

RELAZIONE FINANZIARIA
CONSOLIDATA SEMESTRALE
AL 30 GIUGNO 2019



**RELAZIONE
FINANZIARIA
CONSOLIDATA
SEMESTRALE
AL 30 GIUGNO
2019**



Aeroporti di Roma S.p.A.

Sede legale:

Via Pier Paolo Racchetti 1
00054 Fiumicino (RM)

Codice fiscale e Registro
delle Imprese di Roma: 13032990155
P. IVA 06572251004

Capitale sociale:

Euro 62.224.743,00 i.v.

“Società soggetta a direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.”

Tel. +39 06 65951
Fax +39 06 65953646
aeroportidiroma@adr.it

www.adr.it

INDICE

Dati di Sintesi e Informazioni Generali	5
Relazione Intermedia sulla Gestione	15
Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato al 30 giugno 2019	69



**DATI DI SINTESI E
INFORMAZIONI GENERALI**

Profilo del Semestre

Nel primo semestre i passeggeri totali, pari a 23,4 milioni (23 milioni nel primo semestre 2018), sono cresciuti del 2,0%. L'aumento è stato sostenuto, in particolare, dallo sviluppo del traffico internazionale che è cresciuto del 3,3%, mentre il traffico Domestico è risultato in leggera flessione (-2,3%). La crescita dei movimenti (+2,4%) e dei posti offerti (+3,4%) è stata bilanciata da una flessione del coefficiente di riempimento degli aeromobili (*load factor*) che si è attestato al 77,2% (-1,1% rispetto al primo semestre 2018).

Il risultato netto di periodo ammonta a 108,5 milioni di euro e risulta stanzialmente in linea con il primo semestre dello scorso esercizio (108,9 milioni di euro). Alla crescita dei ricavi (+2,9%) ha contribuito sia la componente "aeronautica" (+2,2%) che, in misura ancora superiore, quella "non aeronautica" (+4,8%). La misura dell'aumento dei costi operativi, correlato alla crescita del traffico, è risultato comunque compatibile, al netto di ammortamenti ed accantonamenti, con un miglioramento del margine operativo lordo (267,9 milioni di euro) dell'1,8% rispetto ai primi sei mesi del 2018.

Anche nel 2019 il Gruppo ADR ha posto la qualità del servizio tra le principali priorità. Lo conferma il fatto che per il secondo anno consecutivo l'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" è risultato l'aeroporto europeo più apprezzato dai passeggeri. Lo ha attestato l'ACI (*Airport Council International*) World – l'associazione internazionale dei gestori aeroportuali che misura in modo indipendente la qualità percepita in oltre 300 aeroporti in tutto il mondo – che ha assegnato allo scalo di Fiumicino, nel mese di marzo, il riconoscimento "Airport Service Quality Award" per il 2018. Grazie a questo risultato ACI ha inserito stabilmente il Leonardo da Vinci nella lista dei migliori aeroporti premiati in tutto il mondo insieme agli aeroporti internazionali di Singapore, Pechino, Shanghai, Toronto, Indianapolis, Mumbai, Delhi e Mosca.

Un'ulteriore conferma dei livelli di eccellenza raggiunti dallo scalo, anche ACI Europe, per il secondo anno consecutivo, ha assegnato al Leonardo da Vinci il "Best Airport Award". Particolarmente apprezzata l'eccellenza nell'innovazione tecnologica e gestionale a supporto dell'efficienza delle operazioni e della qualità dei servizi, oltretutto l'elevata attenzione alla sicurezza aeroportuale, la stretta collaborazione con le compagnie aeree, il monitoraggio continuo delle prestazioni ed i chiari obiettivi ambientali. Questi

primati, coniugati con l'efficienza operativa che ha portato il Leonardo Da Vinci ad essere uno degli scali più puntuali d'Europa, hanno convinto l'autorevole giuria indipendente – composta da rappresentanti della Commissione europea, di SESAR, della *European Civil Aviation Conference* (ECAC) e della *European Union Aviation Safety* (EASA) – ad attribuire nel mese di giugno, all'aeroporto di Fiumicino, il riconoscimento "Best Airport Award 2019", nella categoria per gli aeroporti con oltre 25 milioni di passeggeri, superando in finale gli scali di Monaco di Baviera, Copenaghen, Dublino, Istanbul Sabiha Gökçen, Londra Gatwick, Mosca Sheremetyevo e Vienna.

Il livello raggiunto da ADR è confermato anche dal giudizio di *Skytrax*, la principale società internazionale di *rating* e valutazione del settore aeroportuale, che, a valle dell'audit svolto a maggio 2019, ha assegnato nuovamente le «4 stelle Skytrax» al Leonardo da Vinci. Tra le motivazioni ancora una volta il forte orientamento del gestore aeroportuale a garantire il comfort al passeggero e l'eccellenza nella gestione delle operazioni.

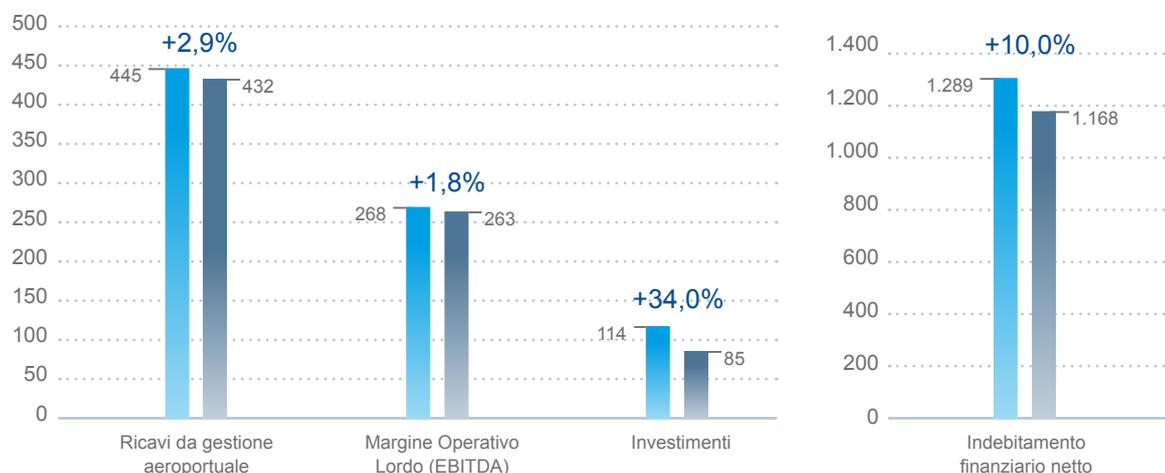
Non meno rilevanti le iniziative che il Gruppo ADR persegue in tema di sostenibilità ambientale. Si ricorda che ADR sin dal 2001 ha conseguito, su entrambi gli scali gestiti, la certificazione del proprio Sistema di Gestione Ambientale secondo lo Standard ISO 14001, ed anche per il 2019 ADR si è impegnata a riconfermare tale attestazione di conformità allineandosi ai nuovi standard previsti dalla norma ISO 14001:2015. L'audit da parte dell'Ente certificatore si è svolto proprio nel corso del primo semestre del corrente esercizio.

