestre a confronto
R.O.I. - Risultato operativo (ultimi 12 mesi) /Capitale investito netto	rapporto tra il Risultato operativo degli ultimi 12 mesi <i>rolling</i> e il Capitale investito netto; il Risultato operativo degli ultimi 12 mesi <i>rolling</i> è così determinato: Risultato operativo del semestre in esame + Risultato operativo anno precedente - Risultato operativo del semestre a confronto

Gli schemi riclassificati e i suddetti indicatori non devono essere considerati sostitutivi di quelli convenzionali previsti dagli IFRS.

Riconciliazione tra lo schema di Conto economico consolidato riclassificato ed i prospetti contabili consolidati

Il Conto economico è stato riclassificato secondo uno schema “a valore aggiunto” che evidenzia il contributo delle aree gestionali caratteristica e finanziaria.

Per le voci non direttamente desumibili dai prospetti contabili consolidati, viene fornita la modalità di calcolo ed il riferimento alle sezioni della presente Relazione finanziaria consolidata semestrale nelle quali sono contenute le informazioni necessarie per il calcolo stesso.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO	FONTE/MODALITA' DI CALCOLO
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ricavi <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
ricavi non <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Totale ricavi	
Costi esterni gestionali	sono così calcolati + Consumo di materie prime e materiali di consumo (desumibile dai prospetti contabili consolidati) + Costi per servizi (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Costi dei servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) - Costi per rinnovi infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) + Costo per godimento beni di terzi (desumibile dai prospetti contabili consolidati) + Altri costi (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
Costi dei servizi di costruzione	vedi Nota 7.3 delle Note illustrative
Canoni concessori	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Costo del personale	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Totale costi operativi netti	
Margine operativo lordo (EBITDA)	
Ammortamenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	sono così calcolati + Accantonamenti ai fondi per rischi ed oneri (desumibile dai prospetti contabili consolidati) + Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative) + Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
Risultato operativo (EBIT)	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative in funzionamento	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) del periodo	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo	desumibile dai prospetti contabili consolidati

Riconciliazione tra lo schema della Situazione patrimoniale consolidata riclassificata ed i prospetti contabili consolidati

La Situazione patrimoniale consolidata è stata riclassificata secondo il criterio della “pertinenza gestionale” che evidenzia, da un lato, la ripartizione del capitale investito tra capitale immobilizzato e capitale circolante, al netto dei fondi e, dall’altro, le relative fonti di finanziamento, rappresentate dai mezzi propri (Patrimonio netto) e mezzi di terzi (Indebitamento finanziario netto non corrente e corrente). Per le voci non direttamente desumibili dai prospetti contabili consolidati, viene fornita la modalità di calcolo.

	SITUAZIONE PATRIMONIALE CONSOLIDATA RICLASSIFICATA	Fonte/Modalità di calcolo
	Immobilizzazioni immateriali	corrispondente alle voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
	Immobilizzazioni materiali	corrispondente alle voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
	Immobilizzazioni finanziarie	corrispondente alle voce Partecipazioni dei prospetti contabili consolidati
	Attività per imposte anticipate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Altre attività non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	
	Attività commerciali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Altre attività correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Attività per imposte correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Passività commerciali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Altre passività correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Passività per imposte correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
B	CAPITALE CIRCOLANTE	
	Fondi per benefici per dipendenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Altri fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
C	QUOTA CORRENTE FONDI	corrispondente alle voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	
	Passività non correnti	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
		+ Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
E	PASSIVITA' NON CORRENTI	
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	
	Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
G	PATRIMONIO NETTO	
	Passività finanziarie non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Altre attività finanziarie non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	
	Passività finanziarie correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	Attività finanziarie correnti	+ Altre attività finanziarie correnti, desumibili dai prospetti contabili consolidati
		+ Disponibilità liquide e mezzi equivalenti desumibili dai prospetti contabili consolidati
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	

Le attività del Gruppo ADR

Attività aviation

Le attività *aviation*, cioè quelle direttamente collegate alle attività aeronautiche svolte sugli scali e che comprendono diritti aeroportuali, servizi di sicurezza, infrastrutture centralizzate ed altro, nel primo semestre 2018 hanno generato ricavi per 311,6 milioni di euro, in aumento del 4,8% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente (+14,1 milioni di euro).

GRAFICO 1. Performance economica delle attività aviation



Diritti aeroportuali

I ricavi per diritti aeroportuali, nel primo semestre 2018, sono stati pari a 238,2 milioni di euro, al netto della componente di incentivazione sviluppo traffico, con un incremento del 4,7%, riconducibile a:

- diritti di atterraggio, decollo e sosta: sono pari a 66,4 milioni di euro, con un incremento dell'1,8% conseguente ad un numero di movimenti leggermente superiore a quello nell'analogo periodo dell'anno precedente (+1,7%) e maggiore tonnellaggio complessivo degli aeromobili (+5,5%) e dall'adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2018, come stabilito dal Contratto di Programma vigente;
- diritti di imbarco passeggeri: ammontano a 170,5 milioni di euro e registrano un incremento rispetto all'anno precedente pari al 5,8%. Tale risultato è conseguente all'incremento dei passeggeri imbarcati (+3,9%) e al *mix* passeggeri favorevole, oltre agli effetti conseguenti dall'adeguamento dei corrispettivi che decorrono dal 1° marzo di ciascun anno;
- diritti merci: si attestano a 1,3 milioni di euro, in incremento (+7,8%) rispetto a quanto consuntivato nel corso dell'analogo periodo dell'anno precedente, conseguente all'incremento delle merci trasportate (+16,1%), solo parzialmente controbilanciato dall'adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2017 e confermati dal 1° marzo 2018, in riduzione rispetto a quelli precedentemente applicati come stabilito dal Contratto di Programma.

Servizi di sicurezza

Le attività per servizi di sicurezza (controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e da stiva, controllo presenza esplosivi e servizi a richiesta) hanno generato, nel corso del primo semestre 2018, ricavi per 50,9 milioni di euro, superiori del 7,7% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Tale risultato è conseguente alla composizione del traffico passeggeri, oltre che essere positivamente influenzato anche dagli adeguamenti annuali dei corrispettivi unitari a partire sia dal 1° marzo 2017 che dal 1° marzo 2018.

Infrastrutture centralizzate

La gestione delle infrastrutture centralizzate, sostanzialmente riconducibile ai ricavi relativi ai *loading bridge*, ha registrato un fatturato di 9,3 milioni di euro, sostanzialmente in linea (-2,2%) rispetto al primo semestre 2017, in conseguenza dell'effetto combinato della disponibilità di infrastrutture e dell'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari come stabilito dal Contratto di Programma.

Altri ricavi

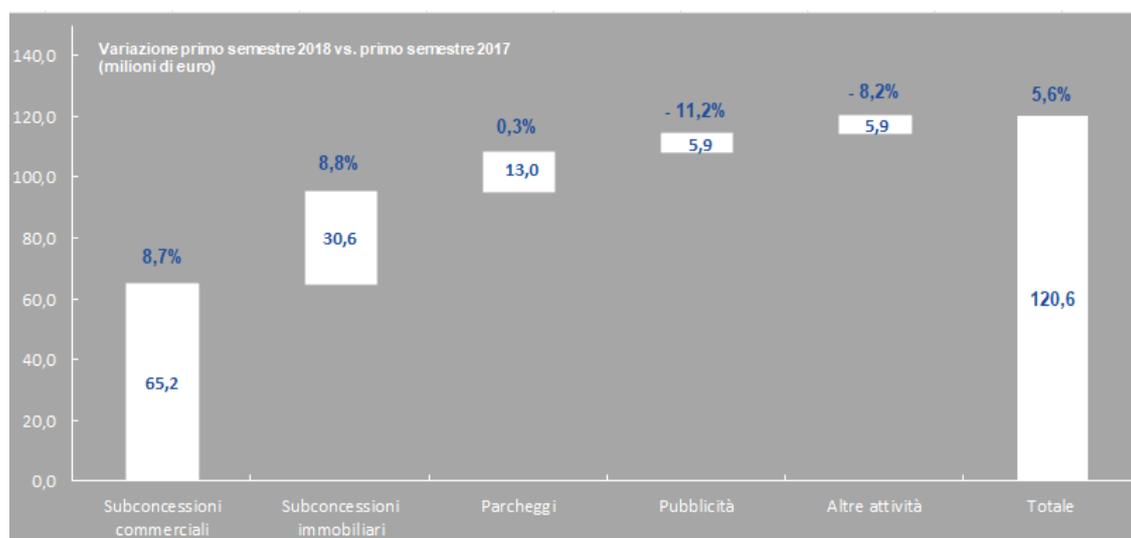
I ricavi relativi alle altre attività *aviation* sono pari a 13,2 milioni di euro, in linea (+0,3%) rispetto a quanto registrato nell'analogo periodo dell'anno precedente, essenzialmente derivanti da:

- assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ("PRM"), svolta da ADR attraverso un contratto di *service* affidato alla controllata ADR Assistance: ricavi per 8,7 milioni di euro, in incremento (+4,6%) rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, sostanzialmente riconducibile all'incremento di passeggeri imbarcati e dall'adeguamento dei corrispettivi unitari applicati sugli scali di Fiumicino e Ciampino, come stabilito dal Contratto di Programma;
- banche accettazione passeggeri: ricavi pari a 4,1 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente (-9,0%), sostanzialmente conseguente all'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari a partire dal 1° marzo 2017, che aveva registrato una sensibile riduzione dei corrispettivi rispetto a quelli precedentemente applicati, non controbilanciato dal successivo adeguamento a partire dal 1° marzo 2018 che ha registrato un leggero incremento dei corrispettivi;
- altri ricavi aeronautici: sono pari a 0,4 milioni di euro e sono costituiti dai ricavi per l'utilizzo dei servizi di facchinaggio e deposito bagagli che hanno registrato valori in incremento (20,3%) rispetto al primo semestre 2017.

Attività non aviation

Le attività non *aviation* comprendono attività commerciali (subconcessioni e utenze, parcheggi, *advertising*), immobiliari e altre attività verso terzi.

GRAFICO 1. Performance economica delle attività non aviation (milioni di euro)



I ricavi non *aviation* sono cresciuti di 6,4 milioni di euro rispetto al primo semestre 2017 e ammontano a 120,6 milioni di euro. Tra le componenti più significative si rilevano i seguenti andamenti.

Subconcessioni commerciali

Le subconcessioni commerciali – relative alle subconcessioni per attività di vendita al dettaglio di beni e servizi – hanno consuntivato, nei primi sei mesi del 2018, ricavi per 65,2 milioni di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente pari all'8,7%. Tale andamento positivo è riconducibile sia all'incremento del volume e al miglioramento del mix dei passeggeri rispetto all'anno precedente (+12,8% pax partenti in ambito Extra-Schengen, +2,7% ambito Schengen e -1,5% ambito Domestico), che all'entrata a regime della nuova area commerciale "Avancorpo" in ambito Extra-Schengen, che, nel primo semestre 2017, ancora non risultava pienamente a regime in termini di *operation* del nuovo molo E e del relativo sistema di *call forward*. In dettaglio:

- **Core Categories:** il segmento ha generato ricavi pari a 23,6 milioni di euro, in aumento del +9,5% rispetto al periodo precedente. L'incremento di ricavi si è concentrato principalmente in ambiti Extra-Schengen grazie al succitato incremento del volume, dal miglioramento del *mix* dei passeggeri e dall'entrata a regime dell'"Avancorpo";
- **Specialist Retail:** sono stati registrati ricavi pari a 19,3 milioni di euro, in crescita del 5,4% principalmente per gli stessi effetti indicati per la categoria *Core Categories*; la crescita più significativa si è registrata nelle categorie *Luxury* (circa +9,6% di fatturato), *Newsagent* (+20% grazie al cambio retailer e ai relativi nuovi format) ed *Clothing* (+15%); in ambito Domestico/Schengen si registra un calo di fatturato del 7% a causa di perdita di perimetro al Mezzanino del T1 per la chiusura di alcuni spazi commerciali impattati negativamente dal cambiamento dei flussi di accettazione dei passeggeri;

- *Food & Beverage*: i ricavi del periodo sono stati pari a 17,2 milioni di euro, con una crescita del +9,7% concentrata in area T3 grazie alle nuove aperture in area Arrivi T3 e all'area d'imbarco D (circa +22% di fatturato in tale ambito); in ambito Extra-Schengen si registra una crescita del 16% del fatturato dei punti di ristoro;
- *Other commercial activities*: le attività di servizio al passeggero, come i cambiavalute, VAT *Refund* e avvolgi-bagagli, hanno registrato ricavi pari a 5,2 milioni di euro in crescita rispetto all'anno precedente (+14,3%), grazie alle nuove allocazione delle postazioni cambiavalute e VAT *Refund*, e grazie alla crescita del segmento dei passeggeri di riferimento (*Extra-Schengen*).

Subconcessioni immobiliari

I ricavi derivanti dalle attività immobiliari, pari a 30,6 milioni di euro nei primi sei mesi del 2018, sono aumentati dell'8,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e sono così ripartiti:

- canoni ed utenze per superfici e spazi sub-concessi: il fatturato è pari a 26,8 milioni di euro, con un incremento pari a circa 2,1 milioni di euro (10,3%). Tale andamento è attribuibile all'incremento del canone di subconcessione, già previsto contrattualmente, dell'Area Tecnica e dagli spazi sub-concessi in Avancorpo per la realizzazione di due nuove sale VIP;
- altri corrispettivi addebitati su Fiumicino e Ciampino, calcolati sui volumi di attività gestite (attività alberghiera, autonoleggio, lavaggio auto, stazioni di servizio carburanti, etc.): i ricavi sono pari a 3,8 milioni di euro, in aumento dell'11% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, attribuibile al miglioramento della *performance* degli autonoleggiatori (+15,5%), anche grazie alla correlazione con il traffico extra UE.

Parcheggi

La gestione dei parcheggi ha generato ricavi per 13,0 milioni di euro, in leggero incremento rispetto all'anno precedente (+0,3%); tale risultato è stato conseguito pur in presenza di un calo del traffico originante domestico maggiormente correlato con il *business* dei parcheggi e della riduzione degli stalli auto dipendenti dell'operatore Alitalia. Nel dettaglio, per le principali voci, si sono registrati i seguenti andamenti:

- parcheggi passeggeri: ricavi pari a 10,7 milioni di euro (+0,8%); tale comparto è quello che ha maggiormente sofferto della riduzione del traffico domestico, pur riconquistando quote di mercato sui parcheggi esterni. Continua la pressione della competitività dei mezzi di trasporto alternativi per raggiungere gli scali. Per incrementare l'attrattività del prodotto parcheggio in aeroporto, sono state implementate e messe a regime nuove aree di parcheggio che hanno consentito di diversificare e differenziare l'offerta (Parcheggio *Executive* T1 e T3 e Lunga Sosta coperto e scoperto) e nuove azioni tariffarie tese a recuperare volumi e margini di profittabilità sui segmenti di clientela "parcheggi passeggeri" dei canali distributivi *booking-on-line* ed *e-commerce* che complessivamente hanno mostrato tassi di crescita molto sostenuti. E' stata, inoltre, sviluppata ulteriormente l'attività di *web marketing* a supporto del *business* con la nuova piattaforma di prenotazione *on line* che migliora la *customer experience*;
- parcheggi operatori aeroportuali: ricavi pari a 2,3 milioni di euro, in riduzione rispetto all'anno precedente (-2,2%) per il già citato effetto della riduzione degli stalli auto dipendenti Alitalia.

Pubblicità

I ricavi da attività pubblicitarie sono pari a 5,9 milioni di euro di cui 5,8 milioni di euro generati dalla subconcessione delle attività del *business advertising*, nella forma di *royalty* sul giro d'affari generato dal subconcessionario esclusivo su tale attività; tali ricavi hanno registrato un decremento di 0,8 milioni di euro rispetto al 2017.

Altre attività

I ricavi generati dalle altre attività, nel primo semestre 2018, sono stati pari a 5,9 milioni di euro, in flessione rispetto al periodo a confronto di 0,5 milioni di euro (-8,2%); le voci più rilevanti hanno fatto registrare i seguenti andamenti:

- ricavi per altre vendite (carburanti, materiali di consumo, *etc*), pari a 0,5 milioni di euro, in flessione di 0,7 milioni di euro rispetto al periodo a confronto in relazione all'affidamento a terzi dell'attività di rivendita di carburante in area *air side* a partire da febbraio 2018;
- ricavi per il riaddebito di pulizie e depurazione biologica per 1,6 milioni di euro, in riduzione del 7,4% rispetto al primo semestre 2017;
- ricavi per sistemi informativi, pari a 0,7 milioni di euro, in flessione di 0,1 milioni di euro;
- ricavi per addestramento a terzi, pari a 0,4 milioni di euro in aumento del 21,1%.

Investimenti del Gruppo ADR

Nel primo semestre 2018 sono proseguite le iniziative in attuazione del Contratto di Programma.

TABELLA 1. Dettaglio degli investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre 2018

(MILIONI DI EURO)	1° SEMESTRE 2018			1° SEMESTRE 2017		
	INVESTIM.	RINNOVI (*)	TOTALE	INVESTIM.	RINNOVI (*)	TOTALE
Sistema aerostazioni est	19,2	0,0	19,2	2,8	0,0	2,8
Interventi su piste e piazzali, estensione piazzali area est, area tecnica AZ	7,7	4,2	11,9	10,3	9,5	19,8
Fiumicino - interventi di manutenzione rete elettrica e climatizzazione	0,8	6,6	7,4	0,3	6,9	7,2
Interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei terminal	4,4	2,3	6,7	4,8	3,3	8,1
Nuova sede ADR	4,1	0,0	4,1	1,7	0,0	1,7
Urbanizzazione area ovest / Piazzali "W" 1^ fase e 2^ fase	3,9	0,0	3,9	16,2	0,0	16,2
Fiumicino - interventi di manutenzione opere civili (edifici vari)	0,9	2,5	3,4	0,9	4,0	4,9
Terminal 3 - ristrutturazione	2,6	0,0	2,6	0,7	0,0	0,7
Fiumicino - interventi di manutenzione imp. elettromeccanici	1,1	1,2	2,3	0,0	0,4	0,4
Ciampino - riqualifica sistema airside e aerostazioni	0,0	2,1	2,1	1,1	0,1	1,2
Ciampino - lavori di adeguamento infrastrutturale	0,7	1,4	2,1	0,0	1,0	1,0
Fiumicino - interventi di manutenzione rete idrica e di scarico	0,2	1,7	1,9	0,0	1,8	1,8
Interventi su impianti bagagli e nuove macchine rx	0,3	1,5	1,8	2,3	0,7	3,0
Interventi su aree commerciali e parcheggi e Multipiano	1,2	0,5	1,7	2,0	1,9	3,9
Area di imbarco E (Avancorpo T3, Molo E e 3° Bhs)	1,5	0,0	1,5	18,2	0,0	18,2
Interventi sulla viabilità aeroportuale	0,7	0,5	1,2	0,1	0,8	0,9
Fiumicino - Interventi di manutenzione impianti elettrici	0,0	1,1	1,1	0,2	1,5	1,7
Interventi di manutenzione su edifici in subconcessione	0,8	0,1	0,9	0,1	0,0	0,1
Interventi per risparmio energetico	0,5	0,1	0,6	0,6	0,0	0,6
Acquisto mezzi e attrezzature	0,2	0,0	0,2	1,2	0,0	1,2
Fiumicino Nord: Sviluppo capacità a lungo termine	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Ciampino - riconfigurazione scalo da Militare a Civile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Altri	8,2	0,3	8,5	8,5	0,7	9,2
TOTALE	59,0	26,1	85,1	72,2	32,7	104,9

(*) Tali importi sono portati ad utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

I principali investimenti per le diverse categorie vengono illustrati di seguito.

Piste e piazzali

Sono stati completati i lavori di adeguamento della via di rullaggio "Mike" a codice "F", nonché quelli relativi all'adeguamento della *shoulder* Taxiway H in area Alitalia ed alla riqualifica del piazzale fronte Hangar Alitalia.

Sono in fase di completamento i lavori di riqualifica di una porzione di *strip* della pista di volo 07/25 (Pista 2) tra i raccordi BB e BC; nello specifico si tratta di interventi di sistemazione plano-altimetrica finalizzati alla riduzione del rischio di *bird strike* legato ad eventuali ristagni d'acqua.

Proseguono i lavori delle Opere di Mitigazione del Rischio Idraulico in area Ovest. Nel semestre, in particolare, sono stati completati gli interventi relativi alla vasca di disoleazione e ai tratti di collettore

prospicienti l'Area di imbarco E, e sono iniziati gli interventi relativi all'attraversamento della via di rullaggio AF.

Proseguono i lavori di realizzazione dei piazzali 300, a servizio della nuova Area di imbarco A in fase di realizzazione, e quelli di realizzazione dei nuovi piazzali Ovest 2^a Fase.

A Ciampino sono in fase di ultimazione i lavori di riqualifica dei piazzali 400-500.

Aerostazioni

Per quanto riguarda il Sistema Aerostazioni Est⁶, proseguono secondo i programmi i lavori relativi al Lotto 1: relativamente al manufatto dell'Avancorpo del T1, concluse le opere provvisorie di sostegno e gli scavi conseguenti, sono in corso i getti delle strutture in cemento armato del piano interrato al di sopra del quale sarà montata la struttura in carpenteria metallica di sostegno dei piani superiori; relativamente al manufatto del Molo A, sono in fase di completamento sia le opere provvisorie (palancolati) di sostegno degli scavi sia le fondazioni su pali.

Per quanto riguarda il Lotto 2, ultimato e validato il progetto, si è proceduto all'inoltro dello stesso a ENAC per approvazione; sono inoltre proseguiti i lavori sia civili che impiantistici di riallocazione delle centrali (elettriche, termiche, idriche) e delle reti afferenti; tali lavori sono propedeutici alla demolizione del Terminal 2, sulla cui impronta si realizzerà l'estensione del Terminal 1.

Sono proseguite le realizzazioni volte a migliorare l'immagine e il servizio reso al passeggero nei *Terminal*. In particolare, per quanto riguarda lo scalo di Fiumicino:

- sono stati completati i lavori per la realizzazione di 11 nuovi banchi *check-in* presso il Terminal 3 secondo un nuovo *concept* funzionale, che verrà esteso in sede di riqualifica di tutto il Terminal;
- sono stati completati i lavori di potenziamento sia dei controlli di sicurezza riservati ai passeggeri dei voli sensibili al Terminal 3, con due nuove linee di controllo Rx, sia delle dotazioni *e-gate* passaporti automatici per i passeggeri di nazionalità americana;
- si sono conclusi i lavori di riqualifica e *restyling* dell'area ex-imbarchi "H", comprendenti l'area anti-stante il Cerimoniale di Stato e i varchi *One Stop Security*;
- presso l'area Arrivi del Terminal 3 è stata realizzata la ricollocazione, in posizione più baricentrica e funzionale, dell'area di accoglienza per passeggeri a ridotta mobilità, adottando il *new concept* già presente negli altri terminal;
- si sono conclusi i lavori relativi all'installazione di un nuovo nastro restituzione bagagli ad alta capacità presso la *hall* arrivi air side del Terminal 3;
- è stata ultimata la riqualifica dell'area imbarchi D1, con rifacimento di pavimenti, controsoffitti e illuminazione;
- è stato riattivato a servizio di voli non commerciali (ad esempio voli militari) il Terminal 5, con l'obiettivo di decongestionare il Sistema Aerostazioni centrale;
- è in fase di conclusione l'intervento volto alla riqualifica civile ed impiantistica della quota mezzanino del T3 per la realizzazione delle nuove biglietterie;
- sono in corso gli interventi atti al miglioramento del *comfort* per il passeggero attraverso attività di riqualificazione degli imbarchi "E" al Satellite.

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino:

- presso l'area *check-in*, in *landside*, è stata realizzata un'area di accoglienza per passeggeri a ridotta mobilità, adottando il *new concept* già presente nei terminal di Fiumicino;
- sono in corso i lavori di realizzazione della nuova segnaletica al passeggero;

⁶ Lotto 1: nuovo Molo A e Avancorpo del Terminal 1; Lotto 2: estensione del Terminal 1, riconfigurazione area imbarco C, realizzazione nodo area imbarco D.

- sono iniziati i lavori inerenti alla realizzazione della nuova area *destress* a valle dei controlli sicurezza.

Impianti

Sono stati completati, e sono in fase di collaudo, i lavori di realizzazione del sistema di protezione perimetrale del sedime aeroportuale, per una copertura totale di circa 36 km; l'intervento è consistito nella installazione di telecamere termiche e ottiche e di sensori inerziali sulla recinzione.

Proseguono i lavori di realizzazione della nuova sottostazione elettrica alta/media tensione e i lavori di rifacimento della nuova rete elettrica a servizio delle piste di volo; nell'ambito di quest'ultima iniziativa sono state aperte all'esercizio la centrale di continuità assoluta *UPS B* e le cabine elettriche di Pista 1.

È proseguita la sostituzione del sistema di monitoraggio e telecontrollo degli impianti AVL (segnali luminosi di pista), al fine di migliorarne le prestazioni e l'affidabilità e renderlo espandibile per l'integrazione con le infrastrutture di volo di prossima realizzazione.

Proseguono i lavori per la sostituzione delle torri faro dei piazzali 200, 500, 800.

Presso l'aeroporto di Ciampino, si sono conclusi i lavori di manutenzione straordinaria delle linee di smistamento bagagli propedeutici all'installazione delle nuove macchine *Rx Standard 3* per il controllo dei bagagli da stiva.

Infrastrutture ed edifici vari

Sono stati ultimati gli interventi di riqualifica dell'edificio per uffici ex-Alitalia (NPU) da destinarsi a nuova sede direzionale di ADR.

Sono stati ultimati i lavori di riqualificazione ed è stato aperto all'esercizio il manufatto ubicato tra i *terminal* e i parcheggi multipiano, precedentemente destinato a uffici noleggiatori e ora dedicato ad un nuovo mix di servizi al passeggero (servizi di ristoro, riposo temporaneo, servizi *business*, docce, ecc.).

Sono in corso i lavori di sostituzione globale della segnaletica presso la Cargo City.

È in fase di completamento la progettazione definitiva della "*Business City*", ossia di un polo direzionale e operativo caratterizzato da un *mix* di uffici e servizi annessi, sul modello di quanto esistente nei principali aeroporti europei; l'ubicazione prevista per tale infrastruttura è quella dei vecchi uffici ADR.

È in fase di completamento la progettazione definitiva di un terzo "Edificio per Uffici Aeroportuali" (EPUA 3) e della relativa passerella di collegamento con il retrostante parcheggio multipiano A; l'intervento è ubicato nell'area antistante il Terminal 1.

Terminata l'attività di elaborazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, è in fase di chiusura la definizione dei termini contrattuali per la stipula della convenzione con l'operatore di un terzo Hotel di categoria 4 stelle *superior*; l'edificio sarà ubicato in adiacenza al Terminal 1 ed avrà una capacità ricettiva di circa 280 camere.

Sono stati completati i lavori di sistemazione dei due parcheggi per dipendenti e ospiti di pertinenza della nuova sede ADR (NPU), con il contestuale allargamento del parcheggio operatori PR14.

È stata completata l'installazione di corsie Telepass nei parcheggi *Executive T1* e *T3*. Sono stati completati i nuovi parcheggi destinati ai *Noleggi con Conducente*: il PR7 a Fiumicino e quello di accosto a Ciampino.

Sia a Fiumicino che a Ciampino sono stati completati i lavori di riqualifica dei rispettivi *Poli Bus*, al fine di migliorarne la fruibilità da parte dei passeggeri.

Sistemi e infrastrutture ICT

Nell'ambito delle iniziative volte al miglioramento dell'esperienza del passeggero, sia in termini di agevolazione dell'attraversamento dell'aerostazione (*Fast Travel*) che di semplificazione del viaggio con servizi ed informazioni personalizzati (*Smart Travel*), proseguono nel 2018 gli interventi in ambito ICT, in particolare:

- a supporto delle funzionalità innovative proposte dalla nuova *APP ADR*, quali *wayfinding*, navigazione *indoor* guidata tramite *beacon* e *push-notification* (*marketing* di prossimità), è stata estesa la copertura *wifi* alle aree afferenti ai camminamenti pedonali e a parte dei parcheggi multipiano;
- sono stati sviluppati ulteriormente i canali di contatto con i passeggeri introducendo uno strumento di *content injection* (informativa voli, informative commerciali e *survey*) nella navigazione *web* degli utenti utilizzatori della rete *wifi* o della *APP ADR*.

Sono proseguite, con gli interventi di seguito riportati, le iniziative tecnologiche rivolte ad incrementare operativamente l'efficienza delle linee aziendali:

- sono stati rilasciati sul sistema di *Business Intelligence*, basato su tecnologia *Big Data*, i *tool* di analisi per l'ambito *Commercial & Quality* volti ad ottimizzare i ricavi analizzando trend e profili dei passeggeri e a monitorare puntualmente i livelli di qualità dei servizi erogati;
- è stata rilasciata la nuova piattaforma di *Safety Management* per la gestione delle segnalazioni di incidenti/inconvenienti (*Occurrence Management*), la gestione dell'attività di audit-inspection (*Compliance Monitoring*) e la gestione del processo di valutazione del rischio (*Risk & Change Management*);
- è stata completata l'installazione e rilasciato il sistema di monitoraggio *moving* passeggeri (basato su tecnologia innovativa, comprendente un sistema di telecamere selettive), per monitorare lo stato delle singole code ai varchi sicurezza nelle aree controllo sicurezza transiti presso il Terminal 3 (Stazione E), Controllo sicurezza T1 Ovest partenze e T3 Est partenze, nonché al controllo passaporti T3 Partenze, T3 Arrivi e T3 Transiti.

Sono, inoltre, proseguiti importanti interventi sull'infrastruttura tecnologica di ADR. E' in corso, in particolare, l'intervento di rafforzamento dell'operatività dello scalo denominato "Continuità dei sistemi *Distribution*"; tale intervento è finalizzato a far fronte a possibili scenari di *fault* e a mitigare il rischio di disservizi di vaste aree delle aerostazioni causati da eventi catastrofici (incendi, terremoti, ecc.).

Per quanto riguarda la controllata ADR Tel, è stata avviata l'implementazione del nuovo sistema di *Service Management* a supporto dei processi di esercizio, in grado di assicurare, attraverso una piattaforma integrata, la gestione ottimizzata dei seguenti principali ambiti: gestione delle richieste di intervento (guasti, malfunzionamenti, modifiche, ecc.); analisi delle ricorrenze e ripetitività di intervento; efficientamento e razionalizzazione dei rilasci in esercizio di nuovi applicativi e/o nuove release di applicativi esistenti.

Piani di Sviluppo e Valutazione di Impatto Ambientale

Per quanto riguarda il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, tutti i procedimenti di verifica di ottemperanza, avviati a partire dal 2014 e relativi alle diverse prescrizioni del Decreto VIA da espletare verso il MATTM, sono stati conclusi positivamente con specifiche Determinazioni Direttoriali.

Con riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Masterplan di Fiumicino al 2030, avviata in data 30 marzo 2017 e la cui fase istruttoria è tuttora in corso, ADR, a seguito di incontri di condivisione con il Ministero dell'Ambiente ed ENAC, tenuto conto delle osservazioni emerse e, in particolare, della situazione in evoluzione in merito alla definizione del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, ha richiesto ad ENAC, in data 20 giugno 2018, di sottoporre al Ministero dell'Ambiente istanza di sospensione della procedura di VIA; successivamente l'ENAC ha trasmesso la richiesta di ADR al MATTM chiedendo un tempo di sospensione di circa 10 mesi.

Infine, in relazione alla procedura di VIA relativa al Masterplan dello scalo di Ciampino, si è conclusa la fase istruttoria da parte della Commissione Tecnica VIA del MATTM, che ha, in particolare, espresso parere positivo con prescrizioni relative sia agli interventi previsti a partire dal 2021, sia ad alcuni interventi realizzati nel periodo antecedente alla presentazione della VIA (chiedendo l'attivazione di una procedura di VIA "postuma"). Sono stati, altresì, resi i pareri formali, con prescrizioni, della Regione Lazio e del Ministero dei Beni Culturali. Attualmente sono in corso alcuni approfondimenti tra la Direzione Generale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del MATTM e la stessa Commissione, anche in riferimento a un'istanza presentata da ENAC e ADR circa l'applicabilità della VIA "postuma" al caso dell'aeroporto di Ciampino.

Innovazione, ricerca e sviluppo

Nel corso del primo semestre 2018 non sono stati effettuati specifici investimenti in ricerca e sviluppo.

Risorse umane

Al 30 giugno 2018, il Gruppo ADR presenta un organico di 3.653 unità, in aumento di 276 unità (+8,2%) rispetto alla fine dell'esercizio precedente. Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- fisiologico incremento dell'organico delle società controllate in linea con la stagionalità del traffico passeggeri ed il conseguimento dei livelli di servizio definiti;
- internalizzazione dell'attività di vigilanza antincendio sullo scalo di Fiumicino che ha riguardato l'area *Operations Landside* e Servizi ai passeggeri;
- potenziamento delle altre aree organizzative di supporto al *business*.

Al 30 giugno 2018, il personale con contratto a tempo indeterminato è pari a 2.776 unità, sostanzialmente invariato rispetto al valore presente in forza alla fine dell'esercizio precedente.

Nel primo semestre 2018, l'organico medio di Gruppo è pari a 3.050 fte, sostanzialmente invariato (-3 fte) rispetto allo stesso periodo del 2017. La sostanziale continuità è attribuibile al bilanciamento tra:

- ADR (+57 fte), per effetto di:
 - iniziative di internalizzazione e potenziamento delle attività di manutenzione concluse nel 2017, con particolare riferimento agli impianti elettromeccanici, elettrici, temici e civili;
 - internalizzazione dell'attività di vigilanza antincendio, compensata da iniziative di efficientamento dell'area *Terminal Management*;
 - potenziamento dell'area *Operation Airside* con particolare riferimento all'attività di Pronto Soccorso presso lo scalo di Ciampino;
 - potenziamento delle altre aree organizzative di supporto al *business*;
- ADR Assistance (+29 fte), per effetto delle maggiori assistenze PRM registrate nel periodo (circa +10%) in parte compensate dalle azioni di efficientamento dei processi che hanno determinato un incremento di produttività rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;
- ADR Security (-58 fte), per effetto di:
 - iniziative di efficientamento dei processi di controllo passeggeri ai varchi sicurezza;
 - iniziative di ottimizzazione di presidi non direttamente connessi all'andamento del traffico passeggeri (es. *control room*, vigilanza interpista, fuori misura ecc.);
- Airport Cleaning (-36 fte), per effetto di:
 - completamento delle attività di pre-esercizio del Molo E, ancora attive nei primi tre mesi del 2017;
 - azioni di efficientamento dei processi operativi che hanno portato all'introduzione di logiche "a traffico" sull'attività di pulizia dei servizi igienici, nonché alla ridefinizione delle frequenze dell'attività di pulizia straordinaria dell'attività notturna.

Formazione

Nel primo semestre 2018 per il Gruppo ADR è stato erogato un monte ore complessivo di formazione e addestramento di 38.759, per un totale di 5.746 partecipazioni. Sul totale delle ore di formazione erogate, il 42% è stato realizzato attraverso l'utilizzo di *trainer* interni del Gruppo ADR.

Con riferimento al tema del miglioramento della qualità del servizio al Cliente, il Gruppo ADR ha rinnovato, anche per il 2018, il proprio impegno nel progetto di *Customer Experience Education* nell'ambito del quale sono stati realizzati *Training* sull'Ospitalità in Aviazione Generale, interventi formativi di *On Board training*, *Recurrent training*, Circoli di Qualità e formazione sulla *Diversity*, per un totale di 796 partecipazioni e un monte ore complessivo di 9.191.

In ottica di percorsi di sviluppo di formatori interni e maggiore offerta formativa, ADR ha avviato l'internalizzazione di alcuni percorsi formativi, tra cui la formazione manageriale per il miglioramento della gestione di *team* e del colloquio di *Feedback*. L'iniziativa ha coinvolto complessivamente 169 risorse per un totale di 1.352 ore erogate da formatori interni.

Nell'ambito della formazione specialistica, le principali iniziative hanno riguardato l'attivazione dei seguenti percorsi:

- Corso di Formazione Nuove modalità e strumenti di lavoro: formazione tecnico/specialistica realizzata internamente sulla gestione ed utilizzo di nuovi strumenti e applicativi aziendali, con il coinvolgimento di 616 risorse per un totale di 1.351 ore erogate;
- Corso di *Project Management*, per migliorare l'efficacia della gestione di progetti. L'iniziativa ha coinvolto 19 risorse per un totale 760 di ore erogate;
- Corsi per ingegneri e architetti, volti all'approfondimento delle conoscenze specifiche all'esercizio del ruolo e validi all'ottenimento dei crediti formativi per il mantenimento delle abilitazioni professionali. L'iniziativa ha coinvolto complessivamente 167 risorse per un totale di 1.524 ore erogate;
- Corso di aggiornamento sul Nuovo Codice degli Appalti, relativo all'applicazione delle norme attuative del Dlgs 50/16, per un totale di 57 partecipazioni e un monte ore complessivo di 388;
- Corsi specialistici per il miglioramento di competenze specifiche legate al ruolo, rivolti a 21 risorse di varie strutture per un totale di 444 ore erogate (Marketing aeroportuale, impianti elettrici, diritto trasporto aereo, ecc).

Il Gruppo ADR ha confermato il suo impegno nella formazione ambientale attraverso l'implementazione dei seguenti corsi:

- Formazione *Green Expert*, finalizzata all'acquisizione/rinforzo di competenze specialistiche delle risorse operanti in ambito ambientale ed energetico, per un totale di 89 partecipazioni e un monte ore complessivo di 356 ore erogate da formatori interni;
- Sistema di gestione ambientale, finalizzato alla diffusione delle nuove procedure ISO 14001 in ambito di tutela e sostenibilità ambientale, che ha coinvolto 128 risorse per un totale di 640 ore erogate.

Alla formazione in modalità tradizionale d'aula è stata affiancata quella *e-learning* che ha riguardato prevalentemente tematiche di *compliance* normativa quali, il Regolamento UE 2016/679 sulla Privacy, il D.lgs. 231/01, il corso sui PRM – Passeggeri a Ridotta Mobilità, il corso di "*airside safety*" e il nuovo PEA - Piano di Emergenza Aeroportuale. In tale ambito sono state erogate 1.633 ore di formazione per un totale di 691 partecipazioni.

Continua, infine, nel primo semestre 2018 l'attenzione alla Sicurezza sul Lavoro attraverso la formazione specialistica sul D.lgs. 81/08 e sul Documento di Valutazione dei Rischi, con 16.416 ore di formazione e 2.002 partecipazioni.

Relativamente alla Security Aeroportuale, sono state formate 708 risorse per un totale di 3.783 ore di formazione erogate.

Sviluppo

Nell'ambito dei sistemi di *Talent Management* del Gruppo ADR, nel primo semestre 2018 sono stati avviati i seguenti processi di sviluppo risorse umane:

- “*Feedback Session 2018*”: un nuovo sistema di valutazione e sviluppo con un *focus* centrale sulla restituzione del *feedback* esclusivamente qualitativo che coinvolge 847 risorse di livello quadro ed impiegatizio e figure di coordinamento in ambito operativo. Tale processo prevede che i Responsabili restituiscano a ciascun collaboratore la fotografia della performance dell'anno 2017 e condividano un *feedback* chiaro e diretto ad individuare i comportamenti/attività “da rinforzare”, “iniziare a fare in modo nuovo” e “da migliorare” per lo sviluppo professionale futuro;
- *Individual Assessment*: un processo strutturato di valutazione delle competenze manageriali per n. 16 risorse finalizzato ad individuare la “*readiness*” rispetto a ruoli di maggiore complessità e a definire piani di sviluppo professionali ad hoc.

In coerenza con le politiche di sviluppo di Atlantia sono infine proseguiti i percorsi finalizzati alla valorizzazione dei Giovani Professional, quale bacino di potenziali risorse di valore per la costruzione della pipeline manageriale di medio lungo – periodo. Tali attività hanno riguardato: percorsi di *induction* e *on boarding* per 33 risorse neo assunte, percorsi di *mentoring* a cura dei direttori del Gruppo ADR e colloqui di sviluppo con risorse di talento curati da Risorse Umane.

Welfare

In ottica di sviluppo dell'*engagement* e del coinvolgimento delle comunità aeroportuali e territoriali di Fiumicino e Ciampino, in continuità con il 2017 è proseguito:

- *ADR Welcome*: programma di alternanza Scuola-Lavoro rivolto agli studenti delle Scuole Superiori del territorio, che sono stati coinvolti in attività di informazione ai passeggeri presso gli Scali di Fiumicino e Ciampino. Nel corso del primo semestre, il progetto ha interessato oltre 50 studenti;
- *Talent day*: incontri di orientamento professionale per facilitare la conoscenza del mercato del lavoro rivolti ai figli dei dipendenti tra i 18 ed i 27 anni, progettati ed erogati da formatori interni. Ad oggi hanno partecipato 21 ragazzi;
- *Summer Camp*: al fine di conciliare le esigenze legate agli impegni professionali con le esigenze di vita familiare, per il quarto anno consecutivo, il Gruppo ADR ha confermato l'organizzazione di campus estivi dedicati ai figli dei dipendenti con fascia d'età compresa tra i 4 e i 18 anni. L'azienda ha partecipato alla spesa coprendo circa il 70% del costo complessivo. Il progetto ha visto l'adesione di 147 ragazzi.

Modello organizzativo

Nel primo semestre del 2018 l'evoluzione organizzativa si è incentrata principalmente su:

- revisione del modello di *Risk Management* con l'accentramento delle responsabilità dei *Focal Point* delle società controllate nell'ambito del *Risk Officer* di ADR;
- ridefinizione dei ruoli dell'organizzazione aziendale dei titolari di posizioni di garanzia a tutela della Salute e Sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro di ADR e delle Società Controllate;
- formalizzazione del nuovo assetto dei Comitati aziendali.

E' stata inoltre avviata la prima fase di internalizzazione del servizio di vigilanza antincendio dello scalo di Fiumicino, che ha previsto la costituzione di un presidio di risorse interne dedicate al pronto intervento antincendio nell'ambito della Direzione *Airport Management*.

E' stato, infine, aggiornato il sistema normativo del Gruppo ADR a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa europea in materia di *Privacy (GDPR- General Data Protection Regulation)* e contestualmente, come richiesto dalla normativa stessa, è stata formalizzata la nomina del *Data Protection Officer* che vede tra le sue responsabilità, il presidio sull'osservanza della normativa e l'interfaccia con il Garante della *Privacy*, ove necessario.

Relazioni industriali e sindacali

Nel primo semestre 2018, il confronto tra ADR e le Parti Sociali si è incentrato principalmente su:

- gestione degli impatti operativi conseguenti alcuni progetti di internalizzazione avviati nel corso dell'anno (es. attività di antincendio sullo scalo di Fiumicino e gestione di alcuni varchi staff sugli scali di Fiumicino e Ciampino);
- potenziamento dei ruoli di coordinamento di ADR Assistance e ADR Security;
- iter autorizzativo per l'installazione di impianti audiovisivi presso la nuova sede di ADR;
- consuntivazione del Premio di Risultato 2017;
- ridefinizione dei meccanismi di funzionamento operativo e dei ruoli professionali dell'area manutenzione impianti elettromeccanici;
- valutazione congiunta su ambiti di miglioramento in ADR Assistance con particolare riferimento alla situazione dei mezzi e degli organici;
- accrescimento del livello professionale del personale dipendente, anche attraverso un accordo per la formazione finanziata.

TABELLA 1. Principali indicatori Risorse Umane

	U.M.	30.06.2018	31.12.2017
Organico del Gruppo per qualifica (forza puntuale)	n°	3.653	3.377
Dirigenti	n°	52	52
Quadri	n°	237	233
Impiegati	n°	1.979	1.947
Operai	n°	1385	1.145
Organico del Gruppo per società (forza puntuale)	n°	3.653	3.377
ADR S.p.A.	n°	1.428	1.389
ADR Tel	n°	58	57
ADR Assistance	n°	486	300
ADR Security	n°	947	955
ADR Mobility	n°	69	63
Airport Cleaning	n°	665	613
Organico del Gruppo per tipologia contrattuale (forza puntuale)	n°	3.653	3.377
Contratto indeterminato	n°	2.776	2.780
Contratto determinato	n°	877	597
	U.M.	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Organico del Gruppo per qualifica (forza media)	FTE	3.050	3.053
Dirigenti	FTE	52	51
Quadri	FTE	236	226
Impiegati	FTE	1.721	1.737
Operai	FTE	1.041	1.039
Organico del Gruppo per società (forza media)		3.050	3.053
ADR S.p.A.	FTE	1.360	1.303
ADR Tel	FTE	58	55
ADR Assistance	FTE	306	277
ADR Security	FTE	755	813
ADR Mobility	FTE	61	59
Airport Cleaning	FTE	510	546
Organico del Gruppo per tipologia contrattuale (forza media)	FTE	3.050	3.053
Contratto indeterminato	FTE	2.578	2.576
Contratto determinato	FTE	472	477

Qualità del servizio

Skytrax e ACI, i due principali enti mondiali di certificazione della qualità dei servizi aeroportuali, hanno premiato l'aeroporto Leonardo da Vinci con i riconoscimenti “*World's Most Improved Airport*” e “*Airport Service Quality Award*”.

Skytrax ha assegnato allo scalo della Capitale il prestigioso premio “*World's Most Improved Airport 2018*”. Il premio è un riconoscimento globale che la principale società internazionale di *rating* e valutazione del settore aeroportuale conferisce ogni anno all'aeroporto che, tra un *panel* di oltre 550 scali in tutto il mondo, ha messo in atto il più forte miglioramento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri. La rilevazione viene effettuata da Skytrax in modo del tutto indipendente, attraverso apposite ricerche di mercato condotte a livello globale su prodotti e servizi “*front-line*” che concorrono all'esperienza del viaggiatore. Fiumicino è risultato essere, nel 2017 e nel primo periodo del 2018, lo scalo numero uno al mondo per la capacità di innovare e potenziare costantemente servizi come l'accoglienza dei passeggeri, la cortesia e la rapidità dei controlli passaporti, il *comfort*, l'ordine e la pulizia dei *Terminal*, la visibilità e la chiarezza della segnaletica aeroportuale e dei *monitor* infovoli, l'organizzazione e l'efficienza generale dello scalo.

Il *record* ottenuto da Fiumicino è confermato anche dalle classifiche di ACI World (Airport Council International), associazione indipendente che, attraverso interviste dirette ai passeggeri, valuta la qualità dei servizi erogati da oltre 300 aeroporti in tutto il mondo. Grazie al primato nella classifica ACI dei grandi *hub* europei per tutto il 2017 (con un punteggio di 4,28 su una scala di 5), il Leonardo da Vinci ha ottenuto il premio “*Airport Service Quality Award*”, risultando lo scalo più apprezzato dai passeggeri per la qualità dei servizi. Anche in questo caso, lo scalo della Capitale ha ottenuto i punteggi più alti sulla pulizia generale dei *Terminal*, sulla visibilità della segnaletica aeroportuale, sulla cortesia del personale aeroportuale e su servizi digitali come il *wi-fi* gratuito e illimitato, anche per lo *streaming*.

Il primo semestre del 2018 di ADR è stato caratterizzato da un'ulteriore accelerazione nell'implementazione della politica di miglioramento continuo della qualità del servizio. Proseguendo nel processo di rinnovamento avviato negli anni precedenti, sono stati attivati numerosi interventi volti al miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero in ogni sua fase, con l'obiettivo di mantenere le *performance* di Fiumicino al vertice tra i migliori aeroporti europei comparabili per dimensioni.

Nei primi tre mesi del 2018 le rilevazioni effettuate da ACI hanno evidenziato un valore *record*, mai raggiunto in precedenza. L'indice di soddisfazione complessiva dei passeggeri per i servizi offerti dall'aeroporto di Fiumicino è risultato pari a 4,36 (scala compresa tra 1-pessimo e 5-eccellente), in ulteriore incremento rispetto al dato medio annuo del 2017 pari a 4,28, confermando Fiumicino al primo posto tra gli *hub* dell'Unione Europea in termini di qualità dei servizi offerti ai passeggeri. A trainare l'*escalation* di Fiumicino sono stati servizi come i controlli di sicurezza, il miglioramento del *wayfinding* (in particolar modo la segnaletica interna e l'informazione ai passeggeri) e la cortesia e la disponibilità dello *staff* aeroportuale. In termini di *comfort*, significativo impatto hanno avuto l'igiene e la disponibilità delle *toilette* insieme alla generale pulizia dell'aerostazioni, costantemente monitorata da personale aeroportuale dedicato.

Per quanto riguarda la qualità erogata, attraverso un sistema di monitoraggio capillare, costituito da più di 20.000 controlli oggettivi effettuati ogni mese presso gli scali di Fiumicino e di Ciampino, è sta-

to possibile rilevare un sensibile incremento dei livelli di servizio offerti rispetto al 2017. In evidenza la riduzione dei tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio, che passano dai 22 minuti del primo semestre del 2017 per i voli nazionali (tempo nel 90% dei casi), ai 20 minuti del 2018 (-10%); scenario analogo per i voli internazionali, dove i tempi di riconsegna nel primo semestre del 2018 sono stati pari a 31 minuti (tempo nel 90% dei casi) in calo del -11% rispetto ai 35 minuti registrati nel primo semestre del 2017. Stabili su livelli di eccellenza le *performance* relative alla pulizia *toilette*, dove in una scala compresa tra 1 (pessimo) e 4 (buono), la valutazione media è passata da 3,98 del primo semestre del 2017 a 3,99 nel primo semestre del 2018. Anche sul versante della qualità percepita è stato rilevato un miglioramento delle *performance*, con una percentuale di passeggeri complessivamente soddisfatti che si incrementa del 5% rispetto al primo semestre 2017, arrivando a 96,7% nel primo semestre del 2018.

Anche nell'aeroporto di Ciampino sono state avviate numerose iniziative per migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri, con risultati evidenti in termini di qualità percepita: la percentuale di passeggeri complessivamente soddisfatta è passata dall'88% del primo semestre 2017 al 91% del primo semestre 2018. Da segnalare l'incremento della percentuale di passeggeri soddisfatti relativamente al processo del *check-in*, che ha fatto registrare un aumento di 2 punti percentuali, passando dal 92% del primo semestre 2017 al 94% del primo semestre 2018. Anche in termini di qualità erogata si possono apprezzare i miglioramenti rilevati nei tempi relativi al processo del controllo sicurezza, che registrano un calo pari a -20%, arrivando a 4 minuti a fronte di 5 minuti del 2017 (tempi nel 90% dei casi).

Per quanto concerne il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, definito nel Contratto di Programma sottoscritto con ENAC, anche nel 2018 ADR ha raggiunto gli obiettivi per entrambi gli aeroporti gestiti. I risultati ottenuti hanno consentito di conseguire il massimo della premialità per entrambi gli scali.

Carta dei servizi

Rispetto al 2017, ADR è intervenuta sulla struttura della Carta dei Servizi 2018 rivedendo la struttura del documento in ottica del miglioramento continuo, mantenendo un dialogo costruttivo con la comunità allargata degli *stakeholders*. In particolare, per un maggiore allineamento dell'indicatore all'evoluzione del sistema di gestione dell'accettazione dei passeggeri e bagagli in aeroporto è stata rivista la classificazione degli obiettivi 2018 relativi al *check-in*, separando le *performance* tra banchi *check-in* "dedicati" (banchi utilizzati per l'accettazione di un volo specifico) e *banchi check-in "common"* (banchi utilizzati per tutti i voli di una compagnia aerea specifica).

A livello di obiettivi, sul fronte della qualità erogata, sono stati notevolmente migliorati i *target* per lo scalo di Fiumicino relativi alla riconsegna bagagli (sia il primo che ultimo bagaglio), ai bagagli disguidati in partenza e ai controlli sicurezza voli sensibili.

Anche per quanto riguarda gli indicatori di qualità percepita sono stati ulteriormente migliorati gli obiettivi (in particolare su servizi tecnologici come il *free-wifi* e le *charging stations* oggetto di importanti interventi di miglioramento).

Per lo scalo di Ciampino, gli *standard* sono stati definiti alla luce delle *performance* raggiunte nel 2017, confrontate con i valori pubblicati sulla precedente Carta dei Servizi.

A livello di *performance* rilevate nel primo semestre 2018, in termini di qualità erogata, per quanto concerne Fiumicino, si evidenzia complessivamente un andamento migliore rispetto a quanto rilevato nel primo semestre del 2017 (vedasi i dettagli riportati nella tabella seguente).

In particolare, si evidenziano i progressi relativi ai tempi di riconsegna bagagli, dove sono stati registrati miglioramenti rispetto al primo semestre 2017 fino a +13 p.p. (ultimo bagaglio per i voli extra Schengen *wide body*). Anche il processo relativo al *check-in* registra un incremento di +0,6 p.p. attestandosi al 95,3%, rispettando il nuovo target dei 12 minuti di attesa in coda al banco *common* per i voli non sensibili. Si mantiene stabile e su livelli elevati la *performance* del processo relativo al controllo del bagaglio a mano.

Relativamente a Ciampino, l'analisi dell'andamento dei livelli di qualità erogata evidenzia nel primo semestre 2018 *performance* superiori allo *standard* previsto in Carta dei Servizi per i processi del controllo di sicurezza, *check-in* e riconsegna del primo bagaglio, quest'ultimo in netto miglioramento rispetto al primo semestre 2017. Sotto il *target* invece, gli indicatori relativi alla riconsegna dell'ultimo bagaglio e la puntualità (dovuta soprattutto al ritardato arrivo degli aeromobili).

TABELLA 1. Principali indicatori Qualità del servizio presenti nella Carta dei Servizi di Fiumicino e Ciampino

	U.M.	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017 ⁷	STANDARD
Fiumicino				
Attesa in coda al banco <i>check-in common</i> per voli non sensibili, entro 12 minuti	%	95,3	94,7	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 5 minuti per voli non sensibili	%	97,1	97,3	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti in ambito nazionale	%	94,2	88,5	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 24 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	98,6	94,0	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 26 minuti in ambito <i>Extra-Schengen</i>	%	99,0	93,8	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 23 minuti in ambito nazionale	%	94,8	91,1	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 32 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	96,5	92,8	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 34 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (narrow body)</i>	%	96,0	94,6	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 40 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (wide body)</i>	%	88,2	75,3	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	78,1	78,5	77
Ciampino				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> , entro 17 minuti	%	91,5	94,0	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 7 minuti	%	98,9	95,6	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti	%	97,0	90,4	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 25 minuti	%	84,9	88,3	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	77,6	85,4	85

⁷ Rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2017, i dati del primo semestre 2017 per i processi relativi alla riconsegna bagagli e al *check-in* (Fiumicino) sono stati ricalcolati in base ai nuovi standard della Carta dei servizi 2018.