ADR conferma la volontà di garantire un approccio sostenibile nei confronti dell'urbanizzazione del territorio. Lo conferma l'adozione, per le infrastrutture in fase di progettazione/costruzione, dei più elevati criteri di eco-sostenibilità conformi alla Certificazione volontaria LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) oltre alla promozione di uno sviluppo "verticale" dell'aeroporto al fine di minimizzare l'impiego di suolo aggiuntivo. In questo senso la realizzazione della nuova Area Imbarco "A", in fase di esecuzione, e la progettazione della nuova Business City, che sarà completata entro il 2024. Entrambe le infrastrutture garantiranno l'adozione dei più elevati standard di efficienza energetica, minimizzando il consumo di risorse e suolo.

Principali dati economico-finanziari e operativi del Gruppo

milioni di euro

■ 1° semestre 2019 ■ 1° semestre 2018



RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Ricavi da gestione aeroportuale	444.902	432.225
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	267.901	263.064
EBITDA %	60,2%	60,9%
Risultato Operativo (EBIT)	184.487	187.883
EBIT %	41,5%	43,5%
Risultato netto	108.470	108.861
Risultato netto di competenza del Gruppo	108.470	108.861
Investimenti	113.954	85.059
	30.06.2019	31.12.2018
Capitale Investito Netto	2.332.296	2.275.060
Patrimonio Netto (compresa quota terzi)	1.042.884	1.106.876
Patrimonio Netto del Gruppo	1.042.884	1.106.876
Indebitamento finanziario netto	1.289.412	1.168.184
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	1,2	1,1
	30.06.2019	31.12.2018
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Indebitamento finanziario netto/EBITDA (*)	2,2	2,2
	30.06.2019	31.12.2018
RATING		
Standard & Poor's	BBB+	BBB+
Moody's	Baa2	Baa2
Fitch Rating	BBB+	BBB+

(*) indici ragguagliati agli ultimi 12 mesi

VOLUMI DI TRAFFICO	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018	VARIAZIONE %
Movimenti (n./000)	176	172	2,4
Passeggeri totali (n./000)	23.438	22.989	2,0
Merce totale (t.)	96.859	103.526	(6,4%)
	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018	
RISORSE UMANE DI GRUPPO			
Organico medio (n. persone)	3.153	3.050	3,4%

Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(In carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2021)

Presidente

Antonio Catricalà

Amministratore Delegato

Ugo de Carolis

Consiglieri

Carla Angela

Tommaso Barracco

Giovanni Castellucci

Michelangelo Damasco

Elisabetta De Bernardi di Valserra

Anna Beatrice Ferrino

Francesco Panfilo

Nicola Rossi

Gennarino Tozzi

Marco Troncone

Segretario

Guglielmo Bove

Direttore Generale

Gian Luca Littarru

COLLEGIO SINDACALE

(In carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2021)

Presidente

Alessandra dal Verme

Sindaci Supplenti

Francesco Follina

Carlo Regoliosi

Sindaci Effettivi

Alessandro Bonura

Pasquale De Falco

Maurizio De Filippo

Pier Vittorio Vietti

SOCIETÀ DI REVISIONE

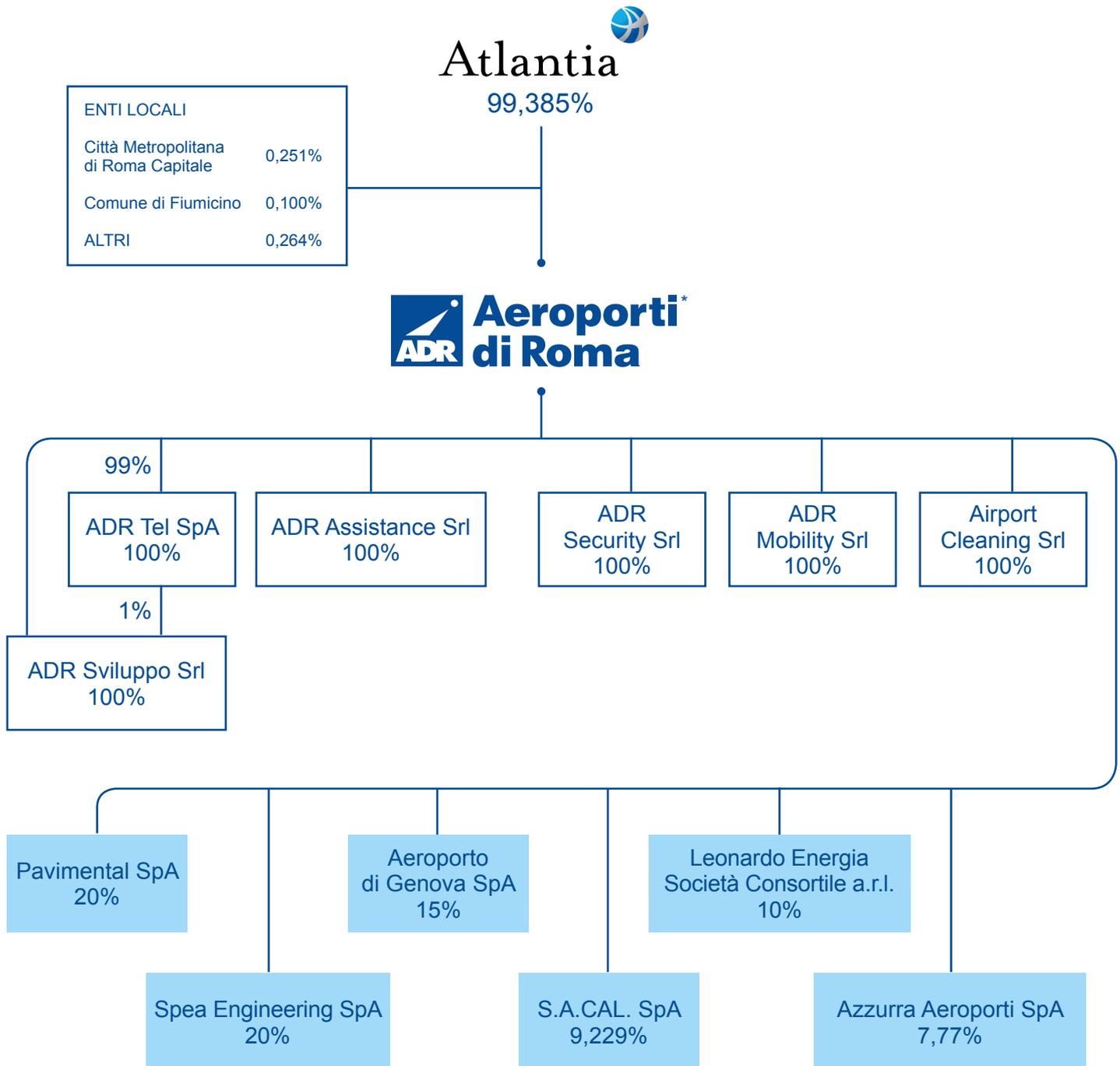
(esercizi 2013-2021)

EY S.p.A.



Struttura del Gruppo

(al 30 giugno 2019)



IMPRESE CONTROLLATE

IMPRESE COLLEGATE E ALTRE IMPRESE

* ADR SpA detiene, inoltre, una quota del 25% nel Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione e una quota dello 0,99% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)



RELAZIONE INTERMEDIA
SULLA GESTIONE

RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

I RISULTATI DEL PERIODO	17
Andamento del traffico	18
Andamento economico-finanziario	22
Andamento delle principali aree di business	32
Qualità del servizio	37
LE ATTIVITÀ DEL PERIODO	40
Investimenti del Gruppo ADR	41
Risorse umane	45
Ambiente e sostenibilità	47
FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO ADR	50
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
ALLEGATI	64
Indicatori alternativi di performance	65

I RISULTATI DEL PERIODO



Andamento del traffico

Settore aeroportuale

Il settore del traffico aereo registra, nei primi cinque mesi del 2019, un incremento dei passeggeri del +3,6%¹, determinato principalmente dallo sviluppo dei volumi trasportati in ambito Internazionale (+4,6%) e seguito, in misura minore, anche dalla crescita di quello Domestico (+2,9%).

Tutte le aree geografiche hanno registrato risultati positivi che vanno dal +6,1% dell'Africa al +1,6% del Medio Oriente; in Europa si registra il terzo maggior incremento a pari merito con il Nord America, alle spalle di Africa e Sud America, con una crescita pari al +4,1%.

In Italia, il traffico passeggeri² risulta in crescita del +4,8%: la componente Internazionale ha fatto registrare un incremento dei volumi del +6,1%, mentre quella Domestica del +2,5%.

Sistema aeroportuale romano

Il Sistema Aeroportuale Romano, nei primi sei mesi del 2019, ha accolto oltre 23,4 milioni di passeggeri con una crescita pari al +2,0% rispetto all'anno precedente: driver dello sviluppo è il mercato Internazionale, che ha fatto segnare un incremento dei propri volumi del +3,3%, mentre risulta in calo il traffico relativo al mercato Domestico (-2,3%).

In termini di capacità, nel primo semestre del 2019 si registrano incrementi dei movimenti (+2,4%), e dei posti offerti (+3,4%): tali incrementi, superiori rispetto alla crescita dei passeggeri, si traducono in un abbassamento del coefficiente di riempimento degli aeromobili (load factor) che, attestandosi al 77,2%, diminuisce di 1,1 punti percentuali.

TABELLA 1
Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018	Δ%
Movimenti (n°)	176.013	171.851	2,4%
Fiumicino	150.498	145.451	3,5%
Ciampino	25.515	26.400	(3,4%)
Passeggeri (n°)	23.438.340	22.988.989	2,0%
Fiumicino	20.547.554	20.110.300	2,2%
Ciampino	2.890.786	2.878.689	0,4%
di cui: imbarcati	11.606.392	11.395.901	1,8%
Fiumicino	10.159.719	9.951.509	2,1%
Ciampino	1.446.673	1.444.392	0,2%
Merci (t.)	96.859	103.526	(6,4%)
Fiumicino	87.834	94.517	(7,1%)
Ciampino	9.025	9.009	0,2%

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.

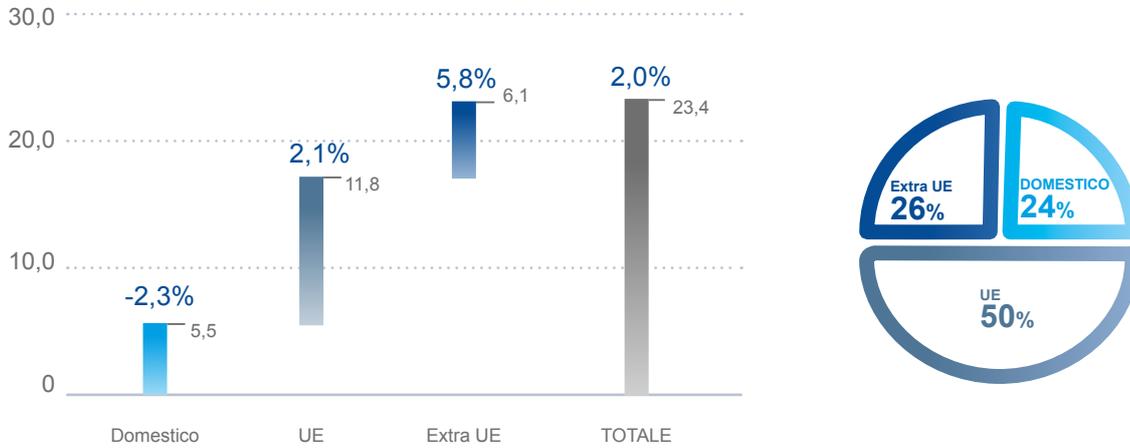
1 Fonte: ACI Pax Flash report, maggio 2019

2 Fonte: Assaeroporti; maggio 2019

GRAFICO 1.

Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2019 per il sistema aeroportuale romano