Ambiente

Per ADR il rispetto dell'ambiente è una priorità strategica e l'approccio sostenibile alla gestione delle attività aeroportuali è una modalità di lavoro pienamente interiorizzata.

Nel primo semestre 2018 ADR ha riconfermato la propria attenzione per le tematiche ambientali, continuando ad adottare, nell'ambito delle attività di progettazione, realizzazione e gestione delle nuove infrastrutture, i più avanzati criteri di certificazione ambientale, aderendo ai requisiti di sostenibilità LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*). Lo *standard* LEED costituisce la certificazione volontaria, riconosciuta a livello internazionale, che maggiormente promuove la costruzione di edifici ecocompatibili, sostenibili ed efficienti, sia dal punto di vista energetico che del consumo di tutte le risorse ambientali coinvolte nel processo di realizzazione e gestione.

La nuova Area Imbarco A, in fase di realizzazione a Fiumicino, l'Aviazione Generale realizzata presso lo scalo di Ciampino e, da ultimo, la *Business City*, che vedrà il suo completamento nel 2024, sono tutti progetti realizzati con i più elevati *standard* di architettura sostenibile.

In particolare la *Business City* è un'opera concepita, sin dalla fase di progettazione, nel rispetto dell'ambiente ed orientata al raggiungimento delle più alte *performance* di efficienza attraverso l'ottenimento della certificazione internazionale "Leed V4 core and shell - livello gold". Elemento fondamentale che caratterizza la strategia ambientale di ADR è quello di sviluppare le proprie attività e le proprie infrastrutture minimizzando il consumo di suolo. Coerentemente la *Business City* sarà completata in più fasi fra il 2022 e il 2024, attraverso il recupero e la valorizzazione di aree urbanizzate che saranno riqualificate liberando oltre 1.000 mq di nuove aree verdi rispetto all'attuale configurazione. Saranno in questo modo realizzati circa 91.000 metri quadrati di superficie utile, nel rispetto dei più avanzati parametri internazionali di sostenibilità, che consentiranno ingenti risparmi di acqua, energia elettrica ed emissioni di CO₂ contribuendo così al benessere delle persone e favorendo un alto risparmio energetico.

L'impegno di ADR nello sviluppo aeroportuale ecosostenibile ed a basso impatto ambientale è testimoniato anche dalla disponibilità online del *Report* di Sostenibilità del Gruppo ADR, che costituisce un importante punto di sintesi dei risultati raggiunti e delle attività in corso, in un'ottica di massima trasparenza nei confronti degli *stakeholder*.

Si tratta di un ulteriore segnale che si inserisce in un contesto di consolidata attenzione alle tematiche ambientali, testimoniata, sin dal 1999, con la prima certificazione del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 dello scalo di Fiumicino e, nel 2001, con la medesima certificazione per lo scalo di Ciampino. Tale certificazione è stata adeguata al nuovo standard ISO 14001:2015, già dal 2017, riconfermando l'approccio proattivo di ADR nei confronti dell'evoluzione del panorama normativo.

L'impegno di ADR sulle tematiche ambientali nel tempo si è ancor più strutturato con l'adesione, nel 2011, all'*Airport Carbon Accreditation* (ACA) di ACI Europe (*Airport Council International*) e con l'implementazione nel 2012 del Sistema di Gestione dell'Energia secondo la norma ISO 50001. Nello stesso anno a fronte dell'implementazione del Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza sul lavoro, è stata emanata la "Politica integrata qualità, ambiente, energia e salute e sicurezza sul lavoro" del Gruppo ADR. La gestione delle tematiche sancite in tale politica avviene, quindi, secondo *standard* riconosciuti a livello internazionale, in base ai quali sono stati certificati i sistemi di gestione di ADR.

Infine un ulteriore segnale di sensibilità ambientale è stata la chiusura della pista 1 nelle ore notturne (dalle 23 alle 6), iniziativa attuata nel 2017 compatibilmente con le esigenze operative dell'aeroporto, che ha permesso di contenere gli impatti ambientali dello scalo sulle aree limitrofe.

Nel primo semestre 2018 è proseguito l'impegno aziendale per il miglioramento dei principali indicatori ambientali:

- razionalizzazione dei consumi energetici e riduzione dei consumi per passeggero;
- compensazione delle emissioni di CO₂ residue, prodotte dallo scalo di Fiumicino, attraverso l'acquisto di crediti di progetti "green". Fiumicino si conferma tra i pochi grandi aeroporti, a livello mondiale, ad essere "neutrale" sul fronte delle emissioni di CO₂;
- gestione integrata del ciclo dei rifiuti ed incremento della raccolta differenziata;
- miglioramento ed ottimizzazione del sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua potabile e delle acque reflue;
- riduzione dei consumi di acqua potabile per passeggero.

Nella prima metà del 2018, con la chiusura della prima annualità del secondo sotto periodo regolatorio 2017-2021 del Contratto di Programma, sono consuntivati i nuovi obiettivi, definiti seguendo le linee guida ENAC del 2015, che costituiscono un riferimento decisamente più attuale e sfidante rispetto a quello utilizzato nel quinquennio precedente. Il nuovo sistema che vedrà a breve la rendicontazione della prima annualità copre le seguenti aree:

- riduzione del consumo di energia presso i *terminal*;
- produzione di energia tramite impianti fotovoltaici;
- sostituzione dei veicoli del *car-pooling* con veicoli a basse emissioni (prevalentemente a trazione elettrica o ibrida);
- ulteriore ottimizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi presso le aree transito passeggeri;
- riduzione dei consumi di acqua potabile per passeggero;
- verifica comportamenti ambientali dei principali fornitori.

Consumi idrici

L'elevato numero di passeggeri in transito presso i due scali romani e dei relativi accompagnatori, nonché il numero di addetti delle società che operano all'interno dell'ambito aeroportuale, influiscono significativamente sull'utilizzo di acqua, sia per uso potabile che industriale. Fiumicino, in particolare, si caratterizza come una media città la cui popolazione può superare i 250.000 abitanti.

Presso Ciampino viene utilizzata acqua potabile prelevata direttamente dall'acquedotto pubblico e impiegata prevalentemente per i servizi igienici, di ristorazione e per l'innaffiamento delle aree verdi.

La realtà dello scalo di Fiumicino, invece, è caratterizzata dalla presenza di una rete duale che consente di gestire separatamente i consumi per i quali è necessario utilizzare acqua potabile da quelli per i quali è possibile servirsi di acqua industriale. Infatti, il Gruppo ADR è dotato, a Fiumicino, di un depuratore biologico per il trattamento delle acque reflue aeroportuali, che permette il riutilizzo delle acque depurate in applicazioni industriali, quali impianti termici e rete antincendio, nonché per la pulizia delle vasche e delle pompe di sollevamento. In questo scalo, l'acqua potabile viene fornita dal gestore pubblico e distribuita da ADR su tutto il sedime aeroportuale, con un consumo concentrato prevalentemente nelle aerostazioni.

In entrambi gli scali, la qualità dell'acqua potabile è garantita attraverso l'esecuzione di analisi chimico-biologiche, effettuate regolarmente nell'arco dell'anno (circa 114 campionamenti nel primo semestre del 2018).

Negli ultimi anni ADR ha continuato a monitorare i consumi idrici, anche implementando le modalità di rilevazione dei dati con sistemi più affidabili e con maggiore copertura del perimetro della rete idrica, nonché a valutare nuove iniziative mirate al risparmio idrico complessivo aeroportuale.

Consumi energetici

L'aeroporto di Fiumicino nel primo semestre del 2018 è stato alimentato con energia elettrica prodotta per l'98,28% (YTD) da una centrale di cogenerazione presente sul sedime aeroportuale, mentre il rimanente 1,72% (YTD) è stato acquistato dalla rete di distribuzione.

L'energia termica viene, anch'essa, per la maggior parte, prodotta dalla centrale di cogenerazione e la rimanente parte viene fornita dalle centrali a gas metano.

Le risorse energetiche sono garantite da due centrali: (i) una centrale di cogenerazione alimentata a gas metano per la produzione sinergica di energia elettrica e termica, di potenza complessiva erogabile di circa 26 MW elettrici e 18 MW termici e (ii) una centrale a gas metano, con una potenza complessiva di 48,8 MW termici con funzione di *back-up* della centrale di cogenerazione.

Nel sito di Ciampino sono presenti cinque centrali termiche alimentate a gas metano, tre delle quali di potenzialità superiore a 3 MW.

L'impegno continuo di ADR nel miglioramento dell'efficienza energetica è stato confermato, anche nel primo semestre del 2018 dal mantenimento per entrambi gli scali della certificazione del Sistema di Gestione dell'Energia secondo la norma ISO 50001.

Nel sito di Fiumicino i consumi di energia nel primo semestre 2018 sono stati minori del 4% rispetto allo stesso periodo del 2017. In dettaglio sono stati consumati 79 GWh con un indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) pari a 8,8, inferiore del 5,4% rispetto al 2017, grazie alle numerose azioni di risparmio energetico sugli impianti e sui sistemi poste in essere. Dal 2007 al 2018 l'indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) è passato da 16,3 a 8,8 con una riduzione del 46%. Tale andamento, confermando il *trend* in diminuzione degli anni precedenti, è dovuto ai significativi interventi di efficienza energetica, messi in atto continuativamente negli anni. Nel primo semestre 2018 sono, infatti, proseguiti gli interventi di efficientamento dei consumi energetici, tra i quali l'avvio di un sistema evoluto di gestione delle sequenze delle centrali frigorifere, l'ottimizzazione dei sistemi di automazione e regolazione degli impianti di condizionamento con logiche FDD (*Fault Detection and Diagnosis*) e l'installazione di grandi gruppi frigoriferi estremamente performanti. Tra le azioni di efficienza energetica si ha anche la regolazione dell'illuminazione, oltre alle continue attività di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia a *led*, ormai presenti sulla quasi totalità delle aree dei *terminal* e della viabilità esterna, che ha interessato anche le torri faro nei parcheggi aeromobili.

La pala eolica da 10 Kw installata a giugno 2017 si è dimostrata affidabile e con una buona produzione; nel solo mese di marzo ha infatti prodotto 2.256 kWh.

Nel primo semestre 2018, nell'ambito della procedura aziendale sul Controllo dell'Efficienza Energetica, sono state effettuate oltre 300 segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti, con conseguenti risparmi energetici.

Sul fronte normativo, il 1° gennaio 2019 entrerà in vigore la Deliberazione 539/2015/R/eel e ss. emanata dall'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (ARERA), in virtù della quale il sedime aeroportuale sarà qualificato come Altro Sistema di Distribuzione Chiuso (ASDC). All'interno del sedime, ADR sarà l'unica società che potrà esercitare l'attività di distribuzione dell'energia elettrica.

Nel sito di Ciampino, nel primo semestre 2018 sono stati consumati 5,06 GWh, con l'indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) pari a 7,8, ridotto del 31% rispetto agli 11,4 del 2009. Anche nello scalo di Ciampino sono proseguite le attività di efficientamento energetico.

In relazione alla mobilità in aeroporto, i consumi energetici sono legati all'uso di benzina verde, gasolio ed energia elettrica per la movimentazione dei mezzi aeroportuali, comprensivi del parco auto acquisito attraverso noleggio a lungo termine e degli automezzi di tipo operativo, di proprietà della società, costituiti da autovetture, mezzi speciali/rampa e mezzi elettrici ed ibridi.

Emissioni di CO₂

Dal 2011 ADR ha aderito all'*Airport Carbon Accreditation (ACA)* di ACI Europe (*Airports Council International*), sistema di certificazione con l'obiettivo di ridurre le emissioni dirette e indirette di CO₂.

L'*Airport Carbon Accreditation* prevede quattro possibili livelli di accreditamento: 1 *Mapping*, 2 *Reduction*, 3 *Optimisation* e 3+ *Neutrality*. Le emissioni di anidride carbonica vengono calcolate considerando sia le attività dirette del gestore aeroportuale (centrali termiche per riscaldamento e condizionamento, consumo energetico dell'aeroporto, mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali) sia quelle di terzi che possono essere guidate o influenzate dalla società aeroportuale.

Nel mese di marzo 2018 ADR ha ottenuto per Ciampino il livello 3+ di accreditamento ACA "*Neutrality*", risultato conseguito principalmente grazie ad azioni di risparmio energetico. Fiumicino si conferma al livello 3+ di accreditamento ACA "*Neutrality*", posizionandosi nel panorama mondiale come uno dei pochissimi aeroporti ad aver conseguito questo risultato.

Produzione di rifiuti

Nel primo semestre 2018 sono stati avviati ad impianti di recupero circa l'86% dei rifiuti totali prodotti a Fiumicino e il 55% dei rifiuti prodotti a Ciampino. E' proseguito l'impegno di ADR per sviluppare al massimo la differenziazione dei rifiuti; in entrambe gli scali è operativo un sistema di raccolta porta a porta dei rifiuti che prevede l'applicazione di un sistema di tariffazione che premia i comportamenti virtuosi e disincentiva le modalità di conferimento non conformi. E' stato, inoltre, reso operativo un sistema monitoraggio puntuale delle *performance* ambientali dei sub-concessionari *food & beverage* serviti dal "porta a porta" che mette in relazione il fatturato e le superfici sub-concesse con la produzione di rifiuti dei singoli punti vendita. Il sistema consente di elaborare indici di efficienza ambientale dei vari subconcessionari nella gestione dei rifiuti che consente di fare comparazioni tra gli operatori e stimolare il processo di miglioramento. Ulteriore strumento di stimolo alla corretta differenziazione dei rifiuti prodotti è costituito dal sistema di *audit* attivato sulle modalità di conferimento dei rifiuti indifferenziati: vengono analizzati a campione sacchetti di rifiuto indifferenziato per verificare che al loro interno la percentuale di rifiuto "differenziabile" sia inferiore ai livelli massimi previsti.

Inoltre, è in corso di formalizzazione un contratto di fornitura di alcune macchine compatte di imballaggi in plastica da installare presso i controlli sicurezza al fine di ridurre la quantità di rifiuti liquidi da smaltire e garantire il recupero dei contenitori stessi come imballaggi in plastica.

Nel mese di giugno è stato siglato un accordo con l'ENEA per avviare uno studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione di un sistema *green* di gestione e valorizzazione della frazione organica in ambito aeroportuale. Tale studio si pone l'obiettivo di promuovere la gestione sostenibile della frazione organica dei rifiuti mediante la realizzazione di un ciclo virtuoso basato su un "sistema a rete" di compostaggio a piccola scala (auto-compostaggio) che inizia e si conclude nell'ambito territoriale, dove il rifiuto organico viene prodotto. Il progetto si pone pertanto l'obiettivo di privilegiare al contempo le azioni in grado di intervenire sulla riduzione dei rifiuti e la valorizzazione in loco del *compost*.

Scarichi idrici

Presso lo scalo di Fiumicino sono presenti numerosi impianti per il trattamento delle acque predisposti da ADR con lo scopo di minimizzare l'impatto delle attività aeroportuali sulle aree circostanti:

- un impianto biologico a fanghi attivi per la depurazione delle acque reflue con una capacità massima di trattamento pari a 40.000 A.E;

- un impianto biologico a biodischi per la depurazione delle acque reflue con una capacità massima di trattamento pari a 1.753 A.E.;
- cinque impianti di disoleazione e quattordici impianti di prima pioggia per il trattamento delle acque di dilavamento di piste e piazzali;
- cinque autorizzazioni di impianti di raffreddamento impiegati per il condizionamento di Fiumicino.

Nel primo semestre del 2018 la Città Metropolitana di Roma Capitale ha rilasciato l'autorizzazione allo scarico del nuovo disoleatore a servizio dell'area ovest e, contemporaneamente, ha autorizzato lo scarico di un nuovo gruppo di impianti di raffreddamento in Area Est. Tali impianti consentono di conferire nei corpi idrici superficiali adiacenti allo scalo di Fiumicino, acque compatibili con gli *habitat* acquatici presenti nei canali ricettori e conformi ai limiti previsti dalla normativa vigente.

Il sistema fognario del sito di Ciampino presenta una natura promiscua in ragione del co-uso che ne fanno ADR, gli organi militari e le altre strutture civili esistenti nel sedime aeroportuale. È presente una rete primaria di pertinenza dell'Aeronautica Militare ("AMI") ed una secondaria propria di ADR, che provvede periodicamente alla pulizia della stessa al fine di prevenire intasamenti delle fognature. Inoltre, all'interno dell'area dell'AMI sono presenti un disoleatore per il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento ed un impianto di depurazione biologica.

Inquinamento acustico

In base alla normativa in vigore, gli scali di Fiumicino e Ciampino si sono dotati di un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale e li collega con i dati e la traiettoria del velivolo che li ha generati. Ad oggi, concluso il primo semestre 2018, sono presenti 19 centraline (di cui tre rilocabili) a Fiumicino e 9 (di cui due rilocabili) a Ciampino.

I sistemi in esercizio sono stati aggiornati attraverso l'implementazione di un nuovo *hardware* e di un *software* aggiornato per la gestione delle centraline.

Il monitoraggio annuale condotto nel primo semestre 2018 sullo scalo di Fiumicino non ha evidenziato, nei punti di misura, superamenti dei valori limite, ad eccezione di un superamento, di modesta entità, che si prevede venga riassorbito entro la fine dell'anno in corso.

Per lo scalo di Ciampino sono state riscontrate alcune zone di "superamento dei limiti", peraltro già evidenziate negli anni passati e a fronte delle quali ADR ha presentato alle autorità competenti il previsto Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR). A novembre 2013, ADR aveva trasmesso alla Regione Lazio ed ai Comuni interessati (Roma, Ciampino e Marino) il "Piano di contenimento e abbattimento del rumore" per lo scalo di Ciampino. Tale piano è stato revisionato in seguito ad osservazioni formulate dai suddetti Enti e nuovamente presentato a novembre 2015. Successivamente, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in ottemperanza alla legislazione nel frattempo intervenuta che ha definito Ciampino "aeroporto di interesse nazionale", è subentrato alla Regione Lazio e ai sopracitati Comuni ed ha avviato una propria istruttoria, a seguito della quale ha richiesto ad ADR diverse integrazioni che sono state poi trasmesse al MATTM. L'attività di valutazione del piano da parte degli organi competenti non si è ancora conclusa.

Per lo scalo di Fiumicino, al fine di ridurre l'impatto ambientale in termini di inquinamento acustico, ADR ha consolidato la costruttiva collaborazione con ENAV (avviata nel 2017) al fine di porre in essere, compatibilmente con le esigenze meteo e di operatività, alcuni nuovi interventi di carattere operativo allo scopo di contenere, per quanto possibile, il rumore in alcune aree "critiche".

Fattori di rischio del Gruppo ADR

La corretta gestione dei rischi insiti nello svolgimento delle attività aziendali è, per il Gruppo ADR, un presupposto fondamentale per massimizzare le opportunità e ridurre le potenziali perdite associate ad eventi imprevisti, per preservare nel lungo termine la creazione di valore economico e per proteggere le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder*.

Il Gruppo ADR ha adottato un approccio preventivo alla gestione dei rischi, per orientare le scelte e le attività del *management*, nel presupposto che un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi contribuisca a garantire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi strategici. I principi cardine del sistema di controllo interno e gestione dei rischi del Gruppo ADR si basano su:

- un'adeguata definizione di ruoli e responsabilità articolati in modo da evitare sovrapposizioni funzionali ed un adeguato sistema di deleghe operative che tengono conto della natura, delle dimensioni e dei rischi delle singole categorie di operazioni;
- una definizione di processi operativi che prevede un adeguato supporto documentale per consentirne la tracciabilità delle decisioni ed il rispetto di adeguati iter autorizzativi;
- una definizione di meccanismi di sicurezza che garantiscono un'adeguata protezione dei beni e dei dati dell'organizzazione aziendale, al fine di consentire un accesso ai dati limitato a quanto necessario per svolgere le attività assegnate;
- la ripetizione periodica e continuativa del processo di identificazione e valutazione dei rischi (cosiddetto *risk assessment*) e la valutazione periodica dell'efficacia e dell'efficienza dei processi aziendali per il loro costante adeguamento;
- un'attività di monitoraggio continuo sul sistema di controllo interno svolta, in primo luogo, dal *management* di linea e sulle verifiche della funzione *Internal Audit* della Capogruppo Atlantia di effettività di applicazione delle procedure e sul rispetto della normativa vigente.

L'articolazione del sistema di gestione dei rischi è sintetizzabile principalmente nelle attività svolte dal:

- Consiglio di Amministrazione, che definisce la natura ed il livello del rischio compatibile con gli obiettivi strategici (il *Risk Appetite*), attraverso un processo continuativo di analisi e valutazione del contesto di business in cui opera l'azienda. In relazione ai profili di rischio delineati, sono tracciate le linee di indirizzo del sistema di gestione dei rischi e di implementazione delle azioni contenimento;
- vertice aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione e rese operative in termini di valutazione dei rischi dalla Direzione Legale a cui è affidato il compito di garantire un sistema di *risk management* in linea con le metodologie indicate dalla Capogruppo Atlantia.

Con la finalità di fornire una rappresentazione sintetica dei rischi, possono essere identificate le quattro macro-categorie di seguito rappresentate: (i) strategici, (ii) operativi, (iii) finanziari e (iv) di *compliance*.

Rischi strategici

I fattori di rischio strategico possono comportare effetti particolarmente significativi sulle *performance* di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR. I principali rischi strategici sono ascrivibili all'evoluzione del mercato del trasporto aereo: i risultati economici del Gruppo ADR sono fortemente condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori, dalle alleanze tra vettori e dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: *i)* analisi di breve e lungo periodo dello scenario competitivo, *ii)* monitoraggio dei *trend* della domanda, *iii)* programma di investimenti in stretta cooperazione con gli *stakeholder*, *iv)* diversificazione della clientela dei vettori operanti.

Le *performance* aziendali sono inoltre influenzate dalle situazioni che riguardano il principale *carrier* italiano (Alitalia) e di altri vettori rilevanti tra i quali si segnalano Ryanair, EasyJet e Vueling.

Così come per altri operatori del settore, l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più dei predetti vettori, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico passeggeri, potrebbero avere un impatto negativo anche significativo sull'attività e sulle prospettive di crescita del Gruppo ADR, nonché sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

Tra i rischi strategici significativi assumono particolare rilievo i rischi connessi allo sviluppo degli investimenti nel rispetto del contratto di Programma e degli impegni nei confronti degli *stakeholder*.

Rischi operativi

I fattori di rischio operativo sono strettamente collegati allo svolgimento delle attività aziendali e, pur potendo impattare sulle *performance* di breve e lungo termine, non comportano conseguenze significative sulle scelte strategiche.

I rischi di sicurezza del trasporto aereo rappresenta una tra le categorie più significative dei rischi operativi: eventuali incidenti hanno conseguenze negative di impatto molto rilevante sull'attività del Gruppo ADR. Tra i principali strumenti di gestione: (i) *safety management system*, (ii) investimenti progressivi in *safety* e sicurezza, (iii) attività di formazione dello *staff*, (iv) attività di controllo stretto e monitoraggio pressante del rispetto degli *standard* di sicurezza.

Importanti rischi di carattere operativo possono avere effetto sulla continuità del servizio: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori del settore; come anche avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.), interruzioni nell'erogazione dei servizi da parte dei gestori di utilities (es. acqua, energia elettrica, ecc.) o dei servizi di connettività possono comportare interruzioni dell'attività ed avere impatti negativi sia economici sia reputazionali. Tra gli strumenti di gestione, in *primis* si annoverano i piani e le procedure aeroportuali di gestione delle contingenze e degli stati di emergenza.

Rischi finanziari

Al 30 giugno 2018, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo ADR si è attestato a 1.205,1 milioni di euro (1.189,7 milioni al 31 dicembre 2017).

Il debito nominale lordo del Gruppo ADR è interamente riferibile alla Capogruppo ADR (1.475,0 milioni di euro) ed è composto da (i) 2 prestiti obbligazionari emessi nel 2013 e nel 2017 a valere sul

programma *Euro Medium Term Notes* (EMTN) di tipo *senior unsecured* e con valore nominale al 30 giugno 2018 pari a 900,0 milioni di euro, (ii) una emissione obbligazionaria in sterline denominata “*Class A4 Notes*” emessa nel 2003 e di valore nominale convertito in euro tramite *cross currency swap* di 325 milioni e (iii) tre finanziamenti bancari concessi da: Banca Nazionale del Lavoro (“BNL”), con scadenza nel 2020 per un ammontare complessivo di 100 milioni di euro totalmente utilizzati; Banca Europea per gli Investimenti (“BEI”), con scadenza nel 2031 per un ammontare utilizzato pari a 110 milioni di euro (su un valore complessivo del prestito di 150 milioni) e dalla Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”), con scadenza sempre nel 2031 per un ammontare utilizzato di 40 milioni di euro (su un valore complessivo del prestito di 150 milioni).

L'emissione obbligazionaria *Class A4 Notes* di 215 milioni di sterline è stata sin dall'origine coperta dal rischio cambio e dal rischio tasso d'interesse attraverso contratti di *cross currency swap* per un controvalore pari a 325 milioni di euro ad un tasso fisso del 6,4%. Si ricorda che ADR è divenuta, a seguito di un'operazione di *Issuer Substitution* finalizzata nel marzo del 2016, debitrice diretta nei confronti degli obbligazionisti A4 al posto del veicolo di cartolarizzazione Romulus Finance, l'originario emittente delle obbligazioni emesse nel 2003.

In data 18 maggio 2018, le banche della linea di finanziamento di tipo *revolving* (“RCF”), di importo pari a 250 milioni di euro, hanno approvato il secondo prolungamento di un anno (nuova scadenza: luglio 2023) della durata del contratto sulla base di specifica richiesta di ADR. Il contratto vigente conferiva alla Società, sin dall'origine, la facoltà di richiedere il prolungamento di un anno della durata contrattuale in prossimità sia del primo che del secondo anniversario dalla sottoscrizione, avvenuta nel luglio del 2016.

Si ricorda che nel dicembre 2016 erano stati stipulati due contratti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla Banca Europea degli Investimenti (“BEI”) in favore di ADR nel 2014: il primo contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, con Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). I finanziamenti BEI/CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma – Fiumicino Sud”, riguardante la realizzazione delle principali opere incluse nel progetto di sviluppo infrastrutturale dell'esistente perimetro aeroportuale di Fiumicino. Si tratta di finanziamenti a tasso fisso o variabile di tipo *amortising* con scadenza fino a 15 anni e periodo di disponibilità pari a (i) 36 mesi per la linea BEI e (ii) 18 mesi per la linea CDP. In data 4 aprile 2018, CDP ha concesso l'estensione del periodo di disponibilità per ulteriori 18 mesi, al 13 dicembre 2019. Al 30 giugno 2018, tali nuove linee di finanziamento concesse da BEI e CDP risultano utilizzate rispettivamente per 110 e 40 milioni di euro. Le linee utilizzate hanno scadenza nel 2031, tipologia di rimborso *amortising* e tasso fisso. I contratti finanziari che le regolano sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo “*project*”, costitutiva della loro erogazione.

Nel dicembre 2017 la BEI aveva approvato un aggiornamento del progetto infrastrutturale suddetto che ha comportato un'estensione della linea di finanziamento concessa ad ADR di ulteriori 200 milioni di euro da erogare da parte della banca in forma diretta. In data 23 marzo 2018, è stato sottoscritto il relativo contratto di finanziamento avente caratteristiche contrattuali sostanzialmente in linea con il contratto precedente e potrà essere utilizzato entro il primo trimestre del 2021.