Variazioni % 1° sem 2019 vs. 1° sem 2018
milioni di passeggeri



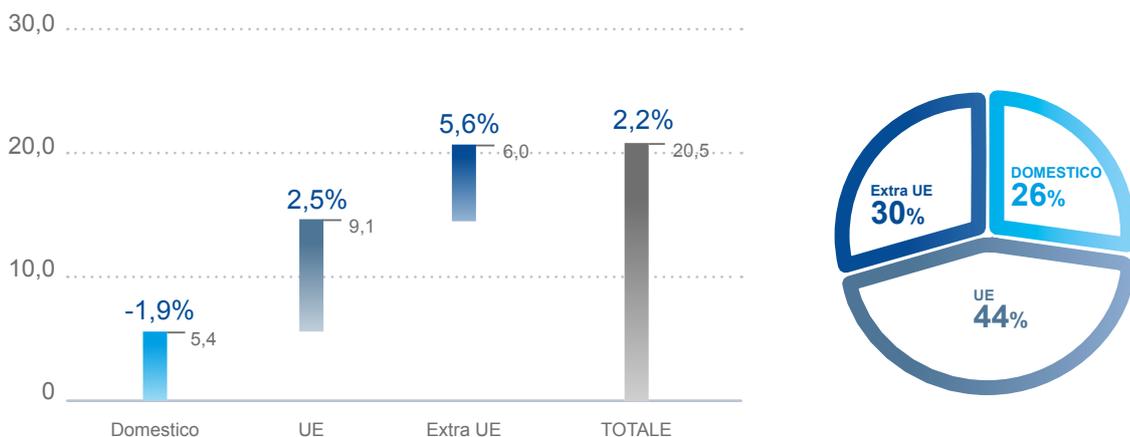
Fiumicino

Lo scalo di Fiumicino registra, nel primo semestre 2019, volumi di traffico in crescita (+2,2%), avendo gestito un numero di passeggeri superiore ai 20,5 milioni. Il traffico internazionale continua ad essere il motore di crescita dello scalo capitolino, che da inizio anno ha visto aumentare i propri volumi del traffico del +3,7%, guidato soprattutto dallo sviluppo del segmento Extra UE (+5,6%) e sostenuto, in misura minore, dalla crescita del segmento UE (+2,5%).

GRAFICO 2

Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2019 per lo scalo di Fiumicino

Variazioni % 1° sem 2019 vs. 1° sem 2018
milioni di passeggeri



In calo il traffico domestico, principalmente a causa di una riduzione dell'offerta verso il Nord Italia e, più in generale, dei valori di "load factor" registrati nel periodo in esame.

La crescita dei volumi internazionali deriva dal parallelo incremento sia del breve raggio, grazie agli sviluppi avviati nel 2018 e proseguiti nel 2019 su Europa UE ed Europa Extra UE (principalmente Russia ed Ucraina), e al notevole contributo del lungo raggio specialmente verso Nord America, Sud America ed Estremo Oriente, quest'ultimo trainato dal potenziamento dei collegamenti con la Cina.

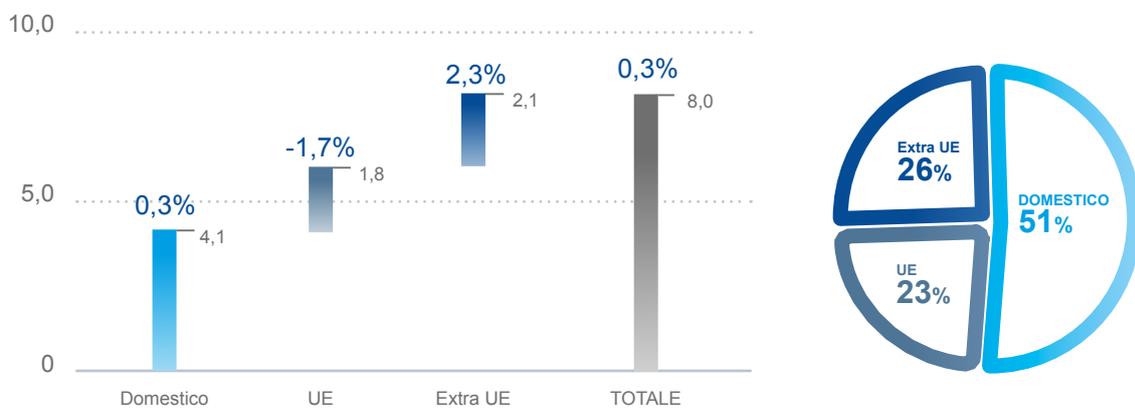
Alitalia, vettore di riferimento dello scalo di Fiumicino, ha registrato, nei primi sei mesi del 2019, un lieve incremento dei passeggeri trasportati pari al +0,3% anche grazie ad una forte crescita della capacità in termini di movimenti (+3,9%) e di posti offerti (+3,7%). Nella suddivisione per ambito, l'aumento del traffico è ugualmente distribuito tra il settore Domestico (+0,3%) e quello Internazionale (+0,4%), quest'ultimo guidato dallo sviluppo del segmento Extra UE (+2,3%).

GRAFICO 3

Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2019 per il vettore Alitalia

Variazioni % 1° sem 2019 vs. 1° sem 2018

milioni di passeggeri



Ciampino

Nel primo semestre del 2019, lo scalo di Ciampino registra un leggero aumento dei volumi di passeggeri trasportati (+0,4%) a fronte di una riduzione dei movimenti (-3,4%) che porta il *load factor* a crescere di +0,7 punti percentuali, attestandosi al 89,1%.

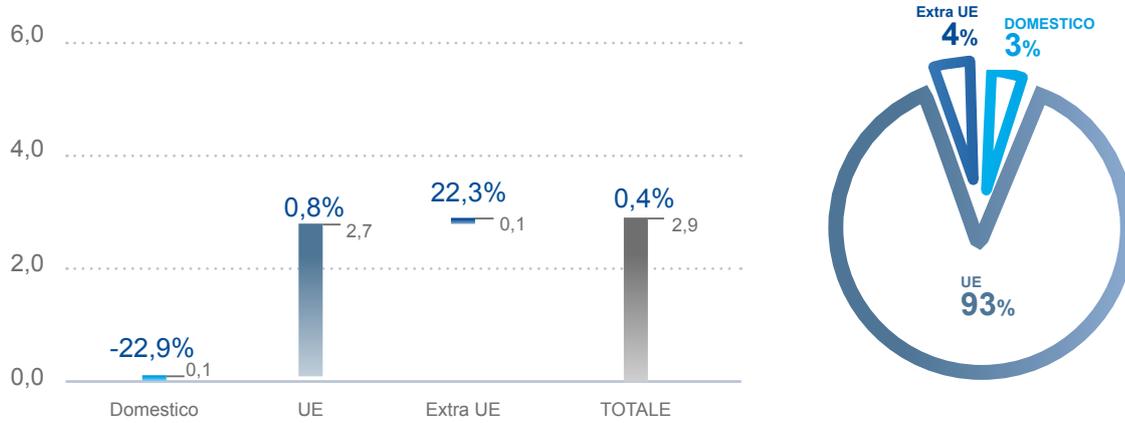
I risultati sono attribuibili alle buone *performance* del segmento UE (+0,8%) che copre oltre il 93% del traffico dello scalo, con la crescita del segmento Extra UE (+22,3%) che bilancia quasi totalmente il calo di quello domestico (-22,9%).

GRAFICO 4

Composizione del traffico dei primi sei mesi del 2019 per lo scalo di Ciampino

Variazioni % 1° sem 2019 vs. 1° sem 2018

milioni di passeggeri



Andamento economico-finanziario

Gestione economica consolidata

TABELLA 1
Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018 (*)	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	444.902	432.225	12.677	2,9%
<i>ricavi aviation</i>	318.512	311.580	6.932	2,2%
<i>ricavi non aviation</i>	126.390	120.645	5.745	4,8%
Ricavi per servizi di costruzione	77.872	51.391	26.481	51,5%
Altri ricavi operativi	6.345	7.451	(1.106)	(14,8%)
Totale ricavi	529.119	491.067	38.052	7,7%
Costi esterni gestionali	(80.150)	(77.449)	(2.701)	3,5%
Costi dei servizi di costruzione	(72.960)	(47.297)	(25.663)	54,3%
Canoni concessori	(17.509)	(17.045)	(464)	2,7%
Costo del personale	(90.144)	(85.809)	(4.335)	5,1%
(Accantonamenti) Riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(455)	(403)	(52)	12,9%
Totale costi operativi netti	(261.218)	(228.003)	(33.215)	14,6%
Margine operativo lordo (EBITDA)	267.901	263.064	4.837	1,8%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(53.040)	(51.393)	(1.647)	3,2%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(30.374)	(23.788)	(6.586)	27,7%
Risultato operativo (EBIT)	184.487	187.883	(3.396)	(1,8%)
Proventi (oneri) finanziari	(23.935)	(25.407)	1.472	(5,8%)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(1.871)	(2.896)	1.025	(35,4%)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	158.681	159.580	(899)	(0,6%)
Imposte	(50.211)	(50.719)	508	(1,0%)
Risultato netto attività operative in funzionamento	108.470	108.861	(391)	(0,4%)
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) del periodo	108.470	108.861	(391)	(0,4%)
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo	108.470	108.861	(391)	(0,4%)

(*) Conformemente alla impostazione adottata a partire dalla Relazione Finanziaria Annuale 2018, lo schema di conto economico riclassificato include gli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri tra le poste che concorrono alla formazione del Margine Operativo Lordo (EBITDA). Il conto economico riclassificato del primo semestre 2018 è stato coerentemente aggiornato per omogeneità di confronto.

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 444,9 milioni di euro, sono aumentati del 2,9% rispetto al periodo a confronto per effetto della crescita delle attività *aviation* (+2,2%), riconducibile al positivo andamento dei volumi e della tipologia di traffico (passeggeri +2,0%). Anche i ricavi del comparto *non aviation* hanno registrato una *performance* positiva (+4,8%), grazie all'andamento delle subconcessioni commerciali (+3,5%), favorito non solo dall'aumento, ma anche dalla tipologia di traffico passeggeri, più favorevole in termini di propensione alla spesa. Sono risultati in crescita anche i ricavi da subconcessioni immobiliari (+9,0%), nonché i ricavi da pubblicità (+17,1%) per effetto del nuovo modello di gestione diretta del *business*.
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 77,9 milioni di euro, in crescita rispetto allo stesso periodo del 2018 per 26,5 milioni di euro per l'incremento, rispetto al 2018, degli investimenti di sviluppo.
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 6,3 milioni di euro e si riducono di 1,1 milioni di euro rispetto al primo semestre 2018, nel quale erano stati registrati maggiori risarcimenti assicurativi per 0,8 milioni di euro.

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali sono pari a 80,2 milioni di euro, con un incremento di 2,7 milioni di euro rispetto al periodo a confronto (+3,5%) principalmente per effetto dell'aumento dei costi per attività manutentive e di supporto commerciale.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 73,0 milioni di euro, si incrementano, analogamente all'andamento dei corrispondenti ricavi già analizzati nel paragrafo precedente, di 25,7 milioni di euro rispetto al periodo a confronto.
- Il Costo del personale, pari a 90,1 milioni di euro, registra un aumento del 5,1% (+4,3 milioni di euro) in relazione al maggiore organico medio impiegato (+102 fte), nonché all'incremento del costo medio. L'andamento dell'organico medio è ascrivibile all'incremento del traffico ed al completamento dell'internalizzazione dell'attività di vigilanza antincendio sullo scalo di Fiumicino e all'internalizzazione dell'attività di vigilanza ai varchi doganali presso gli scali di Fiumicino e Ciampino conclusa ad agosto 2018.
- Gli (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri risultano pari a -0,5 milioni di euro per l'effetto combinato di maggiori accantonamenti per 1,2 milioni di euro e di riassorbimento di fondi preesistenti per 0,7 milioni di euro.

Margine operativo lordo

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 267,9 milioni di euro, in aumento di 4,8 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2018 (+1,8%).

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 53,0 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale di cui è titolare la Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. (nel seguito "ADR", "la Capogruppo" o "la Società"). L'incremento di 1,6 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2018 è attribuibile all'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 30,4 milioni di euro (23,8 milioni di euro nel periodo a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 29,5 milioni di euro, in aumento di 6,4 milioni di euro rispetto al periodo a confronto attribuibile per 5,6 milioni di euro all'effetto dell'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi, che nel periodo in esame ha subito una riduzione, con un impatto negativo sull'accantonamento;
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 0,9 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il primo semestre del 2018 (+0,2 milioni di euro).

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a 184,5 milioni di euro, in diminuzione di 3,4 milioni di euro (-1,8%) rispetto al primo semestre del 2018.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 23,9 milioni di euro, si riducono rispetto allo stesso periodo del 2018 di 1,5 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto della componente dividendi distribuiti che è aumentata (3,5 milioni di euro rispetto a 1,9 milioni di euro nel primo semestre 2018) per il contributo della partecipata Azzurra Aeroporti S.p.A..

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

Tale voce, pari a -1,9 milioni di euro (-2,9 milioni di euro nel primo semestre 2018), include la svalutazione delle partecipazioni nelle collegate Spea Engineering S.p.A. per -0,8 milioni di euro (+0,2 milioni di euro per il periodo a confronto) e Pavimental S.p.A. per -1,1 milioni di euro (-3,1 milioni di euro per il periodo a confronto).

Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite, pari a 50,2 milioni di euro (50,7 milioni di euro nel semestre a confronto), il Gruppo ADR ha conseguito, nel primo semestre 2019, un utile netto di 108,5 milioni di euro, sostanzialmente in linea con lo stesso periodo del 2018.