Rischio di credito

È il rischio che un cliente o una controparte di uno strumento finanziario causi una perdita non adempiendo a un'obbligazione. La massima esposizione teorica a tale rischio per il Gruppo ADR al 30 giugno 2018 è rappresentata, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi, dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate nella Relazione finanziaria annuale e, in particolare, dai crediti commerciali verso la clientela.

Per un'analisi delle politiche poste in essere per controllare l'investimento in crediti, si rinvia alla Nota 9.3 delle Note Illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Rischio di liquidità

Si manifesta qualora il Gruppo ADR non detenga, e incontri difficoltà a reperire, le risorse necessarie per far fronte agli impegni finanziari futuri.

La struttura finanziaria del Gruppo ADR è caratterizzata da una limitata incidenza della componente leva finanziaria, essendo l'indebitamento finanziario al 30 giugno 2018 pari a 2,2 volte il margine operativo lordo degli ultimi 12 mesi.

Non sono, peraltro, previsti impegni di rimborso o rifinanziamento del debito esistente nel breve termine in quanto il finanziamento bancario BNL scadrà nel 2020, come le prime quote capitale di rimborso dei finanziamenti BEI e CDP, la nuova linea RCF (peraltro non utilizzata) scadrà nel 2023, i prestiti obbligazionari EMTN scadranno nel 2021 e nel 2027 mentre le *Class A4 Notes* nel 2023.

Si sottolinea che sia le disponibilità liquide al 30 giugno 2018, pari a 271,4 milioni di euro, che la linea *revolving* da 250 milioni di euro contribuiscono a garantire una riserva di liquidità più che adeguata in caso di fabbisogni imprevisi. Inoltre risultano disponibili, al 30 giugno 2018, residui 350 milioni di euro a valere sulle linee di medio-lungo termine BEI/CDP. Si veda anche la Nota 9.3 delle Note Illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Rischio tasso di interesse

Il Gruppo ADR utilizza risorse finanziarie esterne. Attualmente tutte le linee di finanziamento utilizzate sono a tasso fisso. La sola linea RCF è a tasso variabile, ma non è utilizzata.

In ogni caso, il Gruppo ADR fa uso di "*interest rate swap*" (IRS) per gestire la propria esposizione a variazioni sfavorevoli dei tassi di interesse di mercato.

Con delibera del 14 maggio 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo aveva autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *interest rate swap "forward starting"* fino all'importo complessivo di 900 milioni di euro di nozionale e della durata massima di 10 anni. Ad oggi sono stati sottoscritti, a valere su tale delibera, contratti per un nozionale di 700 milioni di euro; pertanto, considerato il contesto macroeconomico e in coerenza con le politiche di copertura di Gruppo, in data 11 luglio 2018 il Consiglio di Amministrazione di ADR, ha deliberato di incrementare l'importo complessivo negoziabile di ulteriori 1.300 milioni di euro. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR accresce la facoltà di fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi d'interesse in un mercato caratterizzato da estrema volatilità.

Al 30 giugno 2018 risultano in essere quattro contratti IRS *forward starting* per un valore nozionale complessivo di 400 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal 20 febbraio 2020, per una durata di 10 anni, sottoscritti da ADR in data 18 ottobre 2016 e in data 18 settembre 2017.

Si veda anche la Nota 9.3 delle Note Illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Rischio di cambio

È legato a variazioni sfavorevoli del tasso di cambio con conseguenti incrementi dei flussi di cassa in uscita.

Il Gruppo ADR presenta un'esposizione finanziaria denominata in sterline. Per tale ragione, il Gruppo fa uso di "*currency swap*" per gestire la propria esposizione a variazioni sfavorevoli dei tassi di cambio di mercato. Si veda anche la Nota 9.3 delle Note Illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Per quanto riguarda le transazioni commerciali, il Gruppo ADR presenta un'esposizione al rischio trascurabile in quanto le transazioni in valute diverse dall'euro sono riconducibili ad alcuni rapporti di fornitura di beni e servizi di entità non significativa.

Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti

Rating

ADR e le proprie linee di finanziamento sia obbligazionarie che bancarie sono condizionate direttamente o indirettamente dall'assegnazione di un grado di giudizio da parte delle agenzie di *rating* che, nel caso specifico di ADR, sono rilasciati pubblicamente da Standard & Poor's, Moody's e Fitch. Il livello di *rating* assegnato influenza sia il costo del debito (secondo parametri contrattualmente definiti per la sola linea RCF) che i livelli delle soglie di attivazione dei residui *ratio* finanziari previsti nei contratti bancari.

Con riferimento al giudizio di *rating* assegnato ad ADR dalle suddette agenzie, si segnala che, in data 18 maggio 2018, l'agenzia di *rating* Standard & Poor's, considerando gli esiti dell'accordo tra Atlantia, ACS e Hochtief per l'acquisizione di Abertis, ha rivisto anche per ADR l'*outlook* da "negativo" a "stabile", pur mantenendo il livello di *rating* invariato e pari a BBB+, così come lo *stand alone credit profile* pari ad "a+". Si ricorda che a seguito della modifica dell'*outlook* sul *rating* della Repubblica Italiana – passato il 7 dicembre 2016 da "stabile" a "negativo" – Moody's, il 20 gennaio 2017, aveva adottato analoga decisione per l'*outlook* di ADR confermando, da ultimo in data 8 giugno 2018, il *rating* Baa1. Fitch Ratings, infine, mantiene, al contrario delle altre agenzie, un *outlook* "stabile" abbinato ad un livello di *rating* pari a BBB+.

Al 30 giugno 2018 non si segnalano ulteriori variazioni nei giudizi di *rating* assegnati ad ADR.

Security e covenant finanziari

Con la citata operazione di *Issuer Substitution* è sostanzialmente venuto meno il complesso *security package* costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola *Class A4*. Unica garanzia residua, seppur di portata più limitata, è costituita da un "*deed of assignment*" di diritto inglese in favore delle *notes A4* su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di *cross currency swap* in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro. Inoltre, ADR – in seguito all'acquisizione da parte di Atlantia e di EDF Invest del 64% del capitale di Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), tramite il veicolo finanziario di acquisizione Azzurra Aeroporti S.r.l. – si è impegnata a costituire un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti S.r.l. (di seguito "Azzurra"), originariamente pari al 10% del capitale sociale, una volta che tale ultima società fosse stata trasformata in società per azioni. In data 27 giugno 2018, a seguito della avvenuta trasformazione in S.p.A. di Azzurra, il descritto pegno sulle azioni è divenuto efficace. Inoltre, a seguito dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci di Azzurra in pari data, la quota di partecipazione si è ridotta al 7,77%. Anche tale ulteriore garanzia è limitata ad un importo massimo di 130,6 milioni di euro.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, *covenant* finanziari calcolati su base storica in linea con la contrattualistica applicata alle società classificate di *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare la presenza di un *leverage ratio* con vincolo al rispetto – nel caso del contratto più stringente – di un valore soglia non superiore a 4,75 che scende a 4,25 in caso di *downgrade* del livello di *rating* della società a BBB-/Baa3.

La verifica dei *ratio* finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario *non recourse*) contenuti nella Relazione finanziaria consolidata annuale al 31 dicembre e nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede limitazioni a carico di ADR, né il rispetto di *covenant* finanziari o di obblighi di fare/non fare (fatto salvo per un impegno di *negative pledge*, tipico della documentazione contrattuale di un emittente non bancario), in linea con la prassi di mercato per emittenti *investment grade*.

Rischi di compliance

Rischi di *compliance* a leggi e normative

Il Gruppo ADR svolge la propria attività in un settore altamente regolamentato a livello nazionale, comunitario e internazionale; un esempio di categorie di rischi di *compliance* di rilievo è correlabile alla regolamentazione in materia di rumorosità e ambiente: il gestore aeroportuale è tenuto al rispetto di leggi nazionali e internazionali in materia di contenimento del rumore e di tutela ambientale. La gestione di tali rischi è orientata al massimo rispetto sostanziale della regolamentazione e della normativa vigente, alla cooperazione con le autorità di riferimento e all'implementazione di attività a tutela dell'ambiente.

Rischi regolatori

Il gestore aeroportuale svolge le attività in regime di concessione, nel rispetto di obblighi la cui inosservanza può causare decadenza o revoca della concessione stessa; è, inoltre, possibile incorrere in sanzioni come conseguenze di inadempienze degli obblighi concessori previsti dal Contratto di Programma. Tra gli strumenti di gestione dei rischi, oltre alle procedure aziendali di riferimento, il principale è uno stretto raccordo con l'Ente Concedente per assicurare il massimo rispetto degli adempimenti relativi alle attività regolamentate.



ALTRE INFORMAZIONI

Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento

Nel corso primo semestre 2018 sono stati emanati alcuni provvedimenti nazionali e comunitari che incidono sia nel quadro normativo del settore aeroportuale in generale e sia, in particolare, sulle attività di ADR.

Continuità dei servizi prestati da Alitalia SAI in amministrazione straordinaria

L'art. 1, c. 1 del D.L. 27 aprile 2018, n. 38 ha prorogato dal 30 aprile 2018 al 31 ottobre 2018, il termine previsto dall'art. 12, c. 1 del D.L. n. 148 del 2017, relativo all'espletamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo all'amministrazione straordinaria di Alitalia S.p.A. e ha disposto che l'intero finanziamento statale di 900 milioni di euro venga restituito entro il 15 dicembre 2018. La L. 21 giugno 2018, n. 77 di conversione, con modificazioni, del D.L. n. 38/2018 ha, inoltre, stabilito precisi obblighi informativi da parte dei Commissari nei confronti delle Camere.

In particolare essi devono trasmettere - entro il 1° agosto 2018 - una relazione, concernente la situazione economica e finanziaria dell'impresa nell'ambito della procedura di cessione, riferita anche alle attività compiute nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore del D.L. n. 38/2018 (27/04/2018) e quella di entrata in vigore della L. n. 77/2018 (27/06/2018). I commissari devono, altresì, trasmettere alle Camere una relazione conclusiva entro il 31 ottobre 2018.

Nuovo Regolamento sulla viabilità *land-side* dell'aeroporto di Fiumicino

In data 19 giugno 2018 la Direzione Aeroportuale Lazio ha emanato l'Ordinanza n. 09/2018 con cui è stato adottato il "Regolamento per la circolazione, la sosta e la fermata nella viabilità *land side* sull'aeroporto di Fiumicino" (Rev. 1 della precedente Ordinanza n. 06/2018). Il Regolamento riorganizza la disciplina della mobilità *land side* sullo di Fiumicino per renderla maggiormente fruibile ed efficace per ogni tipologia di utenza ed operatore, abrogando le precedenti ordinanze sulla materia.

Circolare ENAC "EAL - 24" relativa alle concessioni e subconcessioni di beni aeroportuali

In data 26 marzo 2018, è stata pubblicata da ENAC, sul proprio sito istituzionale, la circolare "EAL-24" che disciplina le concessioni e le subconcessioni di beni aeroportuali. La nuova circolare abroga e sostituisce la precedente circolare del maggio 2001.

Per i gestori aeroportuali, gli aspetti salienti della Circolare "EAL-24" riguardano l'iter procedurale di affidamento delle subconcessioni a terzi di spazi aeroportuali per lo svolgimento di attività sia aeronautiche che immobiliari e commerciali. ADR ha consegnato da ENAC/Direzione Aeroportuale Lazio tre documenti con le proprie ipotesi applicative della Circolare riguardo all'affidamento delle subconcessioni di locali e/o aree per finalità aeronautiche, commerciali ed immobiliari, suddivise per singole tipologie di beni. Si è in attesa di una convocazione per la condivisione dei documenti.

Istruttoria ANAC appalto Molo C

Nell'ottobre del 2016, l'ANAC aveva avviato un procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. 50/2016 in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), formulando richieste di documenti e informazioni che la Società ha prontamente riscontrato. Nel mese di aprile 2018, l'ANAC ha inviato alla Società e ad ENAC le proprie risultanze istruttorie dalle quali risultano alcune criticità ravvisate in varie fasi dell'appalto. La Società sta vagliando le predette risultanze e formulerà le proprie

controdeduzioni nei termini procedurali, richiedendo, inoltre, di essere sentita da ANAC in apposita audizione.

Nuova disciplina sul trattamento dei dati personali (*privacy*)

Il 25 maggio 2018 è diventato efficace negli Stati membri dell'U.E. il Reg. (UE) 679/2016 "Regolamento Generale sulla protezione dei dati personali" (GDPR).

Il GDPR ha introdotto nuovi adempimenti a carico delle imprese tra i quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, figurano: (i) l'obbligo di tenuta del c.d. registro dei trattamenti, che documenta tutte le attività della società che comportano la gestione dei dati personali; (ii) l'adozione di un modello strutturato che identifichi le azioni a carico della società in caso di c.d. "*Data Breach*"; (iii) l'obbligo di nomina di un *Data Protection Officer* (DPO), la nuova figura aziendale che vigilerà sulla conformità alle norme di legge dei trattamenti di dati personali eseguiti dalla società. E', inoltre, previsto un incremento dell'importo delle sanzioni amministrative nel caso in cui sia eseguito un trattamento illecito di dati personali da parte del Titolare, o comunque vengano violate alcune norme del Regolamento.

La Società, nel contesto della nuova disciplina comunitaria, ha proceduto a rivedere la propria *governance* in materia di *privacy* ed ha quindi definito ed implementato misure tecniche ed organizzative funzionali alla corretta gestione dei processi di trattamento di dati effettuati all'interno della realtà aziendale e di quella delle società del Gruppo.

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

ADR si è dotata di un Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione secondo lo *standard* internazionale ISO 37001:2016 «*Anti bribery management system*», che rappresenta in un quadro organico e sistematico le norme interne e i principi alla base dei sistemi di controllo esistenti a presidio del rischio corruzione. Il sistema è stato certificato nel mese di aprile 2018 da un organo di certificazione accreditato *leader* nella valutazione di conformità in Italia. Obiettivo del sistema è supportare l'organizzazione nel prevenire, rilevare e affrontare i fenomeni corruttivi.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento di società

A decorrere dal 2 agosto 2007, ADR è stata assoggettata a "direzione e coordinamento" di Gemina, titolare dell'intero capitale dell'azionista Leonardo S.r.l. successivamente incorporata nella stessa Gemina. Per effetto della fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia, con efficacia dal 1 dicembre 2013, ADR è soggetta a "direzione e coordinamento" da parte di Atlantia.

ADR esercita, a sua volta, attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate, ADR Tel, ADR Sviluppo S.r.l., ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility e Airport Cleaning.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

Tutte le operazioni poste in essere con imprese controllanti, controllate e con altre parti correlate sono state effettuate a condizioni allineate a quelle di mercato.

Con riferimento ai rapporti infragruppo e con parti correlate, si rinvia alla Nota 10 del Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Eventi successivi alla chiusura del periodo

Andamento del traffico nei primi sette mesi del 2018 ⁸

Il Sistema Aeroportuale Romano, nel periodo gennaio - luglio 2017, ha consolidato una crescita dei passeggeri trasportati del +3,8%, grazie al significativo incremento della componente internazionale (+5,5%, di cui rispettivamente UE +0,9% ed Extra UE +15,7%) che compensa del tutto il calo dei volumi di traffico domestico (-0,9%).

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	GEN. – LUG. 2018	GEN. – LUG. 2017	Δ%
Movimenti (n°)	197.738	194.753	1,5%
Fiumicino	167.701	164.620	1,9%
Ciampino	30.037	30.133	(0,3%)
Passeggeri (n°)	26.663.893	25.683.968	3,8%
Fiumicino	23.398.332	22.370.983	4,6%
Ciampino	3.265.561	3.312.985	(1,4%)
Merci (t)	119.640	103.511	15,6%
Fiumicino	109.508	94.273	16,2%
Ciampino	10.132	9.238	9,7%

Fiumicino

Lo scalo di Fiumicino ha evidenziato, nel periodo considerato, un incremento del traffico passeggeri del +4,6%, grazie ad una crescita di capacità in termini di posti offerti (+4,4%) e di movimenti (+1,9%).

Con riferimento alle singole aree geografiche, buoni risultati derivano dalla componente Internazionale (+7,0%), trainata del segmento Extra-UE (+15,5%) dove si registrano incrementi su tutti i settori di mercato con C/S America ed Nord America in testa (rispettivamente +25,2% e +21,7%). In calo invece il traffico domestico (-1,3%) per effetto principalmente dei tagli sul *network* di Alitalia, avviati lo scorso anno, e delle riduzioni di Ryanair sul mercato del Sud Italia.

Nelle prime tre settimane di luglio si conferma il *trend* del primo semestre, con una crescita dei passeggeri trasportati (+3,9%) e dei movimenti (+3,2%) riconducibile alle *performance* del mercato Internazionale (+4,6%). Continua infatti la crescita del segmento Extra-Ue (+12,0%), mentre rallenta la componente UE, in sostanziale stabilità rispetto allo stesso periodo del 2017 (+0,0%). In ripresa, infine, il mercato domestico (+2,0%), grazie principalmente alla riapertura dei voli su Malpensa di Alitalia e di Air Italy.

Ciampino

Nel periodo in oggetto, lo scalo ha registrato un decremento del traffico del -1,4%, accompagnato parallelamente da un calo della capacità (movimenti -0,3% e posti offerti -1,8%).

⁸ Dati provvisori aggiornati al 23 luglio 2018 e confrontati con lo stesso periodo del 2017.

Nelle prime tre settimane di luglio, si evidenzia una ripresa dei volumi di traffico con una crescita di passeggeri del +0,4% trainata dal segmento Extra-UE (+20,7%), mentre diminuiscono notevolmente i movimenti (-12,8%), dovuti esclusivamente al calo del traffico non commerciale (-28,5%).

Altri avvenimenti significativi

- In data 26 luglio 2018 è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate ad ADR il Processo Verbale di Constatazione a chiusura dell'attività di verifica fiscale che ha riguardato il periodo d'imposta 2014 e, parzialmente, il 2013. Con tale documento l'Agenzia delle Entrate ha formulato alcuni rilievi in materia di IRES, IRAP e ritenute, quantificabili in 1 milione di euro a titolo di maggiori imposte dovute. La Società, non condividendo in punto di fatto e di diritto le conclusioni raggiunte dai verificatori, presenterà le proprie controdeduzioni, osservazioni e richieste in merito ai rilievi contenuti nel predetto atto, riservandosi di fare valere nelle competenti sedi le argomentazioni a propria difesa.

Evoluzione prevedibile della gestione

Le principali fonti ufficiali prevedono, per il 2018, un *trend* di crescita economica a livello globale, trainato dai Paesi dell'Eurozona, Giappone, Cina e Stati Uniti, oltre che dai Paesi in via di sviluppo. Anche per l'Italia sono evidenziate prospettive di crescita, anche se inferiori alla media europea.

In presenza di tale quadro macroeconomico, è prevedibile una positiva evoluzione dei volumi di traffico rispetto al 2017, con la conferma del *trend* di crescita del segmento internazionale.

ADR intende difatti proseguire gli sforzi per la crescita della connettività intercontinentale, cogliendo al contempo le possibili opportunità di sviluppo dell'offerta di breve-medio raggio in Europa anche facendo leva sui vettori ad elevato potenziale di crescita.

Proseguirà, inoltre, la realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale, con ulteriore rafforzamento degli investimenti e continuando a valorizzare le sinergie e il *know-how* disponibile nel gruppo Atlantia.

Il Gruppo ADR si propone di continuare nel miglioramento dei livelli di qualità e nel rinnovo dell'offerta commerciale al fine di arricchire l'esperienza del passeggero in aeroporto, proseguendo nel notevole sforzo che sta compiendo sulla strada della ricerca della massima efficacia nella gestione del *core business* e dell'efficienza operativa per garantire il maggiore valore per l'Utenza, gli *Stakeholder* e gli Azionisti.

Per l'esercizio 2018, salvo eventuali effetti negativi potenzialmente derivanti dallo sviluppo della situazione di Alitalia e, più in generale, salvo peggioramenti dell'evoluzione del traffico, è prevedibile una *performance* economica, in termini di redditività operativa, in miglioramento rispetto al 2017.

Il Consiglio di Amministrazione



**BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE
ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2018**

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2018

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	67
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	67
Conto economico consolidato	70
Conto economico complessivo consolidato	71
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	72
Rendiconto finanziario consolidato	73
NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	74
1. Informazioni generali	75
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	75
3. Perimetro e principi di consolidamento	76
4. Principi contabili applicati	76
5. Contratto di concessione	81
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	84
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	102
8. Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	109
9. Altre garanzie, impegni e rischi	110
10. Rapporti con parti correlate	120
11. Altre informazioni	122
12. Eventi successivi alla chiusura del semestre	124
ALLEGATI	125
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	126
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	127

**PROSPETTI CONSOLIDATI
DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA**

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	30.06.2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2017	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	49.523		52.280	
Diritti concessori		2.317.467		2.307.724	
Altre attività immateriali		41.913		42.076	
Attività immateriali	6.2	2.359.380		2.349.800	
Partecipazioni	6.3	73.829		78.079	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	9.686		12.950	
Attività per imposte anticipate	6.5	52.906		65.129	
Altre attività non correnti	6.6	439		443	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.545.763		2.558.681	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		3.706		3.183	
Crediti commerciali		326.416	2.829	316.126	3.453
Attività commerciali	6.7	330.122	2.829	319.309	3.453
Altre attività finanziarie correnti	6.4	1.350	1.350	64	
Attività per imposte correnti	6.8	7.629	7.470	18.881	17.940
Altre attività correnti	6.9	12.807	602	14.058	657
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	271.354		301.975	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		623.262	12.251	654.287	22.050
TOTALE ATTIVITÀ		3.169.025	12.251	3.212.968	22.050

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			DI CUI VERSO		DI CUI VERSO
(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	30.06.2018	PARTI	31.12.2017	PARTI
			CORRELATE		CORRELATE
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		916.980		908.677	
Utile del periodo, al netto dell'acconto sui dividendi		108.861		137.322	
		1.088.066		1.108.224	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	1.088.066		1.108.224	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	19.404		19.399	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	104.697		112.399	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	15.290		16.141	
Fondi per accantonamenti non correnti		139.391		147.939	
Prestiti obbligazionari		1.096.349	244.208	1.101.516	242.328
Finanziamenti a medio-lungo termine		249.502		249.464	
Strumenti finanziari - derivati		134.983		137.430	
Passività finanziarie non correnti	6.15	1.480.834	244.208	1.488.410	242.328
Altre passività non correnti	6.16	3.423	1.181	4.083	1.084
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.623.648	245.389	1.640.432	243.412
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	309		938	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	74.270		68.799	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	11.634		14.028	
Fondi per accantonamenti correnti		86.213		83.765	
Debiti commerciali	6.17	183.157	51.746	191.502	48.899
Passività commerciali		183.157	51.746	191.502	48.899
Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine		6.469	399	16.019	435
Strumenti finanziari - derivati		236		259	
Passività finanziarie correnti	6.15	6.705	399	16.278	435
Passività per imposte correnti	6.8	8.614	5.977	483	
Altre passività correnti	6.18	172.622	1.545	172.284	1.697
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		457.311	59.667	464.312	51.031
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.169.025	305.056	3.212.968	294.443

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	1° SEMESTRE 2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	1° SEMESTRE 2017 (*)	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		432.225	6.816	411.635	6.839
Ricavi per servizi di costruzione		51.391		66.168	
Altri ricavi operativi		7.451	597	12.602	742
TOTALE RICAVI	7.1	491.067	7.413	490.405	7.581
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(14.779)	(9.262)	(15.531)	(9.558)
Costi per servizi	7.3	(130.262)	(34.380)	(149.901)	(42.318)
Costo per il personale	7.4	(85.809)	(2.028)	(82.316)	(1.557)
Canoni concessori		(17.045)		(15.327)	
Costo per godimento beni di terzi		(1.495)		(1.464)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		3.029		8.679	
Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri		(403)		(560)	
Altri costi		(5.027)		(10.396)	
Altri costi operativi	7.5	(20.941)		(19.068)	
Ammortamento attività materiali	6.1	(7.015)		(6.021)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(41.649)		(35.564)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(2.729)		(2.181)	
Ammortamenti		(51.393)		(43.766)	
TOTALE COSTI		(303.184)	(45.670)	(310.582)	(53.433)
RISULTATO OPERATIVO		187.883		179.823	
Proventi finanziari		2.462	1.873	166	
Oneri finanziari		(27.542)	(6.653)	(32.123)	(6.603)
Utile (perdite) su cambi		(327)		6.323	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(25.407)	(4.780)	(25.634)	(6.603)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(2.896)		1.035	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		159.580		155.224	
Imposte sul reddito	7.8	(50.719)		(49.355)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		108.861		105.869	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE DEL PERIODO		108.861		105.869	
di cui:					
Utile di pertinenza del Gruppo		108.861		105.869	
Utile di pertinenza di Terzi		0		0	

(*) i dati relativi al 1° semestre 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 1° semestre 2018 a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
UTILE DEL PERIODO	108.861	105.869
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(1.127)	13.972
Effetto fiscale	271	(3.354)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(19)	61
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(875)	10.679
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	10	51
Effetto fiscale	(6)	(12)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	4	39
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	771	432
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(100)	11.150
UTILE COMPLESSIVO DEL PERIODO	108.761	117.019
di cui		
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo	108.761	117.019
Utile complessivo di pertinenza di Terzi	0	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI CASH FLOW HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE DEL PERIODO (al netto acconto sui dividendi)	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31 DICEMBRE 2016	62.225	12.462	667.389	(58.642)	(87)	270.531	152.524	1.106.402	0	1.106.402
Utile del periodo							105.869	105.869		105.869
Altre componenti dell'utile complessivo:				11.050	61	39		11.150		11.150
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i> , al netto dell'effetto fiscale				11.050				11.050		11.050
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						39		39		39
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					61			61		61
Utile complessivo del periodo				11.050	61	39	105.869	117.019		117.019
Distribuzione dividendi (saldo)							(148.094)	(148.094)		(148.094)
Destinazione utile residuo						4.430	(4.430)			
Altre variazioni					23	113		136		136
SALDO AL 30 GIUGNO 2017	62.225	12.462	667.389	(47.592)	(3)	275.113	105.869	1.075.463	0	1.075.463
SALDO AL 31 DICEMBRE 2017	62.225	12.462	667.389	(46.995)	74	275.747	137.322	1.108.224	0	1.108.224
Variazione Principi Contabili IFRS				(46)		6.128		6.082		6.082
SALDO AL 1 GENNAIO 2018	62.225	12.462	667.389	(47.041)	74	281.875	137.322	1.114.306	0	1.114.306
Utile del periodo							108.861	108.861		108.861
Altre componenti dell'utile complessivo:				(85)	(19)	4		(100)		(100)
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i> , al netto dell'effetto fiscale				(85)				(85)		(85)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						4		4		4
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					(19)			(19)		(19)
Utile complessivo del periodo				(85)	(19)	4	108.861	108.761	0	108.761
Distribuzione dividendi (saldo)							(135.028)	(135.028)		(135.028)
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo						2.294	(2.294)	0		0
Altre variazioni					15	12		27		27
SALDO AL 30 GIUGNO 2018	62.225	12.462	667.389	(47.126)	70	284.185	108.861	1.088.066	0	1.088.066