TABELLA 2
Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
UTILE DEL PERIODO	108.470	108.861
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(55.119)	(1.127)
Effetto fiscale	13.229	271
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	22	(19)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(41.868)	(875)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(1.014)	10
Effetto fiscale	244	(6)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(770)	4
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	766	771
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(41.872)	(100)
UTILE COMPLESSIVO DEL PERIODO	66.598	108.761
di cui		
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo	66.598	108.761

Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 3
Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	Variazione	
Immobilizzazioni immateriali	2.427.495	2.374.328	53.167	
Immobilizzazioni materiali	57.680	44.327	13.353	
Immobilizzazioni finanziarie	71.115	73.008	(1.893)	
Attività per imposte anticipate	51.586	44.290	7.296	
Altre attività non correnti	401	408	(7)	
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.608.277	2.536.361	71.916
Attività commerciali	351.049	316.334	34.715	
Altre attività correnti	15.832	13.136	2.696	
Attività per imposte correnti	7.544	7.739	(195)	
Passività commerciali	(202.094)	(173.732)	(28.362)	
Altre passività correnti	(193.299)	(174.797)	(18.502)	
Passività per imposte correnti	(9.335)	(21.475)	12.140	
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(30.303)	(32.795)	2.492
Fondi per benefici per dipendenti	(3.268)	(540)	(2.728)	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(73.554)	(66.042)	(7.512)	
Altri fondi per rischi ed oneri	(7.348)	(7.409)	61	
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(84.170)	(73.991)	(10.179)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(114.473)	(106.786)	(7.687)
Passività non correnti	(161.508)	(154.515)	(6.993)	
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(161.508)	(154.515)	(6.993)
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.332.296	2.275.060	57.236
Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	1.042.884	1.106.876	(63.992)	
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0	
G	PATRIMONIO NETTO	1.042.884	1.106.876	(63.992)
Passività finanziarie non correnti	1.510.172	1.485.965	24.207	
Altre attività finanziarie non correnti	(1.943)	(4.517)	2.574	
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.508.229	1.481.448	26.781
Passività finanziarie correnti	40.902	16.286	24.616	
Attività finanziarie correnti	(259.719)	(329.550)	69.831	
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(218.817)	(313.264)	94.447
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.289.412	1.168.184	121.228
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.332.296	2.275.060	57.236

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 30 giugno 2019 è pari a 2.608,3 milioni di euro e si incrementa di 71,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2018 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- o aumento delle Immobilizzazioni immateriali (+53,2 milioni di euro), in relazione sostanzialmente agli investimenti del periodo (82,0 milioni di euro) e agli acconti corrisposti ai fornitori (21,9 milioni di euro), in parte compensati dagli ammortamenti (45,4 milioni di euro) e dal recupero degli acconti corrisposti ai fornitori (-5,3 milioni di euro);

- aumento delle Immobilizzazioni materiali di 13,4 milioni di euro per effetto degli investimenti del periodo (+18,0 milioni di euro), e dalla rilevazione, per effetto dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16 in vigore dal 1° gennaio 2019, dei diritti d'uso dei beni in *leasing* (3,0 milioni di euro), con in contropartita una passività finanziaria di pari importo corrispondente al valore attuale dei canoni di locazione che dovranno essere pagati. Tali andamenti sono stati in parte compensati dagli ammortamenti di periodo (7,6 milioni di euro);
- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 1,9 milioni di euro attribuibile alla valutazione delle collegate con il metodo del patrimonio netto, che tiene conto sostanzialmente dei risultati pro-quota del periodo pari a -0,8 milioni di euro per Spea Engineering S.p.A. e -1,1 milioni di euro per Pavimental S.p.A.;
- incremento delle attività per imposte anticipate per 7,3 milioni di euro principalmente in relazione alla variazione negativa del fair value dei derivati.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 30,3 milioni di euro e registra un incremento di 2,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali, pari a 351,0 milioni di euro si incrementano di 34,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2018 per l'aumento dei crediti commerciali dovuto essenzialmente ad una componente di stagionalità associata all'incremento del fatturato.
- Le Passività commerciali aumentano di 28,4 milioni di euro, per effetto dell'incremento per 13,9 milioni di euro dei risconti passivi per le fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione e per 14,3 milioni di euro dei debiti verso fornitori per il maggiore volume di investimenti rispetto alla fine dell'esercizio precedente.
- Le Altre passività correnti si incrementano complessivamente di 18,5 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:
 - incremento dei debiti per servizi antincendio di 3,7 milioni di euro per effetto del costo maturato nel semestre;
 - incremento dei debiti verso il personale di 4,5 milioni di euro attribuibili all'incremento dei debiti con scadenza a breve termine;
 - incremento dei debiti verso istituti previdenziali pari a 2,7 milioni di euro, in relazione all'aumento dei debiti verso il personale;
 - incremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 1,9 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento, nel corso del 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;
 - incremento di 2,7 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.
- Le Passività per imposte correnti si riducono di 12,1 milioni di euro, per effetto del pagamento del saldo delle imposte 2018 e degli acconti 2019, al netto della stima del carico fiscale del periodo.

Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	19.311	19.034	277
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	197.756	181.227	16.529
Altri fondi per rischi e oneri	22.307	24.440	(2.133)
TOTALE	239.374	224.701	14.673
di cui:			
- quota corrente	84.170	73.991	10.179
- quota non corrente (*)	155.204	150.710	4.494

(*) Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 6.304 mila euro al 30.06.2019 e 3.805 mila euro al 31.12.2018.

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 incrementa di 16,5 milioni di euro rispetto al saldo di fine 2018 per effetto degli accantonamenti del periodo, al netto degli utilizzi operativi, 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 2,1 milioni di euro per effetto degli utilizzi per 2,6 milioni di euro e di un riassorbimento di 0,7 milioni di euro, nonché di accantonamenti per 1,2 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 2.332,3 milioni di euro al 30 giugno 2019, in aumento di 57,2 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.042,9 milioni di euro e si riduce di 64,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 sostanzialmente per effetto del pagamento del saldo dei dividendi 2018 (130,7 milioni di euro), parzialmente compensato dal risultato economico complessivo del periodo (66,6 milioni di euro, che include la variazione negativa del *fair value* dei derivati per 41,1 milioni di euro).

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2019 si è attestato a 1.289,4 milioni di euro, in aumento di 121,2 milioni di euro rispetto alla fine del 2018.

TABELLA 4
Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	Variazione
Passività finanziarie non correnti	1.510.172	1.485.965	24.207
Prestiti obbligazionari	1.099.604	1.097.076	2.528
Finanziamenti a medio–lungo termine	249.598	249.559	39
Strumenti finanziari – derivati	159.245	139.330	19.915
Altre passività finanziarie non correnti	1.725	0	1.725
Altre attività finanziarie non correnti	(1.943)	(4.517)	2.574
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.508.229	1.481.448	26.781
Passività finanziarie correnti	40.902	16.286	24.616
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	6.425	16.024	(9.599)
Strumenti finanziari – derivati	33.382	262	33.120
Altre passività finanziarie correnti	1.095	0	1.095
Attività finanziarie correnti	(259.719)	(329.550)	69.831
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(258.369)	(328.200)	69.831
Altre attività finanziarie correnti	(1.350)	(1.350)	0
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(218.817)	(313.264)	94.447
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.289.412	1.168.184	121.228

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.508,2 milioni di euro e si incrementa complessivamente di 26,8 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

- I Prestiti obbligazionari (1.099,6 milioni di euro) sono composti per 232,1 milioni di euro dalla *Tranche A4* in sterline delle obbligazioni emesse originariamente da Romulus Finance, per 398,6 milioni di euro dal prestito obbligazionario EMTN ("*Euro Medium Term Note Program*") emesso da ADR a dicembre 2013 e per 468,9 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a giugno 2017. L'incremento di 2,5 milioni di euro è attribuibile principalmente agli effetti della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato, nonché all'adeguamento della *Tranche A4* al cambio di fine periodo.
- Le Altre passività non correnti accolgono l'iscrizione delle passività finanziarie relative ai contratti di *leasing* per effetto della entrata in vigore del nuovo principio contabile IFRS 16 (di cui si è detto nel commento alle Immobilizzazioni materiali) per complessivi 1,7 milioni di euro.
- Gli Strumenti finanziari – derivati, pari a 159,2 milioni di euro, sono costituiti dal *Cross Currency Swap* di copertura della *Tranche A4* in sterline, che presenta un *fair value* negativo pari a 128,2 milioni di euro, in diminuzione di 2,1 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente tasso di interesse. L'importo residuo di 31,0 milioni di euro è relativo alla quota non corrente del *fair value* negativo di tre contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (aventi un nozionale di 300,0 milioni di euro, con applicazione differita: 20 febbraio 2022), in aumento di 25,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto della tendenziale diminuzione dei tassi d'interesse, registratasi particolarmente significativa soprattutto nella seconda parte del semestre.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia per la parte corrente una condizione di disponibilità netta pari a 218,8 milioni di euro, in diminuzione di 94,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018, principalmente per effetto delle minori disponibilità liquide (-69,8 milioni di euro) e dell'incremento della quota corrente della passività per strumenti finanziari derivati (-33,1 milioni di euro) relativa a quattro contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (aventi un nozionale di 400,0 milioni di euro, con applicazione differita: 20 febbraio 2020). Tali effetti sono stati parzialmente compensati dal decremento di 8,5 milioni di euro della quota corrente del debito per interessi sui prestiti obbligazionari della Capogruppo ADR S.p.A..

TABELLA 5
Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Utile del periodo	108.470	108.861
Rettificato da:		
Ammortamenti	53.040	51.393
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	29.497	23.076
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.052	915
Variazione altri fondi	(2.899)	(3.975)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.871	2.896
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	5.935	10.322
Altri costi (Ricavi) non monetari	4.225	4.151
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni	7	719
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	201.198	198.358
Investimenti in attività materiali	(18.002)	(4.237)
Investimenti in attività immateriali (*)	(103.843)	(55.306)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	(13.992)	(26.105)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	5.256	1.327
Variazione netta delle altre attività non correnti	7	4
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(130.574)	(84.317)
Dividendi corrisposti	(130.672)	(135.028)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(9.783)	(9.573)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	0	(61)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(140.455)	(144.662)
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)	(69.831)	(30.621)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	328.200	301.975
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	258.369	271.354

(*) include acconti corrisposti a fornitori per 21.883 mila euro nel primo semestre 2019 e 589 mila euro nel primo semestre 2018.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	56.220	21.014
Interessi attivi incassati	15	89
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	32.070	32.018

Nel primo semestre del 2019, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 201,2 milioni di euro, in lieve incremento rispetto al periodo a confronto (+2,8 milioni di euro).

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato parzialmente assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 130,6 milioni di euro, rispetto ai -84,3 milioni di euro dello stesso periodo del 2018.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 140,5 milioni di euro, per effetto principalmente del pagamento del saldo dei dividendi 2018.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto del periodo, negativo per 69,8 milioni di euro, ha decrementato le disponibilità liquide a fine periodo a 258,4 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 328,2 milioni di euro.

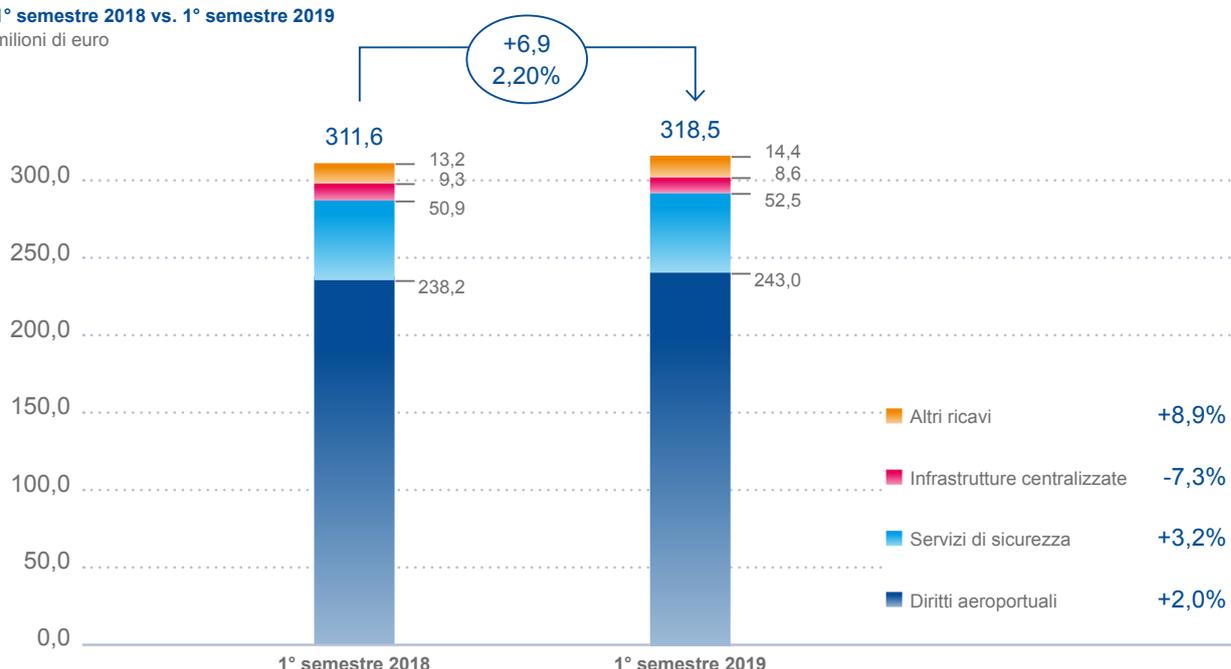
Andamento delle principali aree di business

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 altre attività minori connesse, nel primo semestre 2019 hanno generato ricavi per 318,5 milioni di euro, in aumento del 2,2% rispetto all'anno precedente (+6,9 milioni di euro).