Rendiconto finanziario consolidato

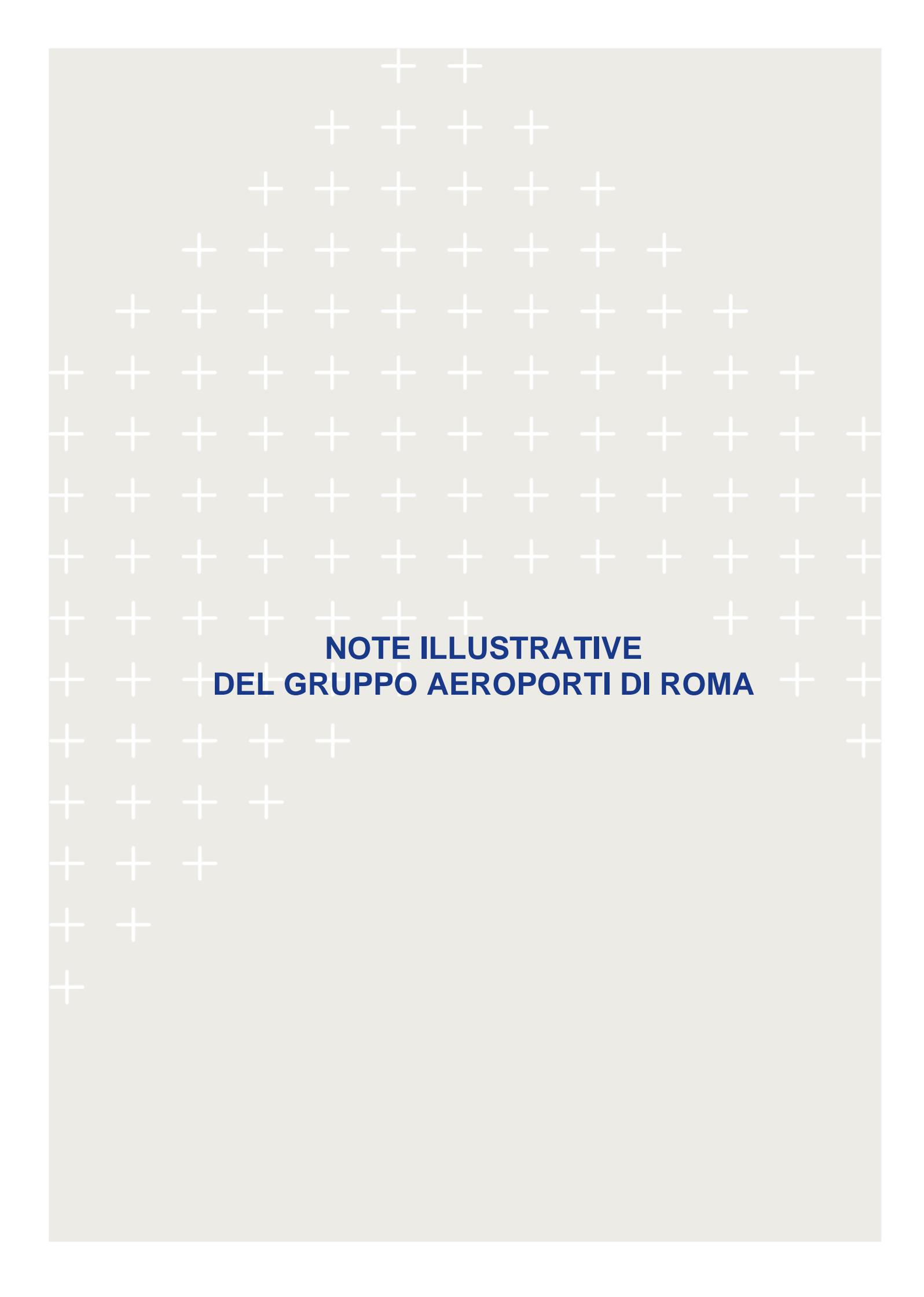
(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Utile del periodo		108.861	105.869
Rettificato da:			
Ammortamenti	6.1/6.2	51.393	43.766
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	23.076	23.990
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	7.6	915	1.008
Variazione altri fondi		(3.975)	(6.040)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	2.896	(1.035)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		10.322	10.594
Altri costi (Ricavi) non monetari		4.151	2.374
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni		719	(86.328)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		198.358	94.198
Investimenti in attività materiali	6.1	(4.237)	(3.447)
Investimenti in attività immateriali (*)	6.2	(55.306)	(68.804)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	6.13	(26.105)	(32.669)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		1.327	1.060
Variazione netta delle altre attività non correnti		4	3
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(84.317)	(103.857)
Dividendi corrisposti		(135.028)	(148.095)
Emissione prestiti obbligazionari (**)		0	272.267
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine		0	180.000
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(9.573)	(30.795)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		(61)	(123)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(144.662)	273.254
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)		(30.621)	263.595
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	6.10	301.975	74.159
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	6.10	271.354	337.754

(*) nel I semestre 2018 inclusivo di acconti corrisposti a fornitori per 589 mila euro.

(**) rispetto a quanto pubblicato nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2017, tale voce è esposta al netto del riacquisto di parte del bond emesso nel 2013.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	21.014	50.451
Interessi attivi incassati	89	20
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	32.018	53.159



**NOTE ILLUSTRATIVE
DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA**

1. Informazioni generali

Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la “Società” o “ADR” o “la Capogruppo”) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale romano in forza di rapporto concessorio sottoscritto tra l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (“ENAC”) e ADR stessa. Il 21 dicembre 2012 è stata approvata dal Presidente del Consiglio dei Ministri la nuova Convenzione-Contratto di Programma (“Contratto di Programma”), sottoscritta fra ADR ed ENAC il 25 ottobre 2012 in base alla quale ADR assume il compito di gestire il sistema aeroportuale direttamente e indirettamente attraverso le società controllate, cui sono state attribuite specifiche attività.

La Capogruppo ha sede legale in Fiumicino, Via Pier Paolo Racchetti, 1, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050.

Alla data del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, Atlantia S.p.A. (“Atlantia”) è l’azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.841.539, pari al 99,38% del capitale) ed esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società.

Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato di ADR e sue controllate (il “Gruppo ADR”) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 1° agosto 2018 e sottoposto a revisione contabile limitata da parte di EY S.p.A..

Il Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2018 è stato predisposto in conformità allo IAS 34 “Bilanci intermedi” (applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale).

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato è costituito dai Prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti Note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 “Presentazione del bilancio” e il criterio generale del costo storico, con l’eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017, cui si rinvia.

Rispetto al Bilancio consolidato annuale è prevista una informativa di bilancio sintetica in termini di forma e contenuto, come consentito dallo IAS 34. Pertanto, per una più completa informativa, il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato deve essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, predisposto secondo gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS).

Gli schemi di bilancio sono gli stessi adottati nel bilancio consolidato annuale al 31 dicembre 2017.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L’euro rappresenta la valuta funzionale della Capogruppo e delle controllate e quella di presentazione del bilancio.

Ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è posta a raffronto con il corrispondente valore del precedente esercizio o periodo.

3. Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato comprende il bilancio di ADR e delle sue controllate al 30 giugno 2018 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscono il potere sull'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

Le entità controllate sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo e sono escluse dal perimetro dalla data nella quale il Gruppo ne perde il controllo. L'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento è riportato nell'Allegato 1 "Elenco delle partecipazioni". Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2017.

Ai fini del consolidamento, sono state utilizzate le situazioni contabili delle società controllate approvate dai rispettivi Consigli di Amministrazione o dagli Amministratori Unici, rettificata in base ai principi IFRS adottati dal Gruppo.

I criteri di consolidamento sono i medesimi applicati per la redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 al quale si rinvia.

4. Principi contabili applicati

Nella predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2018 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione già applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, ad eccezione delle modifiche introdotte dall'applicazione, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, dei nuovi principi contabili IFRS 9 – Strumenti finanziari e IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti.

Nelle Note illustrative del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, cui si rinvia, sono analiticamente descritti sia i principi contabili e criteri di valutazione applicati, sia gli elementi salienti dei nuovi principi contabili IFRS 9 e IFRS 15, in vigore dal 1° gennaio 2018, nonché i principi emanati, ma non ancora in vigore.

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e alle passività potenziali in essere alla chiusura del periodo. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di *impairment* delle attività (compresa la valutazione dei crediti), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei *fair value* delle attività e delle passività finanziarie, delle imposte correnti, anticipate e differite.

I risultati effettivi rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Come previsto dallo IAS 36, si evidenzia che, in sede di predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, le attività iscritte sono oggetto di *impairment* solo al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione di valore che richiedano un'immediata valutazione delle relative perdite. Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima del valore di tali attività, per verificare la recuperabilità degli importi iscritti a bilancio e determinare l'importo della eventuale svalutazione da rilevare.

Per i principi di nuova emissione con decorrenza di applicazione successiva al 1° gennaio 2018, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti, attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

Con riferimento ai principi contabili IFRS 9 e IFRS 15, che come indicato sono stati applicati con decorrenza dal 1° gennaio 2018, si riportano nel seguito gli elementi salienti introdotti da tali principi nonché le differenze rispetto ai criteri precedentemente applicati.

IFRS 9 – Strumenti finanziari

L'IFRS 9, che sostituisce lo IAS 39, definisce i criteri per la contabilizzazione e la valutazione degli strumenti finanziari. Il principio introduce nuove regole di classificazione e valutazione degli strumenti finanziari e un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, nonché di contabilizzazione delle operazioni di copertura definibili come "*hedge accounting*".

Classificazione e valutazione

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni sono soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "*accounting mismatch*"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, il nuovo principio prevede che in

sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al fair value, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo.

Per quanto concerne le passività finanziarie, le disposizioni dettate dallo IAS 39 sono confermate dal nuovo IFRS 9, anche con riferimento alla relativa iscrizione e valutazione al costo ammortizzato o, in specifiche circostanze, al fair value con iscrizione degli effetti nel conto economico.

Inoltre, per effetto della modificazione approvata in data 12 ottobre 2017, è stato specificato che:

- nel caso di modificazioni non sostanziali dei termini di uno strumento finanziario, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) ed il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico;
- uno strumento di debito che preveda un'opzione di rimborso anticipato potrebbe rispettare le caratteristiche dei soli flussi contrattuali richieste dall'IFRS 9 e, di conseguenza, essere valutato al costo ammortizzato ovvero al fair value con rilevazione delle variazioni nel conto economico complessivo, anche nel caso in cui sia prevista una compensazione negativa per il soggetto finanziatore.

Le modifiche rispetto alle prescrizioni dello IAS 39 sono principalmente afferenti a:

- la rappresentazione degli effetti delle variazioni del fair value attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di fair value attribuibili alle altre tipologie di rischio;
- l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al fair value.

Impairment

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

- la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;
- la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti forward e dei contratti di opzione, quando inclusi in una relazione di *hedge accounting*;

- le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della “relazione economica” tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell’efficacia della copertura;
- la possibilità di “ribilanciare” una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di *risk management*.

Impatti sul bilancio consolidato del Gruppo ADR derivanti dall’adozione dell’IFRS 9

Come consentito dall’IFRS 9, il Gruppo ADR ha provveduto alla rideterminazione dei saldi patrimoniali in essere al 31 dicembre 2017, rilevando l’effetto derivante dall’adozione del nuovo principio quale rettifica del patrimonio netto al 1° gennaio 2018.

La natura e gli effetti di questi cambiamenti vengono rappresentati nello schema seguente.

(MIGLIAIA DI EURO)	DATI PUBBLICATI 31.12.2017	RETTIFICHE APPLICAZIONE IFRS 9	DATI RIESPOSTI 01.01.2018
ATTIVITA'			
Attività non correnti	2.558.681	(1.920)	2.556.761
di cui Attività per imposte anticipate	65.129	(1.920)	63.209
Attività correnti	654.287	(435)	653.852
di cui Attività commerciali	319.309	(435)	318.874
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'			
Patrimonio Netto	1.108.224	6.082	1.114.306
di cui Riserve e utili portati a nuovo	908.677	6.082	914.759
Passività non correnti	1.640.432	(8.437)	1.631.995
di cui Passività finanziarie non correnti	1.488.410	(8.437)	1.479.973
Passività correnti	464.312	-	464.312

Si evidenzia, quale effetto di rilievo derivante dall’adozione dell’IFRS 9, che l’operazione di riacquisto di parte dell’emissione obbligazionaria EMTN 2021, perfezionata da ADR nel mese di giugno del 2017 (*intermediated tender offer*), illustrata nella nota n. 6.15 del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017), comporta la rilevazione, in base al nuovo principio, della differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) e il valore contabile dello strumento in essere alla data della modifica. In relazione a ciò, le passività finanziarie non correnti al 31 dicembre 2017 sono state ridotte di 8,4 milioni di euro, con un effetto fiscale differito di 2,0 milioni di euro; si rileva, pertanto, un incremento del patrimonio netto consolidato di 6,4 milioni di euro.

L’effetto sulle Attività commerciali, pari a 0,4 milioni di euro, con un effetto fiscale differito di 0,1 milioni di euro, è relativo alla rilevazione delle perdite attese sulle attività finanziarie come richiesto dal nuovo modello dell’IFRS 9.

IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti

L’IFRS 15 ha sostituito i precedenti principi IAS 18 e IAS 11, nonché le relative interpretazioni IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 e SIC 31.

Il nuovo principio stabilisce i criteri da seguire per la rilevazione dei ricavi derivanti dai contratti con i clienti, ad eccezione di quei contratti che ricadono nell’ambito di applicazione dei principi aventi ad oggetto i contratti di leasing, i contratti di assicurazione e gli strumenti finanziari. Il principio definisce

un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l'importo dei ricavi da iscrivere in bilancio.

In base all'IFRS 15, l'impresa deve procedere all'analisi del contratto e dei relativi riflessi contabili attraverso le seguenti fasi:

- identificazione del contratto;
- identificazione delle *performance obligation* presenti nel contratto;
- determinazione del prezzo della transazione;
- allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
- rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Pertanto, l'ammontare che l'entità rileva come ricavo deve riflettere il corrispettivo a cui essa ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

Inoltre, per l'iscrizione del ricavo è enfatizzata la necessità di valutare probabilità di ottenimento/incasso dei benefici economici legati al provento; per i lavori in corso su ordinazione, si introduce il requisito di procedere all'iscrizione dei ricavi tenendo anche conto dell'eventuale effetto di attualizzazione derivante da incassi differiti nel tempo.

Impatti sul bilancio consolidato del Gruppo ADR derivanti dall'adozione dell'IFRS 15

Non sono stati identificati impatti derivanti dall'adozione dell'IFRS 15 per il Gruppo ADR, ad eccezione della riclassificazione di talune somme riconosciute da ADR a vettori aerei clienti che, sulla base di quanto stabilito dal nuovo principio, sono state classificate a riduzione dei ricavi percepiti, anziché essere rilevate come costi per servizi forniti dai vettori, come in precedenza effettuato.

In relazione a ciò, il conto economico del primo semestre 2017, presentato a scopo comparativo, è stato riesposto senza alcun effetto sul risultato netto del periodo e sul patrimonio netto consolidato.

5. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

ADR ha, come oggetto sociale, la costruzione e l'esercizio di aeroporti o di parte di essi, nonché l'esercizio di qualsiasi attività connessa o complementare al traffico aereo di qualunque tipo o specialità. Tale scopo viene conseguito sulla base di una Concessione di gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale affidata alla Società con Legge 10 novembre 1973 n. 755.

La concessionaria ADR assicura la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale (costituito dall'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dall'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino) in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali, nonché ai Regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile.

La originaria Convenzione per la gestione della concessione n.2820/74 è stata vigente fino al 21 dicembre 2012 essendo intervenuta, in quella data, l'approvazione con specifico D.P.C.M. del nuovo Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma che disciplina, in un solo documento unitario, sia i rapporti inerenti la concessione di gestione aeroportuale che i criteri per la determinazione e aggiornamento periodico dei corrispettivi applicabili ai cosiddetti "servizi regolamentati".

Rimane fermo, tuttavia, il principio che la gestione deve essere improntata a criteri di economicità e organicità, così come sancito dalla Legge 10 novembre 1973 n. 755 e successive modificazioni.

Durata della Concessione

La concessione scade il 30 giugno 2044 come stabilito dell'art. 14 della Legge 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-quater della Legge 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998.

Le cause di revoca, decadenza e risoluzione del rapporto concessorio sono specificate nell' Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma agli articoli 18, 19 e 20, nonché all'art. 20 bis per gli effetti previsti alla scadenza naturale del 30 giugno 2044.

Oggetto della Concessione

La Legge 755/73 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D. Lgs. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti.

ADR svolge inoltre, sempre in regime di concessione, i servizi di controllo di sicurezza relativi a passeggeri, bagagli a mano e da stiva.

Proventi

"Tutte le entrate di pertinenza dello Stato, comunque conseguibili dalla gestione dei due aeroporti" ai sensi dell'art. 6, comma 1, della Legge 755/73 "competono alla società concessionaria".

L'art. 10 dell'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma elenca dettagliatamente i proventi della concessionaria, prevedendo anche l'"equo corrispettivo" da riconoscere alla stessa da chiunque svolga, anche occasionalmente, nell'ambito degli aeroporti in concessione un'attività non *aviation* a fine di lucro, non altrimenti compensata.

In tale articolo è altresì precisato quali sono i proventi derivanti o connessi con attività commerciali che non rientrano nella disciplina tariffaria del Contratto di Programma.

Quest'ultimo disciplina, infatti, i cosiddetti "corrispettivi regolamentati" ossia quei servizi aeroportuali originariamente individuati nello "Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva" proposto dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro delle Finanze e approvato con la delibera CIPE n. 86 del 4 agosto 2000 da ultimo sostituita dalla Delibera n. 51/08. Tra questi corrispettivi rientrano, oltre ai diritti aeroportuali, tutti i corrispettivi di servizi erogati in regime di esclusiva.

Il canone concessorio

Il D.L. 251/95 convertito in L. 351/95 ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio.

Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone ("*WLU*" - *Work Load Unit*) è stato adottato a seguito del Decreto dell'Agenzia del Demanio 30 giugno 2003. La *WLU* corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell'annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell'Agenzia del Demanio, fino al 2018.

L'art. 2, c. 4 dell'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma prevede che, qualora a seguito di disposizioni normative e/o di provvedimenti amministrativi dovesse essere modificata la misura del canone di concessione rispetto a quella vigente al momento della sua stipula, o introdotte forme di tassazione a effetto equivalente a carico della Concessionaria, quest'ultima avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggiore esborso.

ADR versa, inoltre, a ENAC un canone a fronte della concessione dei servizi di controllo di sicurezza ai passeggeri e bagagli, così come previsto dal D.M. n. 85/99. L'importo è fissato in 0,07 euro a passeggero originante (D.M. 13 luglio 2005). L'obbligo di tale versamento è riportato anche all'art. 2 comma 5 del Contratto di Programma.

Il regime dei beni

L'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma regola all'art.12 il diritto di uso dei beni da parte della Concessionaria. Lo stesso è comunque da interpretare insieme con le disposizioni contenute negli artt. 703 e 41 del Codice della Navigazione.

Ulteriori norme contenute nel Contratto di Programma contribuiscono alla definizione dell'inquadramento giuridico dei beni (es. art. 20 bis) che, seppur condizionato dalla rilevanza del principio di correlazione all'uso per l'esercizio di attività regolamentate o alternativamente commerciali (non regolamentate), non differisce in modo significativo dal regime preesistente. In particolare:

- i beni ricevuti in concessione all'atto della costituzione della Società concessionaria o successivamente dalla stessa realizzati in forza di leggi dello Stato con finanziamenti pubblici, sono posseduti dalla concessionaria stessa in regime di diritto d'uso in quanto appartenenti al demanio dello Stato; tali beni sono riepilogati nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	742.197	742.197
TOTALE	891.302	891.302

(*) valore dei servizi di costruzione per opere finanziate, realizzate e già rendicontate all'ENAC

- i beni acquisiti/realizzati dalla concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio e utilizzati per l'esercizio di attività soggette a regolamentazione tariffaria sono posseduti in regime di proprietà sino al termine della concessione. Da ciò ne consegue l'obbligo di devoluzione all'Ente concedente alla scadenza naturale della concessione, devoluzione che sarà comunque condizionata al rimborso del loro valore da stabilirsi in base alle nuove regole Convenzionali;
- i beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio, ma utilizzati per l'esercizio di attività commerciali (non regolamentate) purché si tratti di beni immobili, per i quali, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata da ENAC la necessità, e quindi autorizzata la realizzazione, hanno lo stesso trattamento dei beni della categoria precedente;
- i beni mobili commerciali, invece, appartengono alla concessionaria con titolo di proprietà pieno; in capo all'amministrazione concedente viene a essere posto (art. 20 bis 4.d) il diritto di acquisto, alla scadenza naturale della concessione, perfezionabile corrispondendo alla ex Concessionaria il loro valore contabile residuo.

In base a quanto previsto dall'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma, ADR riceverà, alla scadenza naturale della concessione, da ENAC un corrispettivo pari al valore residuo degli investimenti realizzati. Il valore residuo sarà desunto dalla contabilità regolatoria. A oggi, il Gruppo ADR non ha beni in esercizio il cui valore residuo da contabilità regolatoria sia superiore a zero.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 Attività materiali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017						VARIAZIONE		30.06.2018	
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Impianti e macchinari	96.506	(57.562)	38.944	222	(4.916)	440	0	97.081	(62.391)	34.690
Attrezzature industriali e commerciali	14.141	(11.420)	2.721	117	(325)	30	0	14.265	(11.722)	2.543
Altri beni	30.796	(22.171)	8.625	2.577	(1.774)	361	0	33.734	(23.945)	9.789
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.990	0	1.990	1.321	0	(810)	0	2.501	0	2.501
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	143.433	(91.153)	52.280	4.237	(7.015)	21	0	147.581	(98.058)	49.523

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2016						VARIAZIONE		30.06.2017	
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Impianti e macchinari	88.668	(50.340)	38.328	697	(4.308)	2.849	0	92.214	(54.648)	37.566
Attrezzature industriali e commerciali	13.500	(10.725)	2.775	173	(364)	32	0	13.447	(10.831)	2.616
Altri beni	25.006	(19.911)	5.095	824	(1.349)	2.853	0	28.683	(21.260)	7.423
Immobilizzazioni in corso e acconti	6.782	0	6.782	1.753	0	(5.707)	0	2.828	0	2.828
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	133.956	(80.976)	52.980	3.447	(6.021)	27	0	137.172	(86.739)	50.433

Le Attività materiali, pari a 49.523 mila euro (52.280 mila euro al 31 dicembre 2017), si riducono nel periodo di 2.757 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti (7.015 mila euro), in parte compensati dagli investimenti.

Gli investimenti, pari a 4.237 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nell'ambito della classe Altri beni (2.577 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 676 mila euro e mobili/arredi per 1.702 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni materiali in corso e acconti (1.321 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 466 mila euro ed impianti pubblicitari per 417 mila euro.

Nel corso del semestre non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

6.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017							VARIAZIONE				30.06.2018
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Diritti concessori												
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(861.949)	1.306.017	0	(24.642)	0	2.167.966	0	(886.591)	1.281.375	
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.178.334	0	(176.627)	1.001.707	51.392	(17.007)	0	1.229.726	0	(193.634)	1.036.092	
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.346.300	0	(1.038.576)	2.307.724	51.392	(41.649)	0	3.397.692	0	(1.080.225)	2.317.467	
Altre attività immateriali	65.777	(41)	(53.364)	12.372	3.325	(2.729)	54	69.156	(41)	(56.093)	13.022	
Anticipi a fornitori	29.704	0	0	29.704	589		(1.402)	28.891	0	0	28.891	
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	95.481	(41)	(53.364)	42.076	3.914	(2.729)	(1.348)	98.047	(41)	(56.093)	41.913	
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.441.781	(41)	(1.091.940)	2.349.800	55.306	(44.378)	(1.348)	3.495.739	(41)	(1.136.318)	2.359.380	

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2016							VARIAZIONE				30.06.2017
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Diritti concessori												
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(812.665)	1.355.301	0	(24.643)	0	2.167.966	0	(837.308)	1.330.658	
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.061.137	0	(151.226)	909.911	66.166	(10.921)	0	1.127.303	0	(162.147)	965.156	
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.229.103	0	(963.891)	2.265.212	66.166	(35.564)	0	3.295.269	0	(999.455)	2.295.814	
Altre attività immateriali	58.137	(41)	(48.826)	9.270	2.638	(2.181)	13	60.788	(41)	(51.007)	9.740	
Anticipi a fornitori	1.100	0	0	1.100	0	0	(1.100)	0	0	0	0	
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	59.237	(41)	(48.826)	10.370	2.638	(2.181)	(1.087)	60.788	(41)	(51.007)	9.740	
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.288.340	(41)	(1.012.717)	2.275.582	68.804	(37.745)	(1.087)	3.356.057	(41)	(1.050.462)	2.305.554	

Le Attività immateriali, pari a 2.359.380 mila euro (2.349.800 mila euro al 31 dicembre 2017) si incrementano di 9.580 mila euro principalmente per effetto degli investimenti del periodo, pari a 55.306 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti, pari a 44.378 mila euro.

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 5. In dettaglio:

- Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR (incorporata in Leonardo S.p.A. con efficacia 1 gennaio 2001) rispetto al valore pro-quota del patrimonio netto del Gruppo ADR;
- Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati dal Gruppo ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 51.392 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nel semestre su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il *fair value* dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 19,2 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 7,7 milioni di euro;
- interventi di ottimizzazione dei *terminal* per 4,4 milioni di euro;
- interventi nuova sede AdR per 4,1 milioni di euro;
- interventi di urbanizzazione dell'area Ovest/Piazzali W per 3,9 milioni di euro;
- lavori di realizzazione dell'area di imbarco E/F (ex nuovo Molo C) per 1,5 milioni di euro.

Al 30 giugno 2018 non sono stati identificati indicatori di *impairment*.

Le Altre attività immateriali, pari a 13.022 mila euro (12.372 mila euro al 31 dicembre 2017), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti del periodo, pari a 3.325 mila euro, si riferiscono principalmente all'implementazione di sistemi di scalo, alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili e all'acquisizione di licenze.

Gli Anticipi a fornitori sono pari a 28.891 al 30 giugno 2018, con un decremento di 813 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, attribuibile al recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 1.402 mila euro, in parte compensata dalla corresponsione di acconti ai fornitori 589 mila euro.

6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
IMPRESE COLLEGATE			
Pavimental S.p.A.	3.610	6.724	(3.114)
Spea Engineering S.p.A.	16.366	17.502	(1.136)
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	19.976	24.226	(4.250)
ALTRE IMPRESE			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	52.000	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	894	894	0
S.A.CAL. S.p.A.	957	957	0
Consorzio CAIE	1	1	0
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	1	0
	53.853	53.853	0
TOTALE	73.829	78.079	(4.250)

Le Partecipazioni ammontano a 73.829 mila euro, con un decremento di 4.250 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 dovuto a:

- decremento della partecipazione in Pavimental S.p.A. ("Pavimental") (20% del capitale) di 3.114 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -3.102 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita di periodo della

partecipata), - 27 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e +15 mila euro a patrimonio netto. La società opera nel settore delle costruzioni, manutenzioni, ammodernamento delle pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali;

- riduzione del valore della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. (“Spea Engineering”) (20%) di 1.136 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto che ha comportato la riduzione di 1.350 mila euro a fronte della delibera di distribuzione di dividendi intervenuta nel semestre e una rivalutazione di 214 mila euro in relazione al risultato del periodo (di cui 206 mila euro imputati a conto economico, 8 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo). La società opera nel settore dei servizi di ingegneria per le attività di progettazione e direzione lavori.

ADR – in seguito all’acquisizione da parte di Atlantia e di EDF Invest del 64% del capitale di Aéroports de la Côte d’Azur (ACA), tramite il veicolo finanziario di acquisizione Azzurra Aeroporti S.r.l. (di seguito “Azzurra”) – si è impegnata a costituire un pegno a favore dei finanziatori di Azzurra sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra, originariamente pari al 10% del capitale sociale, una volta che tale ultima società fosse stata trasformata in società per azioni. In data 27 giugno 2018, a seguito della avvenuta trasformazione in S.p.A. di Azzurra, il descritto pegno sulle azioni è divenuto efficace. Inoltre, a seguito dell’aumento di capitale sociale a titolo gratuito destinato ai soci titolari di diritti particolari, deliberato dall’Assemblea dei Soci di Azzurra in pari data, la quota di partecipazione di ADR si è ridotta al 7,77%. Tale garanzia è limitata ad un importo massimo di 130,6 milioni di euro.

6.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018			31.12.2017		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con <i>fair value</i> attivo	7.318	0	7.318	10.440	0	10.440
Altre attività finanziarie	3.718	1.350	2.368	2.574	64	2.510
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	11.036	1.350	9.686	13.014	64	12.950

Derivati con *fair value* attivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di interesse	7.318	10.440	(3.122)
Rateo interessi	0	0	0
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE ATTIVO	7.318	10.440	(3.122)
quota non corrente	7.318	10.440	(3.122)
quota corrente	0	0	0

Derivati a copertura del rischio tasso d’interesse

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e di interesse per mitigare futuri ed eventuali incrementi dei flussi di cassa in uscita imputabili a variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

Nel mese di ottobre 2016, ADR ha sottoscritto tre contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting*, con attivazione il 20 febbraio 2020, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di

interesse di parte delle nuove linee di finanziamento che sarà necessario sottoscrivere, con il necessario anticipo, per garantire il rimborso del prestito obbligazionario in scadenza nel febbraio 2021. Si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle principali caratteristiche dei tre contratti citati aventi *fair value* positivo al 30 giugno 2018.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOSCR.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 30.06.2018	AL 31.12.2017	A C/ ECONOMICO	A OCI (**)
Unicredit, BNPP, RBS	ADR	IRS FWD (*)	CF	I	10.2016	02.2030	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,969% e ricevono Euribor a 6 mesi	7.318	10.440	0	(3.122)
TOTALE									7.318	10.440	0	(3.122)
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									0	0		
Derivati di copertura di rischi di interesse									7.318	10.440		

(*) IRS *forward starting*: data di attivazione 20 febbraio 2020

(**) la variazione del *fair value* è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale

CF: *Cash Flow Value Hedge* – C: cambio; I: interesse

Per le tecniche di valutazione e gli *input* utilizzati nella determinazione del *fair value* dei derivati si rimanda alla Nota 9.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*.

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 2.368 mila euro (2.510 mila euro al 31 dicembre 2017) e si riferiscono agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento *Revolving* non utilizzata al 30 giugno 2018. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 1.350 mila euro (64 mila euro al 31 dicembre 2017) ed includono l'iscrizione del credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. a fronte dei dividendi deliberati nel semestre e non ancora liquidati.

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 52.906 mila euro (65.129 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	VARIAZIONE				30.06.2018
		ACCANTO- NAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	EFFETTO IFRS 9	
IMPOSTE ANTICIPATE						
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuale	71.752	1.349	(9.218)	0	0	63.883
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	60	0	0	0	0	60
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	7.562	0	(205)	0	105	7.462
Costo ammortizzato e strumenti derivati	15.068	0	(32)	27	0	15.063
Fondi rischi e oneri	5.495	199	(1.055)	0	0	4.639
Altre	1.501	243	(388)	(6)	0	1.350
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	101.438	1.791	(10.898)	21	105	92.457
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI						
Applicazione IFRIC 12	36.309	2.174	(865)	0	0	37.618
Costo ammortizzato e strumenti derivati	0	0	(92)	0	2.025	1.933
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	36.309	2.174	(957)	0	2.025	39.551
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	65.129	(383)	(9.941)	21	(1.920)	52.906

Le variazioni del 2018 sono relative principalmente agli accantonamenti e utilizzi del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, agli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sulle immobilizzazioni.

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 439 mila euro (443 mila euro al 31 dicembre 2017), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 330.122 mila euro (319.309 mila euro al 31 dicembre 2017), comprendono:

- rimanenze, pari a 3.706 mila euro (3.183 mila euro al 31 dicembre 2017), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, etc.;
- crediti commerciali, pari a 326.416 mila euro (316.126 mila euro al 31 dicembre 2017).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	354.143	347.324	6.819
Crediti verso imprese controllante	382	146	236
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	3.343	1.085	2.258
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	365.919	356.606	9.313
Fondo svalutazione crediti	(31.884)	(32.795)	911
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.619)	(7.685)	66
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(39.503)	(40.480)	977
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	326.416	316.126	10.290

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 354.143 mila euro e registrano una variazione in aumento di 6.819 mila euro, riconducibile principalmente alla all'incremento del fatturato.

I crediti verso la clientela includono i crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria maturati prima dell'ammissione del vettore alla procedura di amministrazione straordinaria e che saranno regolati con le modalità ed i tempi imposti dalla procedura; tra questi i crediti per diritti aeroportuali vantano un grado di privilegio in sede di riparto, che ne attenua il rischio di inesigibilità. Comunque le eventuali perdite su crediti per servizi sottoposti a regolamentazione risultanti ad esito della procedura in corso, configurandosi come fatto estraneo alla responsabilità del concessionario, risulterebbero idonee a generare un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario che verrebbe ripristinato ai sensi e per gli effetti del Contratto di Programma, analogamente ad altri casi di forza maggiore o di variazione del quadro normativo-regolatorio.

Si ricorda che i crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, ammontano a 11.086 mila euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s. (nonché verso i *lessor* proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei *lessor* pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 3.343 mila euro (1.085 mila euro al 31 dicembre 2017) sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	INCREMENTI	DECREMENTI	30.06.2018
Fondo svalutazione crediti	32.795	712	(1.623)	31.884
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.685	0	(66)	7.619
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	40.480	712	(1.689)	39.503

Si rileva che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo *fair value*.

6.8 Attività e passività per imposte correnti

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine periodo.

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti/ debiti verso Controllante per consolidato fiscale	7.470	17.940	(10.470)	5.977	0	5.977
IRES	122	122	0	99	307	(208)
IRAP	37	819	(782)	2.538	176	2.362
TOTALE	7.629	18.881	(11.252)	8.614	483	8.131

Le Attività per imposte correnti ammontano a 7.629 mila euro (18.881 mila euro al 31 dicembre 2017) e includono principalmente:

- il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante fiscale), pari a 7.470 mila euro, relativo all'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato; la riduzione di 10.470 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è attribuibile alla riclassifica del saldo a credito relativo all'esercizio 2017 a riduzione dei debiti maturati nel semestre. Per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito;
- il credito IRAP di 37 mila euro in riduzione rispetto al saldo di fine 2017, pari a 819 mila euro, per effetto dell'imposta maturata nel semestre.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 8.614 mila euro (483 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono costituite principalmente da:

- debito verso la controllante Atlantia per consolidato fiscale, pari a 5.977 mila euro (0 al 31 dicembre 2017), in aumento di 5.977 mila euro, attribuibile alla stima delle imposte di periodo, in parte compensate dal pagamento del primo acconto 2018 e dal saldo a credito relativo all'esercizio 2017;
- debito IRAP di 2.538 mila euro in aumento di 2.362 mila euro rispetto al saldo di fine 2017, per effetto dell'imposta maturata nel semestre.

6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	8.789	10.288	(1.499)
Crediti verso altri	3.536	3.288	248
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	12.807	14.058	(1.251)

I Crediti tributari, pari a 8.789 mila euro (10.288 mila euro al 31 dicembre 2017), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 3.046 mila euro (4.615 mila euro al 31 dicembre 2017);
- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso (per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso).

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	270.884	301.519	(30.636)
Denaro e valori in cassa	470	456	15
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	271.354	301.975	(30.621)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 271.354 mila euro, si decrementano di 30.621 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, avendo scontato nel periodo, oltre agli investimenti, anche il pagamento del saldo dividendi 2017, pari a 135,0 milioni di euro.

6.11 Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo ADR al 30 giugno 2018 ammonta a 1.088.066 mila euro (1.108.224 mila euro al 31 dicembre 2017), mentre il patrimonio netto di pertinenza di terzi risulta pari a zero (zero anche al 31 dicembre 2017).

Il patrimonio netto si analizza come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	(47.126)	(46.995)	(131)
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	70	74	(4)
Altre riserve e utili portati a nuovo	284.185	275.747	8.438
Utile del periodo, al netto dell'acconto sui dividendi	108.861	137.322	(28.461)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.088.066	1.108.224	(20.158)
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.088.066	1.108.224	(20.158)

Le variazioni intervenute nel semestre sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili e sono relative principalmente a:

- l'utile del periodo di pertinenza del Gruppo, pari a 108.861 mila euro;
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a -100 mila euro;
- la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2017, pari a 135.028 mila euro (2,17 euro per azione).

Al 30 giugno 2018, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

La Riserva legale di ADR rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile, non può essere distribuita a titolo di dividendo. La riserva ha raggiunto l'ammontare massimo richiesto dalla legge.

La Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati *cash flow hedge* include la valutazione al *fair value* dei derivati *cash flow hedge*; per dettagli si rinvia alla Nota 6.4 e Nota 6.15.

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nel periodo, del *fair value* dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli deliberati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo Atlantia a favore anche di dipendenti e amministratori di ADR, pari a 12 mila euro, è stato imputato a conto economico, con contropartita incremento di apposita riserva di patrimonio

netto, classificata nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo". Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.1.

6.12 Fondi per benefici per dipendenti

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 19.713 mila euro (20.337 mila euro al 31 dicembre 2017), di cui la quota non corrente ammonta a 19.404 mila euro, e sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("Fondo TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro. La movimentazione del Fondo TFR è illustrata nella seguente tabella.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 30 giugno 2018:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2018	
VALORE INIZIALE FONDO TFR		20.337
Costo corrente	105	
Interessi passivi	118	
Totale costi rilevati a conto economico		223
Liquidazioni / utilizzi		(836)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	122	
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(134)	
Effetto dell'esperienza passata	1	
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo		(11)
VALORE FINALE FONDO TFR		19.713
di cui:		
quota non corrente		19.404
quota corrente		309

IPOTESI FINANZIARIE	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Tasso di attualizzazione	0,96%	0,90%
Tasso di inflazione	1,5%	1,5% dal 2017 in poi
Tasso annuo di incremento del TFR	2,18%	2,18% dal 2017 in poi
Tasso annuo di incremento salariale	2,83%	0,21%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	0,55%	0,83%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,19%	1,29%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice *IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10* con *duration* commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE	2018/2017
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2016 distinte per sesso, ridotte all'85%
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti

6.13 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota non corrente e corrente)

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 178.967 mila euro (181.198 mila euro al 31 dicembre 2017), di cui 74.270 mila euro la quota corrente (68.799 mila euro al 31 dicembre 2017), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni a fronte dell'obbligazione contrattuale prevista dalla concessione aeroportuale sottoscritta con l'Amministrazione concedente, finalizzati ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nel periodo è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2018
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	181.198	23.075	798	0	(26.104)	178.967
di cui:						
quota corrente	68.799					74.270
quota non corrente	112.399					104.697

6.14 Altri fondi per rischi e oneri (quota non corrente e corrente)

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 26.924 mila euro (30.169 mila euro al 31 dicembre 2017) di cui 11.634 mila euro la quota corrente (14.028 al 31 dicembre 2017). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nel periodo è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2018
Fondo imposte	12.673		(542)		12.131
Fondi per vertenze in corso e potenziali	16.356	403	(58)	(2.838)	13.863
Fondo assicurazioni interne	1.127		(210)		917
Fondo copertura perdite partecipate	13				13
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	30.169	403	(810)	(2.838)	26.924
di cui:					
quota corrente	14.028				11.634
quota non corrente	16.141				15.290

Il fondo imposte, pari a 12.131 mila euro, è relativo al rischio di soccombenza nei giudizi pendenti relativi al contenzioso con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) sull'imposta erariale e addizionale provinciale energia elettrica relativi al periodo 2002-2012, a seguito delle sentenze sfavorevoli della Cassazione su alcuni contenziosi già valutati dalla Corte, ed alla valutazione del rischio di passività a esito delle sentenze sfavorevoli in tema di ICI/IMU.

Il fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 13.863 mila euro (16.356 mila euro al 31 dicembre 2017), accoglie la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine periodo. Tale fondo si è ridotto nel semestre di 2.493 mila euro, sostanzialmente per effetto di utilizzi per 2.838 mila euro.

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società, a fronte delle richieste di risarcimento terzi riferibili all'evento incendio del T3. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 160 richieste di risarcimento da terzi (vettori, *handler*, subconcessionari e passeggeri) solo in parte supportate da una quantificazione puntuale dei danni richiesti quantificati, ad oggi, in circa 31 milioni di euro.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso.

6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018					31.12.2017		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA 1 E 5 ANNI	IN SCADENZA OLTRE I 5 ANNI	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.096.349	0	1.096.349	630.981	465.368	1.101.516	0	1.101.516
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.502	0	249.502	137.380	112.122	249.464	0	249.464
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	6.469	6.469	0	0	0	16.019	16.019	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	1.352.320	6.469	1.345.851	768.361	577.490	1.366.999	16.019	1.350.980
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	135.219	236	134.983	134.983	0	137.689	259	137.430
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	1.487.539	6.705	1.480.834	903.344	577.490	1.504.688	16.278	1.488.410

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12. 2017			VARIAZIONI			30.06.2018
	VALORE DI BILANCIO	EFFETTO IFRS 9	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO
Prestiti obbligazionari	1.101.516	(8.437)	0	0	323	2.947	1.096.349
quota corrente	0						0
quota non corrente	1.101.516						1.096.349

Al 30 giugno 2018, i prestiti obbligazionari sono pari a 1.096.349 mila euro (1.101.516 mila euro al 31 dicembre 2017). Il decremento, pari a 5.167 mila euro, è attribuibile principalmente agli effetti (-8,4 milioni di euro al 1° gennaio 2018) dell'applicazione, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio contabile IFRS 9 sull'operazione di riacquisto di parte dell'emissione obbligazionaria EMTN 2021, perfezionata da ADR nel mese di giugno del 2017 (*intermediated tender offer*), e che ha comportato la rilevazione a patrimonio netto di inizio esercizio della differenza tra il costo ammortizzato pre-operazione e lo stesso post-operazione calcolato, utilizzando il tasso interno di rendimento originale. Tale impatto è stato in parte compensato dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato, nonché all'adeguamento del *bond* A4 al cambio di fine periodo.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 30 giugno 2018.

(MIGLIAIA DI EURO)									
DENOMINAZIONE	EMITTENTE	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE	CEDOLA	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Classe A4 (*)	ADR (**)	215.000	GBP	233.149	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€600.000.000 3,250% EMTN 02.2021	ADR	400.001	EUR	397.832	3,25%	annuale	bullet	7 anni e 2 mesi	02.2021
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	ADR	500.000	EUR	465.368	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI				1.096.349					

(*) il valore iscritto in bilancio (233,1 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine periodo.

(**) originariamente emessi dal veicolo Romulus Finance, successivamente "sostituito" da ADR in seguito all'operazione di *Issuer Substitution*.

Si sottolinea che le obbligazioni A4 sono possedute al 99,87% dalla controllante Atlantia che le ha acquisite ad esito di una procedura di *tender offer* conclusa nel gennaio 2015. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 8.

Oltre al citato *bond* A4, ultimo ancora in essere della serie che connotò la struttura di cartolarizzazione del 2003 baricentrata sul veicolo Romulus Finance, i prestiti obbligazionari attualmente in circolazione sono relativi all'emissione *senior unsecured* del 10 dicembre 2013 di importo complessivo pari a nominali 600 milioni di euro - di cui oggi residuano a seguito dell'operazione di riacquisto, 400 milioni di euro - attuata nell'ambito del già citato Programma EMTN del 2013, a cui si è aggiunta, nell'ambito del medesimo Programma, l'emissione perfezionata l'8 giugno 2017, per un valore nominale di 500 milioni di euro. I titoli rappresentativi di entrambi i prestiti obbligazionari sono stati collocati presso investitori qualificati e sono quotati sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese.

La più recente emissione obbligazionaria "*senior unsecured*" del 2017 è stata valutata dalle agenzie Standard & Poor's ("S&P"), Moody's e Fitch Ratings al momento dell'emissione con un *rating* creditizio di solido "*investment grade*" rispettivamente pari a "BBB+", "Baa1" e "BBB+". Moody's ha attribuito ad AdR anche un *outlook* "negativo" per la valutazione data dall'agenzia al giudizio espresso sul *rating* sovrano della Repubblica Italiana. S&P, che in precedenza aveva assegnato ad ADR un *outlook* negativo nella fase iniziale dell'operazione che coinvolgeva Atlantia, ACS e Hochtief per l'acquisizione di Abertis, in data 18 maggio 2018 ha rivisto, ad esito della verifica dell'assetto finale dell'operazione suddetta, anche per ADR l'*outlook* da "negativo" a "stabile", sempre nell'ambito del *rating* pari a BBB+, così come lo *stand alone credit profile* pari ad "a+". L'*outlook* assegnato dall'agenzia Fitch è rimasto "stabile".

Il *fair value* dei prestiti obbligazionari è indicato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018		31.12.2017	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.096.349	1.206.472	1.101.516	1.242.897
TOTALE OBBLIGAZIONI	1.096.349	1.206.472	1.101.516	1.242.897

Il *fair value* dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2018; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2017, si rileva una riduzione del *fair value* del *bond* in sterline, solo in parte derivante dall'effetto cambio, così come per i *bond* in euro. Tali effetti combinati comportano una riduzione complessiva del *fair value* dei prestiti obbligazionari pari a 36,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017.

Finanziamenti a medio-lungo termine

	31.12.2017	30.06.2018
(MIGLIAIA DI EURO)	VALORE DI BILANCIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO VALORE DI BILANCIO
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.464	249.502
quota corrente	0	0
quota non corrente	249.464	249.502

I finanziamenti a medio – lungo termine sono pari a 249.502 mila euro (249.464 alla fine dell'esercizio precedente) e includono i finanziamenti bancari concessi da BNL (99.880 mila euro), BEI (109.792 mila euro) e CDP (39.830 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio – lungo termine in essere al 30 giugno 2018.

(MIGLIAIA DI EURO)										
FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	AMMONTARE UTILIZZATO (VALORE NOMINALE)	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADEN.
Pool di banche	<i>Revolving Credit Facility ("RCF")</i>	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale	rotativa	5 anni (*)	07.2023
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	<i>BNL Loan</i>	100.000	100.000	99.880	EUR	0,18%	semestrale	a scadenza	4 anni	11.2020
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	<i>BEI Loan</i>	150.000	110.000	109.792	EUR	1,341%	annuale	<i>amortising</i> dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	<i>CDP Loan</i>	150.000	40.000	39.830	EUR	1,629%	annuale	<i>amortising</i> dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	<i>BEI Loan 2018</i>	200.000	0	0	EUR	n.a.	n.a.	<i>amortising</i>	fino a 15 anni	03.2021
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE		850.000	250.000	249.502						

(*) il contratto prevedeva originariamente l'opzione di prolungare la scadenza originaria di luglio 2021 di ulteriori 2 anni; tale opzione è stata esercitata da parte di AdR, posticipando la scadenza originaria al luglio 2023.

(**) la data finale di disponibilità dell'ammontare concesso e non tirato del finanziamento è il 13 dicembre 2019.

La *Revolving Credit Facility* ("RCF"), come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, è di tipo *senior unsecured* ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Il *pool* di banche che ha concesso tale finanziamento è composto da: Barclays, BNP Paribas, Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, Société Générale, NatWest e UniCredit. Il margine di interesse applicato sulla RCF varia in relazione al livello del *rating* ADR. In data 18 maggio 2018, le banche della linea di finanziamento di tipo

revolving (“RCF”) hanno approvato il secondo prolungamento di un anno (al luglio 2023) della durata del contratto sulla base di specifica richiesta di ADR. Il contratto vigente conferiva alla società, sin dall’origine, la facoltà di richiedere il prolungamento di un anno della durata contrattuale in prossimità sia del primo che del secondo anniversario dalla sottoscrizione, avvenuta nel luglio del 2016.

La linea di finanziamento bancaria concessa da BNL (Gruppo BNP Paribas) è stata sottoscritta da ADR nel novembre del 2016. Tale linea di finanziamento, di importo pari a complessivi 100 milioni di euro, risulta completamente utilizzata al 30 giugno 2018 e dovrà essere interamente rimborsata nel novembre del 2020. La struttura contrattuale è in linea con quella della linea RCF precedentemente citata ed è caratterizzata da una struttura di *covenants* conforme alle *corporate “investment grade”*. Tale linea di finanziamento gode di un tasso di interesse particolarmente favorevole in quanto i fondi messi a disposizione dalla banca concedente beneficiano del programma *Targeted Longer-Term Refinancing Operations* (“TLTRO”) messo a disposizione dalla Banca Centrale Europea.

Si ricorda che nel dicembre 2016 sono stati stipulati due contratti di finanziamento a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla Banca Europea degli Investimenti (“BEI”) in favore di ADR nel 2014: il primo contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, con Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). I finanziamenti BEI/CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma – Fiumicino Sud”, riguardante la realizzazione delle principali opere incluse nel progetto di sviluppo infrastrutturale dell’esistente perimetro aeroportuale di Fiumicino. Si tratta di finanziamenti a tasso fisso o variabile di tipo *amortising* con scadenza fino a 15 anni e periodo di disponibilità pari a (i) 36 mesi per la linea BEI e (ii) 18 mesi per la linea CDP. In data 4 aprile 2018, CDP ha concesso l’estensione del periodo di disponibilità per ulteriori 18 mesi, al 13 dicembre 2019. Al 30 giugno 2018, tali nuove linee di finanziamento concesse da BEI e CDP risultano utilizzate rispettivamente per 110 e 40 milioni di euro. Le linee utilizzate hanno scadenza nel 2031, tipologia di rimborso *amortising* e tasso fisso. I contratti finanziari che le regolano sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo “*project*”, costitutiva della loro erogazione.

Nel dicembre 2017 la BEI aveva approvato un aggiornamento del progetto infrastrutturale suddetto che ha comportato un estensione della linea di finanziamento concessa ad ADR di ulteriori 200 milioni di euro, erogabile in forma diretta dalla stessa banca. In data 23 marzo 2018 è stato sottoscritto il relativo contratto di finanziamento avente caratteristiche contrattuali sostanzialmente in linea con il contratto precedente e potrà essere utilizzato entro il primo trimestre del 2021.

Nel corso del primo semestre 2018, inoltre, è stata ottenuta da parte di BEI e di CDP un’estensione di 6 mesi del periodo nel quale non matura il pagamento delle *commitment fee* sulla quota parte non ancora utilizzata dei finanziamenti sottoscritti nel dicembre 2016 (tale periodo era stato originariamente definito pari a 12 mesi all’interno dei contratti).

Il *fair value* dei finanziamenti a medio – lungo termine è indicato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018		31.12.2017	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	249.502	246.311	249.464	250.723
Tasso variabile	0	0	0	0
TOTALE OBBLIGAZIONI	249.502	246.311	249.464	250.723

Il *fair value* dei finanziamenti a medio – lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2018; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione.

Derivati con *fair value* passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di cambio	82.369	82.692	(323)
Derivati a copertura di rischi di interesse	52.614	54.738	(2.124)
Rateo interessi	236	259	(23)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	135.219	137.689	(2.470)
quota non corrente	134.983	137.430	(2.447)
quota corrente	236	259	(23)

Derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio di tasso d'interesse

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e di interesse per mitigare futuri ed eventuali incrementi dei flussi di cassa in uscita imputabili a variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

Al 30 giugno 2018, il Gruppo ADR ha in essere *cross currency swap* che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro relativi al pagamento degli interessi e al rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

ADR ha inoltre sottoscritto contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting* nel giugno 2015 (e successivamente ristrutturati a giugno 2016) e nel febbraio 2016, con attivazione rispettivamente il 9 febbraio 2017 ed il 20 aprile 2017, adottando una politica di copertura del rischio di tasso prospettico derivante dai futuri fabbisogni finanziari. Tali coperture, dopo la loro attivazione, sono state oggetto di *unwinding* (chiusura) in corrispondenza del nuovo debito assunto con la nuova emissione obbligazionaria da 500 milioni di euro del giugno 2017. Il relativo *fair value* negativo, alla data di chiusura dei contratti, è stato pagato alle controparti e la corrispondente riserva negativa di *cash flow hedge* viene riclassificata a conto economico sulla base della vita residua della nuova emissione obbligazionaria. La quota di riserva di *cash flow hedge* imputata a conto economico nel primo semestre 2018 è pari a 1.014 mila euro.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con *fair value* passivo del Gruppo ADR, in essere al 30 giugno 2018.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO			VARIAZIONE DEL FAIR VALUE
									AL 30.06.2018	AL 31.12.2017	A C/ ECONOM	A OCI (*)
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso del 5,441% e	(50.457)	(53.639)	130	3.052
				C				paga Euribor a 3 mesi + 90bps fino	(82.369)	(82.692)	323	0
								12.2009, poi paga fisso del 6,4%	(132.826)	(136.331)	453	3.052
Société Générale	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	09.2017	02.2030	100.000	Paga un tasso fisso del 1,458% e riceve Euribor a 6 mesi	(2.157)	(1.099)	0	(1.058)
TOTALE									(134.983)	(137.430)	453	1.994
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									(82.369)	(82.692)		
Derivati di copertura di rischi di interesse									(52.614)	(54.738)		

(*) la variazione del *fair value* è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale

(**) IRS *forward starting*: data di attivazione 20 febbraio 2020

CF: *Cash Flow Value Hedge* - C: cambio - I: interesse

Per le tecniche di valutazione e gli *input* utilizzati nella determinazione del *fair value* dei derivati si rimanda alla Nota 9.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*.

6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 3.423 mila euro (4.083 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono costituite per 2.742 mila euro da debiti verso il personale e 681 mila euro da debiti verso istituti previdenziali. Il decremento di 660 mila euro è attribuibile sostanzialmente riconducibile alla riclassifica del debito relativo piani di compensi basati su azioni e regolati per cassa da non corrente a corrente. Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.1.

6.17 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 183.157 mila euro (191.502 mila euro al 31 dicembre 2017).

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	160.369	177.053	(16.684)
Debiti verso imprese controllanti	1.922	1.788	134
Risconti passivi	14.068	1.347	12.721
Acconti e anticipi ricevuti	6.798	11.314	(4.516)
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	183.157	191.502	(8.345)

I Debiti verso fornitori, pari a 160.369 mila euro, si riducono di 16.684 mila euro per effetto della flessione del volume di investimenti effettuati nel primo semestre del 2018, rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi, pari a 14.068 mila euro, si incrementano di 12.721 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto delle fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione effettuate a fine semestre.

Gli acconti e anticipi ricevuti, pari a 6.798 mila euro, si decrementano di 4.516 rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto della riduzione di anticipi da clienti.

6.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 172.622 mila euro (172.284 mila euro al 31 dicembre 2017).

L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	106.621	114.048	(7.427)
Debiti servizio antincendio	3.346	0	3.346
Debiti verso il personale	18.223	15.759	2.464
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	11.854	9.452	2.402
Debiti per depositi cauzionali	12.298	12.037	261
Altri debiti diversi	20.280	20.988	(708)
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	172.622	172.284	338

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 106.621 mila euro (114.048 mila euro al 31 dicembre 2017) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 84.496 mila euro (94.044 mila euro al 31 dicembre 2017). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'andamento del debito per addizionale, in riduzione di 9.547 mila euro rispetto alla fine del 2017, riflette il correlato effetto dell'andamento, nel semestre, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 15.976 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (14.441 mila euro al 31 dicembre 2017). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione. ADR ha iniziato ad addebitare tale imposta a partire dal mese di maggio 2014, con decorrenza dal 1° gennaio 2014, a seguito della sottoscrizione, intervenuta il 30 gennaio 2014, con la Regione Lazio della convenzione per la gestione dell'imposta e successivi rinnovi. L'incremento di 1.535 mila euro dei debiti IRESA rispetto al 31 dicembre 2017 riflette il correlato effetto dell'andamento dei corrispondenti incassi dai vettori avvenuti nel periodo.

I Debiti per il servizio antincendio sono pari a 3.346 mila euro, con un incremento di 3.346 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 sostanzialmente per effetto del corrispettivo maturato nel periodo.

I Debiti verso il personale ed i Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale aumentano rispettivamente di 2.464 mila euro e 2.402 mila euro per effetto dell'incremento dei debiti con scadenza a breve termine.

Gli Altri debiti diversi, pari a 20.280 mila euro (20.988 mila euro al 31 dicembre 2017), includono il debito verso ENAC per il canone concessorio per 16.758 mila euro sostanzialmente in linea rispetto alla fine del 2017.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi del primo semestre 2018 sono pari a 491.067 mila euro (490.405 mila euro nel primo semestre 2017) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del nuovo principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018			1°SEMESTRE 2017 ¹		
	RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	238.245	0	238.245	227.564	0	227.564
Infrastrutture Centralizzate	9.273	0	9.273	9.482	0	9.482
Servizi di sicurezza	50.877	0	50.877	47.248	0	47.248
Altri	13.185	0	13.185	13.144	0	13.144
	311.580	0	311.580	297.438	0	297.438
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	6.197	24.380	30.577	6.203	21.893	28.096
Commerciali	0	65.241	65.241	0	60.032	60.032
Pubblicità	5.911	0	5.911	6.658	0	6.658
Parcheggi	12.967	0	12.967	12.932	0	12.932
Altri	5.697	252	5.949	6.420	59	6.479
	30.772	89.873	120.645	32.213	81.984	114.197
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	342.352	89.873	432.225	329.651	81.984	411.635
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	51.391	0	51.391	66.168	0	66.168
ALTRI RICAVI OPERATIVI	663	6.788	7.451	860	11.742	12.602
TOTALE RICAVI	394.406	96.661	491.067	396.679	93.726	490.405
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
<i>Over the time</i>	84.688			100.724		
<i>At a point in the time</i>	309.718			295.955		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 432.225 mila euro, sono aumentati complessivamente del 5,0% rispetto al periodo a confronto per effetto della crescita delle attività aviation (+4,8%), attribuibile al positivo andamento complessivo dei volumi di traffico (passeggeri +3,9%) e del relativo *mix* delle sue componenti. Tale positivo andamento è stato parzialmente compensato dal

¹ i dati relativi al 1° semestre 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 1° semestre 2018 a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

decremento dei corrispettivi unitari di Fiumicino (in media rispettivamente dello 0,4% e del 4,4% rispetto all'annualità precedente). Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (5,6%) trainato dall'andamento positivo delle subconcessioni commerciali su tutte le linee di *business* (+8,7%), riconducibile all'incremento del volume e al miglioramento del *mix* dei passeggeri rispetto all'anno precedente, nonché all'entrata a pieno regime dell'Area Commerciale "E" (inaugurata il 21 dicembre 2016); anche i ricavi da subconcessioni immobiliari hanno registrato un andamento positivo (+8,8%).

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 51.391 mila euro (66.168 mila euro nel primo semestre 2017) sono relativi a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate. Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni).

Gli Altri ricavi operativi pari a 7.451 mila euro (12.602 mila euro nel primo semestre 2017) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
Contributi e sovvenzioni	0	0
Plusvalenze da alienazioni	11	24
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	20	0
Altri fondi per rischi e oneri	810	6.024
Recuperi di spesa	2.346	2.755
Indennizzi da terzi	1.085	129
Altri proventi	3.179	3.670
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	7.451	12.602

Il decremento, pari a complessivi 5.151 mila euro, è sostanzialmente riconducibile alla voce riassorbimento degli altri fondi per rischi e oneri che ammonta nel semestre in esame a 810 mila euro rispetto ai 6.024 mila euro registrati nel primo semestre 2017.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 14.779 mila euro (15.531 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
Carburante e lubrificanti	650	1.391
Energia elettrica, gas e acqua	10.923	11.160
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	3.206	2.980
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	14.779	15.531

7.3 Costi per servizi

I costi per servizi sono pari a 130.262 mila euro (149.901 mila euro nel semestre 2017). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017 ²
Costi per manutenzioni	22.294	20.812
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	26.104	32.670
Costi per servizi esterni	5.500	6.132
Costi per servizi di costruzione	47.297	61.689
Pulizie e disinfestazioni	3.973	3.996
Prestazioni professionali	3.250	3.596
Servizi antincendio	3.887	3.989
Altri costi	17.510	16.472
Compensi ad amministratori e sindaci	447	545
TOTALE COSTI PER SERVIZI	130.262	149.901

La riduzione dei costi per servizi (-19,6 milioni di euro rispetto al periodo a confronto) è attribuibile sostanzialmente a minori costi per servizi di costruzione (-14,4 milioni di euro) e per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-6,7 milioni di euro). Tali andamenti sono stati parzialmente compensati dall'incremento dei costi per manutenzioni (+1,5 milioni di euro), dovuto all'aumento dei costi per attività manutentiva sugli impianti elettrici e sull'impianto BHS del T3, entrato a regime nel corso del primo semestre 2017, nonché alle spese generali, classificate nella voce "altri costi", anche in relazione ad un'estensione delle coperture assicurative.

7.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 85.809 mila euro (82.316 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
Salari e stipendi	61.885	59.703
Oneri sociali	17.941	16.237
Benefici successivi al rapporto di lavoro	3.435	3.682
Altri costi	2.548	2.694
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	85.809	82.316

L'incremento di 3.493 mila euro rispetto al primo semestre 2017 deriva principalmente dall'incremento del costo medio, oltre dall'incidenza di componenti non ricorrenti.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

² (*) i dati relativi al 1° semestre 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 1° semestre 2018 a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15

FORZA MEDIA	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017	VARIAZIONE
Dirigenti	52	51	1
Quadri	236	226	10
Impiegati	1.721	1.737	(16)
Operai	1.041	1.039	2
TOTALE FORZA MEDIA	3.050	3.053	(3)

Viene riportata, inoltre, la ripartizione del numero medio dei dipendenti per Società:

FORZA MEDIA	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017	VARIAZIONE
ADR S.p.A.	1.360	1.303	57
ADR Tel S.p.A.	58	55	3
ADR Assistance S.r.l.	306	277	29
ADR Security S.r.l.	755	813	(58)
ADR Mobility S.r.l.	61	59	2
Airport Cleaning S.r.l.	510	546	(36)
TOTALE FORZA MEDIA	3.050	3.053	(3)

7.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 20.941 mila euro (19.068 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
Canone concessionari	17.045	15.327
Costi per godimento beni terzi	1.495	1.464
Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(3.029)	(8.679)
Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri	403	560
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	712	6.468
Imposte indirette e tasse	3.303	3.080
Oneri diversi	1.012	848
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	20.941	19.068

La voce Canoni concessionari, pari a 17.045 mila euro, si incrementa di 1.718 mila euro rispetto al periodo a confronto sia per effetto della dinamica inflattiva che per l'incremento del traffico.

La voce Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali include gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, iscritti al netto degli utilizzi a fronte dei costi sostenuti nel periodo, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente.

Gli Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri sono pari a 403 mila euro, rispetto ai 560 mila del semestre a confronto. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti, pari a 712 mila euro, riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR e registrano un

decremento di 5.756 mila euro rispetto al periodo a confronto, che era stato inficiato dall'ingresso di Alitalia SAI nella procedura di amministrazione straordinaria.

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce proventi (oneri) finanziari è pari a -25.407 mila euro (-25.634 mila euro nel primo semestre 2017). Il dettaglio dei proventi finanziari, oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	131	31
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	453	129
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante		6
Interessi da clienti	5	0
Altri		0
Dividendi da partecipazioni	1.873	0
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	2.462	166

I Dividendi da partecipazioni sono costituiti dai dividendi deliberati e incassati nel primo semestre 2018 dalla partecipata Azzurra Aeroporti S.p.A..

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	798	883
Interessi su obbligazioni in circolazione	17.128	16.376
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	1.422	641
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	3.254	1.820
Altri oneri finanziari per interessi	2	8
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	21.806	18.845
Valutazione derivati	0	6.324
Differenziali IRS	4.820	5.946
TOTALE ONERI SU DERIVATI	4.820	12.270
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	118	125
Altri oneri	0	0
TOTALE ALTRI ONERI	118	125
TOTALE ONERI FINANZIARI	27.542	32.123

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione ammontano a 17.128 mila euro; l'incremento di 752 mila euro rispetto al primo semestre 2017 è attribuibile da un lato all'emissione da 500 milioni nominali

effettuata in data 8 giugno 2017 e dall'altro al contestuale riacquisto di 200 milioni nominali relativi all'emissione del 2013.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 1.422 mila euro, aumentano di 781 mila euro rispetto al primo semestre 2017 per effetto dei tiraggi dei finanziamenti BEI e CDP avvenuti in data 8 maggio 2017.

Gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato si incrementano principalmente per effetto dei costi accessori legati all'operazione di emissione e contestuale riacquisto dei prestiti obbligazionari descritta in precedenza.

Gli Oneri da valutazione derivati si sono azzerati rispetto ai 6.324 mila euro del primo semestre 2017 che riflettevano la variazione intercorsa nel semestre dal *fair value* dei contratti di *cross currency swap* per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 6.15).

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
Utili su cambi	8	6.339
Perdite su cambi	(335)	(15)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(327)	6.324

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo agli Oneri finanziari.

7.7 Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto

La Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto, pari a -2.986 mila euro (+1.035 nel primo semestre 2017), accoglie l'effetto a conto economico della svalutazione della collegata Pavimental per -3.102 mila euro, parzialmente compensato dalla rivalutazione della collegata Spea Engineering per 206 mila euro (rispettivamente +214 mila euro e +821 mila euro nel primo semestre 2017).

7.8 Imposte sul reddito

Le Imposte sul reddito sono pari a 50.719 mila euro (49.355 mila euro nel primo semestre 2017). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2018	1°SEMESTRE 2017
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	30.228	29.154
IRAP	10.259	9.616
	40.487	38.770
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(92)	(9)
	(92)	(9)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	9.107	8.656
Imposte differite	1.217	1.938
	10.324	10.594
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	50.719	49.355

Con riferimento all'IRES si segnala che, nel mese di giugno 2017, ADR, congiuntamente alle società del Gruppo, ADR Tel S.p.A. ("ADR Tel"), ADR Assistance, ADR Mobility ("ADR Mobility") e ADR Security, ha comunicato alla consolidante Atlantia la volontà di esercitare l'opzione per la tassazione di gruppo, di cui all'art. 117 del TUIR, per il triennio 2017-2019.

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno.

Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 6.5.

8. Garanzie e *covenant* sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Con la citata operazione di *Issuer Substitution* è sostanzialmente venuto meno il complesso *security package* costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola *Class A4*. Unica garanzia residua, seppur di portata più limitata, è costituita da un “*deed of assignment*” di diritto inglese in favore delle *notes A4* su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di *cross currency swap* in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro. Inoltre, ADR – in seguito all’acquisizione da parte di Atlantia e di EDF Invest del 64% del capitale di *Aéroports de la Côte d’Azur (ACA)*, tramite il veicolo finanziario di acquisizione Azzurra Aeroporti S.r.l. – si è impegnata a costituire un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti S.r.l. (di seguito “Azzurra”), originariamente pari al 10% del capitale sociale, una volta che tale ultima società fosse stata trasformata in società per azioni. In data 27 giugno 2018, a seguito della avvenuta trasformazione in S.p.A. di Azzurra, il descritto pegno sulle azioni è divenuto efficace. Inoltre, a seguito dell’aumento di capitale sociale deliberato dall’Assemblea dei Soci di Azzurra in pari data, la quota di partecipazione si è ridotta al 7,77%. Anche tale ulteriore garanzia è limitata ad un importo massimo di 130,6 milioni di euro.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, *covenant* finanziari calcolati su base storica in linea con la contrattualistica applicata alle società classificate di *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare la presenza di un *leverage ratio* con vincolo al rispetto – nel caso del contratto più stringente – di un valore soglia non superiore a 4,75 che scende a 4,25 in caso di *downgrade* del livello di *rating* della società a BBB-/Baa3.

La verifica dei *ratio* finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l’anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario *non recourse*) contenuti nella Relazione finanziaria consolidata annuale al 31 dicembre e nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede limitazioni a carico di ADR, né il rispetto di *covenant* finanziari o di obblighi di fare/non fare (fatto salvo per un impegno di *negative pledge*, tipico della documentazione contrattuale di un emittente non bancario), in linea con la prassi di mercato per emittenti *investment grade*.

9. Altre garanzie, impegni e rischi

9.1 Garanzie

Il Gruppo ADR al 30 giugno 2018 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8; non sussistono fidejussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2017).

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto per 189,5 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

9.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 30 giugno 2018 è rappresentata dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. 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 dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare l'investimento in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti *cash* per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, etc.), con controparti occasionali (ad esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, etc.);
- richiesta di pagamenti *cash* o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito e alla richiesta di garanzie collaterali.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ADR ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito.

Al 30 giugno 2018 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 871,4 milioni euro, composta da:

- 271,4 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 600,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

Rischio di tasso di interesse e di cambio

Il Gruppo ADR utilizza strumenti derivati in tassi, con l'obiettivo di mitigare, a condizioni economicamente accettabili, la potenziale incidenza della variabilità dei tassi d'interesse e di cambio sul risultato economico.

Con delibera del 14 maggio 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *interest rate swap* "forward starting" fino all'importo complessivo di 900 milioni di euro di nozionale e della durata massima di 10 anni. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR accresce la facoltà di fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi d'interesse in un mercato caratterizzato da estrema volatilità.

Alla data del 30 giugno 2018 il Gruppo ADR ha in essere:

- derivati *cross currency swap*, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; la *Class A4*, pari a nominali 215 milioni di sterline e facente parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, è infatti stata coperta, per l'intera durata (fino a scadenza nel 2023) tramite due equivalenti *cross currency swap* in euro. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 6.15;
- quattro derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti in data 18 ottobre 2016 e in data 18 settembre 2017, per un valore nozionale complessivo di 400 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal 20 febbraio 2020, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 6.15.

Il Gruppo non ha in essere altre operazioni in valuta estera.

9.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*

Di seguito è riportata la valutazione al *fair value* alla data di chiusura del periodo e la classificazione secondo la gerarchia del *fair value* delle attività e passività valutate al *fair value* su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al *fair value* su base non ricorrente):

30.06.2018				
(MIGLIAIA DI EURO)	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con <i>fair value</i> positivo	0	7.318	0	7.318
Derivati con <i>fair value</i> negativo	0	(134.983)	0	(134.983)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(127.665)	0	(127.665)

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al *fair value* sono costituiti dagli strumenti derivati, descritti nella Nota 6.4 e nella Nota 6.15. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel "livello 2" della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7, ovvero, il *fair value* è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

Nel primo semestre 2018 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di *fair value*.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.15 è fornita l'indicazione del *fair*

value, tale *fair value*, calcolato secondo le tecniche indicate nelle suddette note, rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7.

9.5 Contenzioso

A fronte del contenzioso, il Gruppo ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussistono, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività per il Gruppo ADR.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per il Gruppo ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

Contenzioso tributario

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolto il Gruppo ADR.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Energia Elettrica

- Nel 2006 l'Ufficio Tecnico di Finanza di Roma (UTF - oggi Agenzia delle Dogane) ha emesso avvisi di pagamento per 13 milioni di euro (comprensivo di interessi, spese e sanzioni), aventi ad oggetto l'omesso pagamento dell'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica e della relativa addizionale per il periodo 2002-2006, nonché i relativi atti di contestazione di violazioni amministrative. Le contestazioni sono riconducibili alla presunta cessione a soggetti terzi dell'energia elettrica acquistata da ADR, nonché al disconoscimento dell'agevolazione prevista dall'art. 52 del TUA ai soggetti cui è riconosciuta la qualifica di "opificio industriale". Avverso i citati Avvisi e Atti, ADR ha presentato i ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale, definiti con esito favorevole per la Società. Nei ricorsi in appello presentati dall'Agenzia delle Dogane, la Commissione Tributaria Regionale del Lazio ha confermato l'esito dei giudizi di primo grado. L'Avvocatura Generale dello Stato ha impugnato in Cassazione le sentenze della Commissione Tributaria Regionale. Nel 2013 la Corte di Cassazione ha depositato diciannove sentenze con le quali sono stati accolti i motivi di ricorso proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. In ordine a tre sentenze emesse dalla Corte di Cassazione, afferenti il disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, la Società ha presentato ricorsi per revocazione in quanto ritiene siano state pronunciate escludendo fatti decisivi la cui esistenza risulta dai documenti di causa, che non hanno costituito oggetto di contestazione tra le parti del giudizio.
- In analogia con l'attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall'UTF di Roma, l'Agenzia delle Dogane ha avviato nei confronti di ADR due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012. A seguito di tali attività, l'Agenzia delle Dogane ha notificato i relativi Avvisi di pagamento e Atti di irrogazione delle sanzioni amministrative. Successivamente l'Agenzia delle Entrate ha notificato, per i medesimi periodi d'imposta, avvisi di accertamento per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo accertata. In merito agli atti impositivi emessi dall'Agenzia delle Dogane per i periodi d'imposta 2007-2010 e dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA 2007, la Commissione Tributaria Provinciale ha accolto, previa riunione, i ricorsi presentati dalla Società.

L'11 giugno 2015 la Commissione Tributaria Regionale ha accolto l'appello presentato dall'Agenzia delle Dogane e dall'Agenzia delle Entrate avverso la sentenza di primo grado. In considerazione dell'orientamento giurisprudenziale formatosi sulle annualità precedenti, ADR ha proposto ricorso in Cassazione in relazione al disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, nonché al rilievo IVA contestato dall'Agenzia delle Entrate.

Tenendo conto delle pronunce della Corte di Cassazione in merito al rilievo riguardante la cessione di energia a terzi, la Società ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012 con il pagamento dei tributi e delle sanzioni in misura di ridotta.

Per quanto concerne gli avvisi di accertamento notificati dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo delle annualità 2008-2012, la Società ha presentato ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale. Per le annualità 2008, 2009, 2011 e 2012 la Commissione Tributaria Provinciale ha depositato le sentenze con cui ha respinto i ricorsi. Ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ADR ha presentato appello in Commissione Tributaria Regionale. Relativamente all'annualità 2010, la Commissione Tributaria Regionale ha accolto l'appello proposto da ADR avverso la sentenza di primo grado. L'Agenzia delle Entrate ha proposto ricorso in Cassazione.

ICI / IMU

- Il Comune di Fiumicino nel 2007 ha notificato alla società due avvisi di accertamento con i quali è stata contestata l'omessa dichiarazione e l'omesso versamento dell'ICI 2001 e 2002 dovuta per l'albergo Hilton Rome Airport. La Società, ritenendo sussistenti valide argomentazioni per sostenere la carenza della soggettività passiva di imposta, ha proposto ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale, che ha accolto quello relativo al periodo d'imposta 2001 mentre ha respinto quello del periodo d'imposta 2002. A seguito degli appelli proposti avverso tali pronunce, la Commissione Tributaria Regionale ha depositato sentenze sfavorevoli alla società, che ha proposto ricorsi in Cassazione.

Nel 2011 sono stati notificati gli avvisi di accertamento per le annualità 2005 e 2006, anch'essi impugnati con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale. Conformandosi alle precedenti sentenze sfavorevoli alla società, le Commissioni Tributarie adite hanno respinto i ricorsi in primo e secondo grado, e ADR ha proposto ricorsi in Cassazione.

In analogia con le annualità precedenti, il Comune di Fiumicino ha continuato l'attività di accertamento notificando gli avvisi di accertamento per l'omesso versamento dell'ICI/IMU dei periodi d'imposta 2007 - 2016, tempestivamente impugnati dalla società. Anche in questo caso, in continuità con i precedenti giurisprudenziali, le Commissioni Tributarie hanno respinto i ricorsi proposti da ADR.

In considerazione delle sentenze sfavorevoli di primo e secondo grado depositate dalle Commissioni Tributarie, e del rischio di una probabile soccombenza anche nei giudizi di Cassazione, la società ha sottoscritto in data 21.09.2017 un "Verbale di conciliazione fuori udienza ai sensi dell'art. 48 del D. Lgs. n. 546/92" con il quale ha definito le annualità in contestazione.

- Nel 2011 il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR avvisi di accertamento per l'omesso versamento dell'ICI relativa a fabbricati dell'Area Tecnica Alitalia, limitatamente alle annualità 2007-2009. La Società ha impugnato i citati atti presentando ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale. Per l'annualità 2007 la Commissione ha accolto il ricorso presentato dalla società, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha quindi presentato appello avverso le sentenze di primo grado relative alle annualità 2008 e 2009. La Commissione Tributaria Regionale ha rigettato l'appello relativo all'annualità 2008 e la Società ha proposto ricorso in Cassazione. Per quanto concerne l'annualità 2007, il Comune di Fiumicino non ha proposto ricorso e, pertanto, la sentenza favorevole alla Società è passata in giudicato.

Controllo posizione fiscale ADR

Al fine di effettuare un controllo della posizione fiscale della società, l'Agenzia delle Entrate, in data 24 ottobre 2017, ha avviato una verifica fiscale ai fini IRES, IRAP, IVA e ritenute, per il periodo d'imposta 2014. L'attività è stata estesa al periodo d'imposta 2013 limitatamente al controllo del regime fiscale applicabile agli oneri finanziari.

Manleva Fiscale

Nel 2002, in occasione dell'ottenimento da parte di IRI del consenso alla vendita al Gruppo Macquarie del 44,74% di ADR, Gemina, Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. si sono sostituite alla stessa IRI assumendo direttamente nei confronti di ADR, rispettivamente con una quota del 50%, 13,1% e 36,9%, l'impegno di indennizzo rilasciato da IRI in occasione della privatizzazione di ADR finalizzato a coprire il 51,166% delle minusvalenze che la Società avesse dovuto subire per pretese tributarie relative a periodi antecedenti alla privatizzazione del luglio 2000. La vertenza tra ADR e l'Agenzia delle Dogane si riferisce al periodo 1993/1998 ed è coperta dalla garanzia citata. Poiché Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. disconoscono la validità della garanzia, ADR ha avviato nei confronti di queste ultime un'azione volta alla condanna al pagamento delle somme dovute, condizionatamente all'intervento di sentenza definitiva di condanna di ADR. Con sentenza dell'ottobre 2012, il Tribunale di Roma ha accolto la domanda di ADR, contro la quale Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. hanno proposto appello. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, già fissata per lo scorso 10 novembre 2017, è stata rinviata d'Ufficio al 14 novembre 2018.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Diritti e regolazione tariffaria

- Nell'aprile 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland SA per la restituzione di 1 milione di euro, oltre interessi, pari all'importo pagato, a dire del ricorrente, in eccesso (diritti ExtraUE ai voli da e per il territorio della Confederazione svizzera invece dei diritti UE) dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, inizialmente fissata per il 20 dicembre 2017, è stata rinviata al 6 febbraio 2019.
- Nel febbraio 2013 è stato notificato ricorso al TAR Lazio da parte del Comune di Viterbo, con cui è stato impugnato il Contratto di Programma, il DPCM del 21 dicembre 2012 e tutti gli altri atti presupposti, connessi e conseguenti con richiesta di risarcimento danni; il ricorso risulta a oggi pendente senza fissazione dell'udienza.
- Nel febbraio 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione, a partire dal 1° marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti. Con il ricorso, Easyjet ha impugnato il provvedimento ENAC recante "Articolazione Tariffaria Fiumicino" del 27 dicembre 2013 (e tutti gli atti presupposti, nella misura in cui rimodulano i corrispettivi per imbarco passeggeri sullo scalo di Fiumicino). A parere dei ricorrenti la citata rimodulazione - frutto dell'introduzione di uno sconto del 65% sui predetti corrispettivi applicato ai passeggeri in transito sullo scalo e del contestuale aumento del medesimo corrispettivo per i passeggeri originanti - configurerebbe una violazione della normativa italiana e comunitaria. All'udienza del 29 maggio 2014, il TAR Lazio ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risulta assistito dal "*fumus boni iuris*", in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti perché se ne accerti l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e le si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato in giudizio anche le società di gestione, tra cui ADR, perché si accerti la non debenza ai gestori medesimi del canone concessorio parametrato alla quantità di carburante erogato alle compagnie aeree e, in particolare per ADR, la si condanni alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiari non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. A seguito di un'ordinanza di rimessione sul ruolo, il 28 maggio 2014 si è tenuta un'udienza all'esito della quale il Giudice si è riservato di decidere in merito all'opportunità di sollevare questione pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia europea, senza, tuttavia, nulla specificare in merito all'oggetto della predetta questione. Con sentenza, depositata il 12 aprile 2017, il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario. Nel mese di novembre 2017, Alitalia LAI in as ha proposto ricorso davanti alla Corte di Appello di Roma per ottenere la riforma della suddetta sentenza. Il giudizio è aggiornato al 4 luglio 2018 per la discussione e la precisazione delle conclusioni. In pari data, con sentenza n. 4601/2018, la Corte, in accoglimento dell'appello principale, ha dichiarato la giurisdizione del Giudice ordinario e rimesso la causa al Tribunale di Roma.
- AirOne S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma sia Tamoil, proprio fornitore di carburanti avio, sia alcuni gestori aeroportuali tra cui ADR, perché si accerti l'illiceità dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali richiesti dai gestori alle società petrolifere e da queste "ribaltate" sui vettori, e si accerti che Tamoil, in solido con i gestori aeroportuali convenuti, è tenuta alla restituzione di 2,9 milioni di euro corrisposti da AirOne dal 2003. Con sentenza non definitiva del 2012, il Giudice ha disposto una CTU. All'udienza del 19 febbraio 2015, il Giudice si è riservato in merito al prosieguo della causa, in ragione delle diverse richieste di carattere processuale avanzate dalle Parti. Con l'ordinanza del 21 febbraio 2015 il Giudice, rilevato che appariva necessario un ulteriore accertamento tecnico d'ufficio, ha disposto una CTU. All'udienza del 25 febbraio 2016, il Giudice Istruttore, preso atto delle posizioni rappresentate dalle Parti quanto all'ulteriore documentazione richiesta dal CTU, ha ordinato a quest'ultimo di rispondere ai quesiti sulla base della documentazione presente in atti, concedendo a lui termine fino al 30 giugno 2016 per il deposito della relazione definitiva. All'udienza del 14 settembre 2016 fissata per l'esame della relazione peritale, il Giudice Istruttore ha aggiornato il giudizio all'udienza del 16 maggio 2018 per la precisazione delle conclusioni. All'esito di tale udienza la causa è stata trattenuta in decisione.
- Alitalia LAI in a.s. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Milano alcune compagnie petrolifere per richiedere la condanna alla restituzione delle somme di volta in volta versate a titolo di *royalties* carburante nel periodo 2000 – 2009, in ragione della asserita non corrispondenza di tali corrispettivi ai costi di gestione dello specifico servizio. In tali tipologie di giudizi i petrolieri hanno chiamato in causa, in qualità di terzo, ADR ed altri gestori aeroportuali in considerazione del fatto che le *royalties* carburanti venivano richieste da questi ultimi. In alcuni dei procedimenti in corso, con sentenza parziale il Tribunale di Milano, dopo aver deciso le eccezioni preliminari sollevate dalle parti tra le quali, ad esempio, la prescrizione del diritto vantato da Alitalia prima del maggio 2000, ha rimesso la causa in istruttoria al fine di dare corso ad una CTU di carattere economico contabile, "*che possa determinare l'eventuale mancata corrispondenza tra i corrispettivi di cui è causa ed i costi effettivi sostenuti per il servizio, indicando l'ammontare della possibile differenza fra detti costi ed i corrispettivi pagati a titolo di airport fees, nonché al fine di accertare se ed in che misura parte attrice abbia effettuato un'operazione di passing on del predetto corrispettivo nei confronti dei propri passeggeri*". Nell'ambito di tali CTU, iniziate nel mese di aprile 2016 e la cui

conclusione è stata posticipata al mese di dicembre 2017 per tutti i giudizi, ADR ha nominato il proprio CTP. A fine dicembre 2017 il CTU ha circolarizzato alle Parti ed ai rispettivi CTP una bozza di Relazione. I CTP hanno, a loro volta, depositato le memorie di replica. Nel mese di gennaio 2018 è stata depositata la Relazione finale da parte del CTU. All'udienza tenutasi il 13 febbraio 2018, le Parti hanno formulato alcune osservazioni sulla Relazione ed hanno richiesto una integrazione della Perizia quanto ad alcuni profili. Il Giudice ha assegnato termine alle parti fino al 28 febbraio 2018 per note e per la formulazione di eventuali specifici quesiti da porre al CTU e ulteriore termine al 26 marzo 2018 per repliche. Il giudizio è stato rinviato all'udienza del 13 aprile 2018. In tale occasione il Giudice si è riservato sulle richieste di integrazione formulate dalle Parti.

- Nell'ambito di un giudizio di appello attivato da Wind Jet avverso la sentenza emessa dal Tribunale di Milano, avente ad oggetto la pretesa restituzione da parte di alcune compagnie petrolifere - che hanno, a loro volta, chiamato in causa SEA e ADR - dei corrispettivi *jet fuel* versati nel periodo 2004-2009, il Collegio, con decreto emesso nel mese di giugno 2017, ritenuto che *“relativamente a controversie aventi contenuto analogo a quella in oggetto sono già intervenute pronunce che hanno ritenuto sussistere l’an debeatur; ritenuta condivisibile l’opportunità di disporre, analogamente a quanto disposto in dette controversie, un accertamento peritale volto a determinare l’ammontare versato da Wind Jet a titolo di airport fee, nonché i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per consentire la svolgimento dell’attività di fornitura del carburante ed ogni altro dato utile ai fini della decisione della causa”*, ha disposto una CTU. All'esito delle istanze di revoca del suddetto provvedimento avanzate dalle parti convenute, il Collegio ha confermato la CTU, fissando l'inizio delle operazioni per il 3 ottobre 2017 e termine per il deposito della relazione peritale fino al 30 giugno 2018. Di recente, il CTU ha formulato al Collegio istanza di proroga al 30 novembre 2018. ADR ha nominato il proprio CTP.

Misure abbattimento rumore

ADR ha proposto ricorso davanti al TAR Lazio per l'annullamento del verbale del 1° luglio 2010 della Conferenza dei Servizi, convocata per definire e approvare la zonizzazione acustica del suddetto scalo, con cui la predetta Conferenza dei Servizi ha approvato la Proposta n. 2 di zonizzazione acustica dell'aeroporto di Ciampino. Non è stata richiesta la sospensiva e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di merito. Il 25 gennaio 2018 la segreteria del TAR Lazio ha notificato al difensore di ADR l'avviso di perenzione ultra quinquennale del ricorso. Qualora, entro 180 giorni da tale data nessuna delle Parti presentasse una nuova istanza di fissazione di udienza il ricorso sarà dichiarato perento per carenza di interesse. Con lettera del 31 maggio 2018, ADR ha comunicato al proprio difensore di non avere interesse alla prosecuzione del ricorso.

Realizzazione Svincolo In Area Est - Progetto di Completamento di Fiumicino

Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud (che ha completato il proprio *iter* approvativo davanti alle Autorità competenti) prevede la realizzazione del nuovo svincolo di interconnessione tra l'“Autostrada A91 Roma – Fiumicino” e l'“Area Est – Cargo City” dell'aeroporto di Fiumicino. Per procedere alla realizzazione dell'opera, nonostante le autorizzazioni già ottenute, è stato sottoposto il progetto all'ulteriore verifica di sicurezza stradale richiesta dal Ministero dei Trasporti e prevista dal D.Lgs. 15 marzo 2011, n. 35. Da tale verifica sono scaturite due relazioni intermedie con le quali sono state impartite alcune prescrizioni ad ADR. La Società, il 26 ottobre 2016, ha inviato al Ministero dei Trasporti una nota in cui ha evidenziato le prescrizioni recepite nel progetto e quelle non recepite con motivazione del mancato recepimento. Il Ministero dei Trasporti ha risposto ad ADR, in data 22 novembre 2016, disponendo l'adeguamento del progetto alle prescrizioni contenute nelle Relazioni. ADR ha impugnato il provvedimento del Ministero dei Trasporti con ricorso al Tar Lazio, con istanza cautelare per la fissazione a breve del merito (la definizione del giudizio deve

intervenire prima del 2019, anno in cui scade il vincolo preordinato all'esproprio apposto sulle aree interessate dallo Svincolo). Il ricorso è stato notificato alle controparti il 7 gennaio 2017 (lo stesso Ministero e l'Anas che sarà il soggetto deputato a gestire l'infrastruttura una volta realizzata) e iscritto a ruolo il 2 febbraio 2017. Alla camera di consiglio sull'istanza cautelare, tenutasi il 22 febbraio 2017, ADR ha rinunciato alla propria domanda, accogliendo le indicazioni del Presidente che ha sollecitato la presentazione di un'istanza di prelievo in cui specificare le ragioni di urgenza che richiedono una celere fissazione del merito. ADR ha depositato istanza di prelievo il 9 marzo 2017 e l'udienza di discussione è stata fissata per il giorno 28 marzo 2018. In tale sede le Parti hanno chiesto al giudice un rinvio, a seguito della ripresa delle trattative per chiudere la vicenda in via amministrativa, anziché giudiziale.

Procedure concorsuali clienti

- A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 e il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto a seguito dei quali, in data 20 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 10,3 milioni di euro, quale "credito concorsuale" assistito da privilegio. Il 19 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 0,1 milioni di euro come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s..
- Nel 2009 Volare Airlines S.p.A. in a.s. e Air Europe S.p.A. in a.s. hanno proposto un giudizio civile per ottenere la revocabilità dei pagamenti effettuati ad ADR nell'anno antecedente all'ammissione dei vettori alla procedura concorsuale e la condanna di ADR alla refusione rispettivamente di 6,7 milioni di euro e 1,8 milioni di euro. Con sentenze del giugno 2011, il Tribunale ha condannato ADR al pagamento di quanto richiesto; la Società ha proposto appello. Con riferimento al giudizio di Volare Airlines in a.s., con sentenza di luglio 2012, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR, la quale, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di 7,4 milioni di euro (comprensivi di interessi e spese). Con riferimento al giudizio di Air Europe in a.s., con sentenza depositata il 18 luglio 2014, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR, la quale, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di circa 2 milioni di euro (comprensivi di interessi e spese). ADR ha proposto in entrambe i casi ricorso in Cassazione. Nell'ambito del giudizio Volare Airlines S.p.A. in a.s., con ordinanza n.10117/2018, pubblicata il 24 aprile 2018, la Corte di Cassazione ha respinto il ricorso proposto da ADR. In relazione al giudizio Air Europe S.p.A. in a.s. si è, invece, ancora in attesa della fissazione dell'udienza.

Subconcessioni commerciali

- CTP e Concora hanno proposto un giudizio civile volto ad accertare la configurazione di un abuso di posizione dominante ex art. 102 TFUE nella condotta tenuta da ADR in occasione dell'attivazione della procedura di gara (da cui sono state estromesse per carenza dei requisiti), finalizzata alla subconcessione di alcuni stalli fronte *terminal* per lo svolgimento dell'esercizio di NCC. In conseguenza di tale condotta, le attrici chiedono la condanna di ADR ex art. 2043 cc al risarcimento di un milione di euro ciascuna. Nello stesso atto viene contestualmente chiesta la sospensione del giudizio ed il rinvio alla Corte di giustizia in merito alle questioni pregiudiziali, anche con riguardo alla Concessione di gestione aeroportuale attribuita ad ADR. Nell'udienza del 23 novembre 2017 per la trattazione del ricorso, il giudizio è stato rinviato al 14 febbraio 2019 per la precisazione delle conclusioni.
- ADR ha proposto un giudizio civile nei confronti di Moccia Conglomerati S.r.l. finalizzato ad accertare che la Convenzione di subconcessione del 19 dicembre 2007 avente ad oggetto un'area

da destinare ad un impianto di produzione e commercializzazione di conglomerato bituminoso, si è risolta a causa del grave inadempimento di controparte. Quest'ultima infatti, ad avviso di ADR, non sarebbe stata in grado di ottenere presso le Autorità competenti il rilascio dei permessi necessari all'esercizio dell'attività per la quale è stata concessa in uso l'area. ADR ha, pertanto, richiesto l'immediato rilascio dell'area e la condanna al risarcimento del danno e/o al pagamento di una penale per il ritardo nel rilascio e/o di una indennità di occupazione senza titolo. Nell'ambito del giudizio, Moccia ha proposto una domanda riconvenzionale nei confronti di ADR pari a 38,4 milioni di euro, di cui 33,6 milioni di euro di mancato utile. Nell'udienza del 10 maggio 2018, il giudizio è stato aggiornato al 15 maggio 2019 per la precisazione delle conclusioni.

Appalti

- L'ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, ha proposto appello avverso la sentenza del 2006 del Tribunale Civile di Roma, con cui è stato definito il giudizio con la condanna di ADR al pagamento di 1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese. L'atto di appello ribadisce le domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro, comprensivo di interessi e rivalutazione). Con sentenza depositata il 14 luglio 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso su quanto proposto dall'ATI Alpine Bau, accogliendo le argomentazioni avanzate da ADR e ha dichiarato risolto il contratto di appalto stipulato il 30 dicembre 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Il 19 giugno 2015 è stato notificato ricorso per Cassazione da parte del Fallimento Alpine Bau in merito alla sentenza della Corte di Appello. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- Nel 2005 Fondedile Costruzioni S.r.l. ha notificato atto di appello avverso la sentenza del 2004 del Tribunale Civile di Roma, riproponendo le medesime richieste risarcitorie dell'atto di primo grado per 3,6 milioni di euro, oltre spese, interessi e rivalutazione, a titolo di asseriti maggiori oneri e danni sostenuti nell'esecuzione dei lavori di costruzione della "galleria servizi lato chiusura anello" dell'aeroporto di Fiumicino. Con sentenza del giugno 2014, la Corte di Appello di Roma ha rigettato integralmente le domande di Fondedile Costruzioni S.r.l.. Nell'ottobre 2014, la controparte ha proposto ricorso in Cassazione; si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- Consorzio Stabile Imprese Padovane Società Consortile a r.l. e Sertech s.r.l., nell'ambito dell'appalto avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione dell'edificio per uffici a Fiumicino destinato ad ospitare la nuova sede ADR, hanno proposto un giudizio civile volto, tra le altre richieste, a fare condannare ADR al risarcimento in favore di Sertech di un importo pari a 2,4 milioni di euro (oltre interessi) per le causali espresse nelle riserve iscritte nel registro di contabilità e, in via subordinata, per indebito arricchimento, nonché a fare condannare ADR al risarcimento in favore di Sertech di un importo pari a 0,5 milioni di euro a titolo di danno da perdita di *chances*. Nell'udienza di comparizione del 20 febbraio 2018, entrambe le parti hanno insistito per l'accoglimento di tutte le proprie domande ed eccezioni; il Giudice ha poi concesso i termini procedurali per il deposito di memorie e rinviato la causa al 26 giugno 2018. In tale occasione il Giudice si è riservato sulle istanze istruttorie delle Parti.

Lavoro

Un gruppo di 12 ricorrenti, ex dipendenti ADR trasferiti alla società Ligabue Air Catering S.p.A. (successivamente Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A.) in occasione della cessione del ramo d'azienda del catering Ovest, ha proposto una causa avverso ADR e la Regione Lazio. I ricorrenti reclamano un risarcimento per non essere stati assunti in altre aziende alle medesime condizioni economiche percepite presso la Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A., sulla base di un lodo ministeriale sottoscritto da ADR unitamente ad altre società e ad Enti Locali, tra i quali la Regione

Lazio, all'esito del fallimento della società. Il risarcimento richiesto dai ricorrenti ammonta complessivamente a circa 9,1 milioni di euro. La causa è stata vinta in 1° grado da ADR con sentenza del 14 settembre 2016.

Un gruppo di 11 dei 12 ricorrenti originari ha proposto appello avverso la suddetta sentenza, reclamando a titolo di risarcimento l'importo complessivo di 8,3 milioni di euro. La prima udienza è fissata in data 7 gennaio 2019.

Incendio

In relazione all'incendio che, nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 ha interessato una vasta area del Terminal 3 (di seguito anche "T3"), è pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Civitavecchia il procedimento in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo) e lesioni personali, nell'ambito del quale, in data 25 novembre 2015, è stato emesso il provvedimento ex art. 415 bis c.p.p. di avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) dell'allora Amministratore Delegato di ADR nella sua qualità di "datore di lavoro" della Società, (iii) del Responsabile del Distaccamento dei Vigili del Fuoco e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC).

Nel corso del 2017 si è tenuta l'udienza preliminare, protrattasi su più date, al termine della quale, in data 15 febbraio 2018, il giudice ha disposto il rinvio a giudizio per i reati di concorso in incendio colposo e lesioni personali.

Il dibattimento davanti al Tribunale di Civitavecchia inizierà il 15 ottobre 2018.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto richiesta di risarcimento per 27 milioni di dollari per danni diretti (quelli indiretti sono ancora in corso di definizione) da AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio in emergenza causato da evento di "*bird strike*" avvenuto il 10 novembre 2008 presso l'aeroporto di Ciampino. ADR respinge ogni responsabilità sull'accaduto. Qualora, a esito delle indagini da parte delle autorità competenti a oggi ancora in corso, risultasse acclarata la responsabilità di ADR, l'eventuale risarcimento risulterebbe coperto dalla polizza RCT del gestore aeroportuale.
- Si segnala che risultano pervenute circa 160 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, *handler* e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 31 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 30 giugno 2018 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per circa 85 milioni di euro (77 milioni di euro al 31 dicembre 2017) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora saranno riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

Se le riserve hanno natura risarcitoria o si riferiscono ad attività manutentive, sono stanziare tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

10. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute dal Gruppo ADR con le parti correlate sono state effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Nel corso del periodo non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati del Gruppo.

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018		1° SEMESTRE 2018		31.12.2017		1° SEMESTRE 2017	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	7.994	7.898	114	(784)	18.218	1.788	74	(538)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	7.994	7.898	114	(784)	18.218	1.788	74	(538)
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	747	18.162	295	(22.637)	1.237	12.563	324	(31.424)
Spea Engineering S.p.A.	72	24.583	332	(9.592)	36	28.554	298	(8.570)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	1.301	43.713	627	(32.229)	1.755	42.085	622	(39.994)
PARTI CORRELATE								
Leonardo Energia S.c.ar.l.	66	3.555	85	(9.262)	62	3.346	185	(9.558)
Fiumicino Energia S.r.l.	38	0	87	0	34	0	87	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	(13)	0	26	0	(13)
Telepass S.p.A.	176	87	59	(83)	172	121	33	(75)
Autogrill S.p.A.	0	0	0	0	1.048	198	5.909	(315)
Autogrill Italia S.p.A.	1.020	1.683	6.123	(251)	0	0	0	0
Autostrade per l'Italia S.p.A.	235	623	(23)	(489)	704	1.074	284	(595)
Autostrade Tech S.p.A.	0	83	0	(85)	0	270	0	(80)
Edizione S.r.l.	0	12	0	(12)	0	27	0	(15)
Retail Italia Network S.r.l.	34	82	301	0	55	0	387	0
Telepass Pay S.p.A.	4	0	0	0	2	0	0	0
Essediesse S.p.A.	24	0	24	0	0	0	0	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni	9	0	18	0	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.713	0	(2.462)	0	2.745	0	(2.250)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.606	8.838	6.674	(12.657)	2.077	7.807	6.885	(12.901)
TOTALE	10.901	60.449	7.415	(45.670)	22.050	51.680	7.581	(53.433)

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di alcune società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Pavimental: società controllata da Atlantia, svolge per il Gruppo ADR lavori di manutenzione e ammodernamento delle pavimentazioni aeroportuali;

- Spea Engineering: società controllata da Atlantia, svolge per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori);
- Fiumicino Energia S.r.l.: società controllata da Atlantia, cui fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia - Società consortile a r.l., partecipata da ADR e Fiumicino Energia S.r.l., con rispettive quote del 10% e del 90%. Gli accordi in essere tra ADR e Fiumicino Energia prevedono che nel 2023 la centrale di cogenerazione sarà trasferita a titolo gratuito alla Capogruppo. La società consortile, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino, subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica;
- Telepass S.p.A. (controllata da Atlantia): sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility;
- Autogrill Italia S.p.A. (società alla quale, a far data dal 1° gennaio 2018, Autogrill S.p.A. ha conferito le attività relative ai punti vendita Italia; la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, *royalty*, utenze, parcheggi e servizi vari;
- Autostrade per l'Italia S.p.A. (società controllata da Atlantia): i rapporti verso la società sono relativi prevalentemente al distacco di personale.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (cosiddetto *key management personnel*) in carica al 30 giugno 2018 ammontano a 2.462 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nel periodo hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2018		1° SEMESTRE 2018		31.12.2017		1° SEMESTRE 2017	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	244.607	0	(6.653)	0	242.763	0	(6.603)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	244.607	0	(6.653)	0	242.763	0	(6.603)
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0	0	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	0	0	1.873	0	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	0	1.873	0	0	0	0	0
TOTALE	1.350	244.607	1.873	(6.653)	0	242.763	0	(6.603)

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nel semestre e non liquidati.

I proventi finanziari verso Azzurra Aeroporti S.p.A. sono costituiti dai dividendi deliberati e liquidati dalla società in favore di ADR nel semestre in esame.

Le passività finanziarie verso Atlantia, nonché i relativi oneri finanziari, sono relativi alle obbligazioni A4 possedute al 99,87% dalla controllante a conclusione della procedura di *Tender Offer* lanciata dalla stessa nel gennaio 2015 nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 in circolazione.

11. Altre informazioni

11.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del *management*, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nell'ambito del progetto di integrazione tra Atlantia e Gemina, l'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 ha approvato l'estensione dei piani di incentivazione anche a personale o amministratori di ADR, in modo da rendere coerenti i sistemi di incentivazione di lungo termine dell'intero gruppo Atlantia risultante a seguito della fusione.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 30 giugno 2018, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo ADR. Inoltre, sono indicati i *fair value* unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito.

	N. DIRITTI ASSEGNATI	N. DIRITTI DECADUTI	N. DIRITTI TRASFERIMENTI	N. DIRITTI OPZIONATI	N. DIRITTI AL 30.06.2018	SCADENZA VESTING	SCADEN. ESERCIZIO/ ASSEGN.	PREZZO DI ESERCIZIO (EURO)	FAIR VALUE UNITARIO ALLA DATA DI ASSEGN.	FAIR VALUE RIVALUT. UNITARIO AL 30.06.2018	SCADENZA ATTESA ALLA DATA DI ASS. (ANNI)	TASSO DI INTERESSE PRIVO DI RISCHIO	VOLATILITÀ ATTESA (-STORICA)	DIVI DENDI ATTESI ALLA DATA DI ASSEGNA.
Piani di stock option 2011 di Atlantia estesi ad ADR	516.905	(99.339)	0	(383.301)	34.265	8.11.2016	9.11.2019	16,02	2,65	-	6	0,86%	29,5%	5,62%
Piani di stock grant 2011 di Atlantia estesi ad ADR	56.105	(15.007)	0	(18.171)	22.927	8.11.2016	9.11.2018	na	11,87	-	4-5	0,69%	28,5%	5,62%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	766.032	(432.957)	(73.301)	(250.960)	8.814	9.05.2017	9.05.2020	na	2,88	6,01	3-6	1,10%	28,9%	5,47%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	758.751	(256.467)	(62.742)	(166.373)	273.169	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	3,17	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	611.682	(32.599)	3.316	0	582.399	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	2,94	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017	428.074	(15.333)	6.543	0	419.284	01.07.2020	01.07.2023	na	2,37	2,95	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock grant 2017	42.619	(1.526)	652	0	41.745	01.07.2020	01.07.2023	na	23,18	25,68	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel primo semestre 2018 è stato rilevato un onere a conto economico di 1.524 mila di euro, corrispondente al valore maturato nel periodo del *fair value* dei diritti attribuiti, di cui 12 mila euro iscritti a incremento delle riserve di patrimonio netto, mentre i debiti relativi al *fair value* delle opzioni "phantom" in essere al 30 giugno 2018 sono iscritti nelle altre passività correnti e non correnti, in relazione alla presumibile data di esercizio.

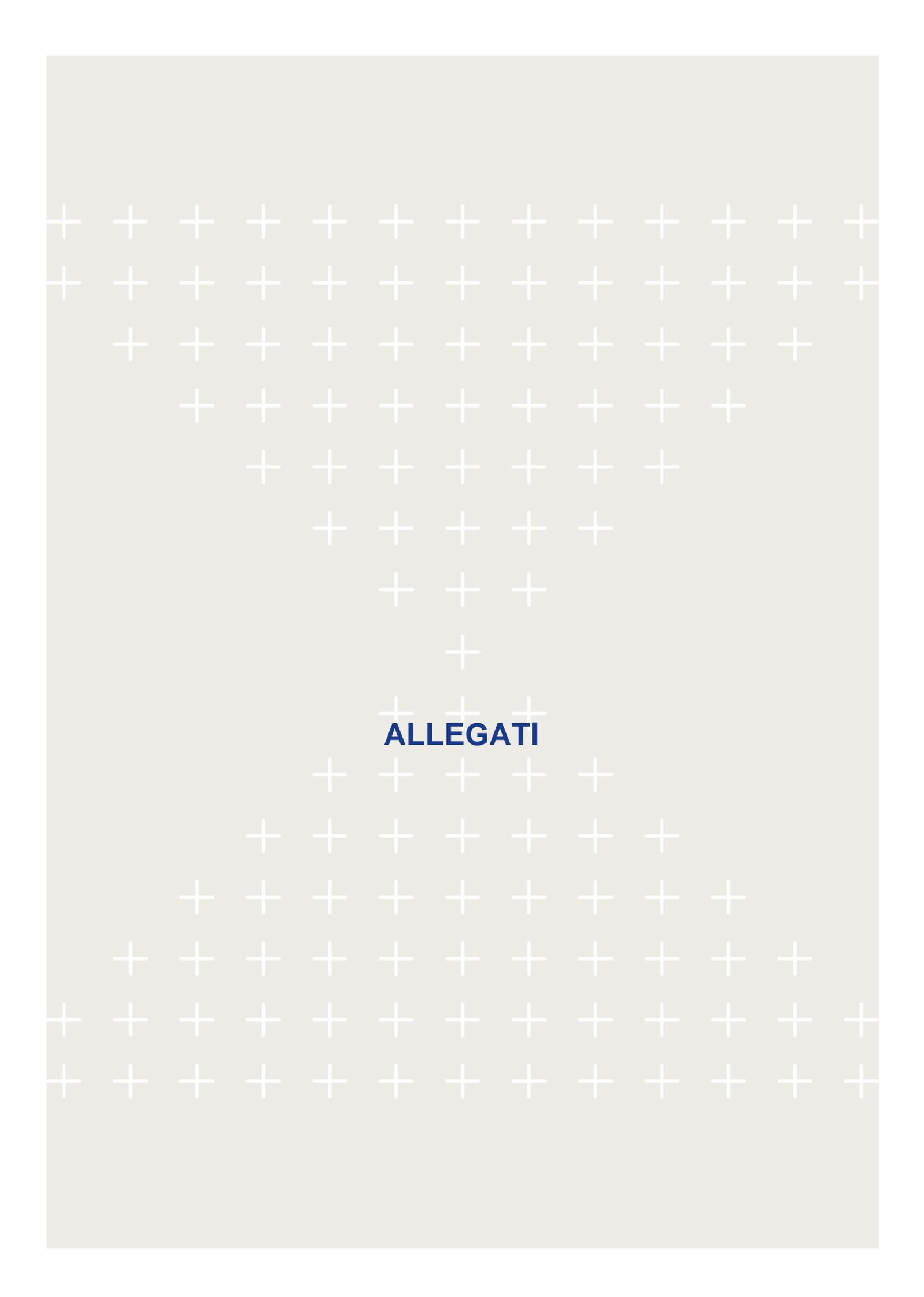
11.2 Eventi e operazioni significative non ricorrenti, atipiche e/o inusuali

Nel corso del primo semestre 2018, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate. Nel semestre in esame, non sono intervenuti, inoltre, eventi significativi non ricorrenti.

12. Eventi successivi alla chiusura del semestre

- In data 26 luglio 2018 è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate ad ADR il Processo Verbale di Constatazione a chiusura dell'attività di verifica fiscale che ha riguardato il periodo d'imposta 2014 e, parzialmente, il 2013. Con tale documento l'Agenzia delle Entrate ha formulato alcuni rilievi in materia di IRES, IRAP e ritenute, quantificabili in 1 milione di euro a titolo di maggiori imposte dovute. La Società, non condividendo in punto di fatto e di diritto le conclusioni raggiunte dai verificatori, presenterà le proprie controdeduzioni, osservazioni e richieste in merito ai rilievi contenuti nel predetto atto, riservandosi di fare valere nelle competenti sedi le argomentazioni a propria difesa.

Il Consiglio di Amministrazione



ALLEGATI

Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE (EURO)	SOCI	% POSSESSO	% INTERESSENZA GRUPPO ADR	METODO DI CONSOLIDAMENTO O CRITERIO DI VALUTAZIONE
CAPOGRUPPO								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Sviluppo S.r.l.	99 1	100	Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Sviluppo S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Attività immobiliare	Euro	100.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	Roma	Edilizia e costruzione	Euro	10.116.452,45	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione	Roma	Studio regole europee sul trasporto	Euro	1.143,65	Aeroporti di Roma S.p.A.	25		Valutata al costo
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	Tessera (Venezia)	Catering aeroportuale	Euro	103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata al costo
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15		Valutata al fair value
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	13.920.225	Aeroporti di Roma S.p.A.	9,229		Valutata al fair value
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	Investimenti immobiliari, finanziari, ecc.	Euro	3.221.234	Aeroporti di Roma S.p.A.	7,77		Valutata al fair value
Leonardo Energia - Società Consortile ar.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	10		Valutata al fair value
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	113.949	Aeroporti di Roma S.p.A.	1		Valutata al fair value



**RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**



EY S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 32475504
ey.com

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli azionisti della
Aeroporti di Roma S.p.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative della Aeroporti di Roma S.p.A. e controllate (Gruppo Aeroporti di Roma) al 30 giugno 2018. Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporti di Roma al 30 giugno 2018 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Roma, 2 agosto 2018

EY S.p.A.


Roberto Tabarini
(Socio)