GRAFICO 1
*Performance economica delle attività *aviation**

1° semestre 2018 vs. 1° semestre 2019
milioni di euro



Diritti aeroportuali

I ricavi per diritti aeroportuali, nel primo semestre 2019, sono stati pari a 243,0 milioni di euro, al netto della componente di incentivazione sviluppo traffico, con un incremento del 2,0%, riconducibile a:

- diritti di approdo, decollo e sosta: sono pari a 69,5 milioni di euro, con un incremento del 4,7% conseguente ad un numero di movimenti superiore a quello dell'anno precedente (+2,4%) e maggiore tonnellaggio complessivo degli aeromobili (+3,8%) e dall'adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2019, come stabilito dal Contratto di Programma vigente;
- diritti di imbarco passeggeri: ammontano a 172,3 milioni di euro e registrano un incremento rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente pari all'1,0%. Tale risultato è sostanzialmente conseguente all'incremento dei passeggeri imbarcati (+1,8%), oltre agli effetti conseguenti dall'adeguamento dei corrispettivi che decorrono dal 1° marzo di ciascun anno;
- diritti merci: si attestano a 1,2 milioni di euro, in diminuzione (-7,8%) rispetto a quanto consuntivato nel primo semestre 2018, derivante dal decremento delle merci trasportate (-6,4%), oltre agli effetti conseguenti dall'adeguamento dei corrispettivi che decorrono dal 1° marzo di ciascun anno 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 2019, ricavi per 52,5 milioni di euro, superiori del 3,2% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Tale risultato è conseguente alla variazione del traffico passeggeri, oltre che essere influenzato dagli adeguamenti annuali dei corrispettivi unitari come stabilito dal Contratto di Programma vigente.

Infrastrutture centralizzate

La gestione delle infrastrutture centralizzate, sostanzialmente riconducibile ai ricavi relativi ai *loading bridge*, ha registrato un fatturato di 8,6 milioni di euro, in diminuzione (-7,3%) rispetto al primo semestre 2018, essenzialmente conseguente all'adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2019, come stabilito dal Contratto di Programma vigente, in riduzione rispetto a quelli precedentemente applicati.

Altri ricavi

I ricavi relativi alle altre attività *aviation* sono pari a 14,4 milioni di euro, in incremento (+8,9%) 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 9,6 milioni di euro, in incremento (+11,1%) rispetto al primo semestre 2018, sostanzialmente riconducibile all'incremento di passeggeri imbarcati ed all'adeguamento dei corrispettivi unitari applicati sugli scali di Fiumicino e Ciampino, come stabilito dal Contratto di Programma;
- banchi accettazione passeggeri: ricavi pari a 4,4 milioni di euro, in incremento (+6,9%) rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, in conseguenza dell'effetto combinato della disponibilità di infrastrutture e dell'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari come stabilito dal Contratto di Programma;
- 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 diminuzione (-0,1 milioni di euro) rispetto al primo semestre 2018.

Attività non aviation

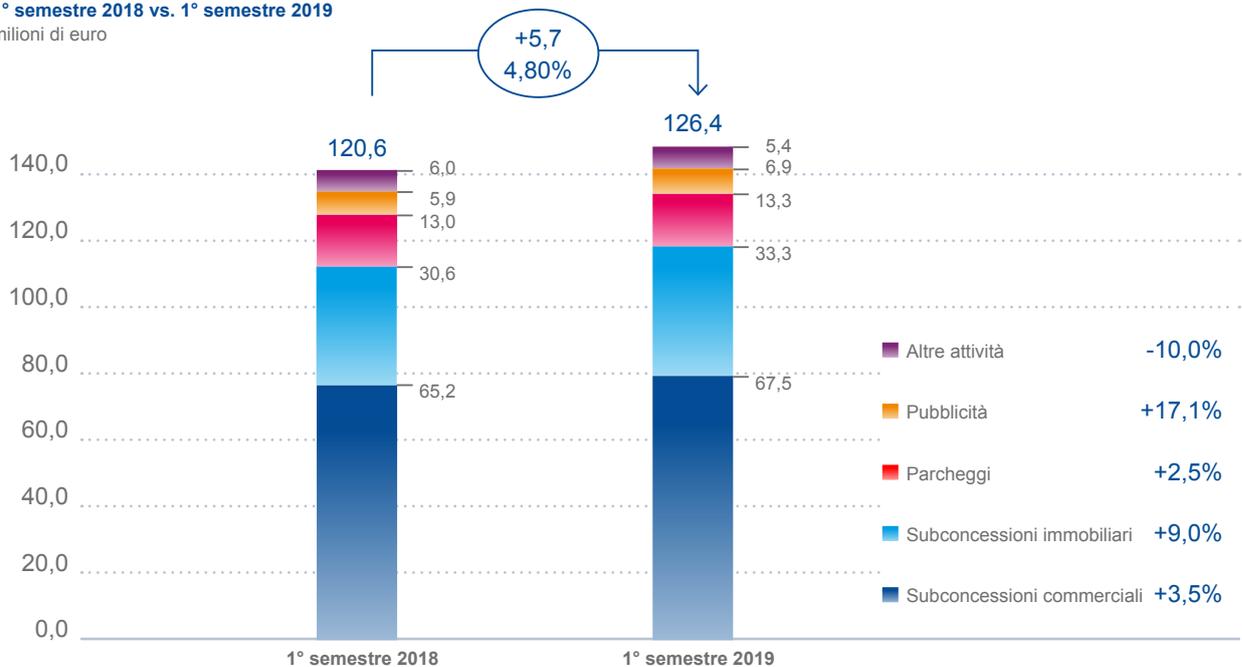
Le attività *non aviation* comprendono attività commerciali (subconcessioni e utenze, parcheggi, *advertising*), immobiliari e altre attività verso terzi.

GRAFICO 1

Performance economica delle attività *non aviation* (milioni di euro)

1° semestre 2018 vs. 1° semestre 2019

milioni di euro



I ricavi *non aviation* sono cresciuti di 5,7 milioni di euro rispetto al primo semestre 2018 e ammontano a 126,4 milioni di euro. Tra le componenti più significative si rilevano i seguenti andamenti.

Subconcessioni commerciali

Le subconcessioni commerciali – che comprendono le subconcessioni per attività di vendita al dettaglio di beni e servizi – hanno consuntivato, nel primo semestre 2019, ricavi per 67,5 milioni di euro, con un incremento rispetto al periodo precedente pari al 3,5%. Tale andamento positivo è riconducibile sia all’incremento del volume (+4,2% crescita passeggeri partenti dal sistema aeroportuale romano), sia al miglioramento del *mix* dei passeggeri rispetto al periodo precedente (+4,1% passeggeri partenti in ambito *Extra-Schengen* a Fiumicino, soprattutto nei segmenti *high spender* dove si è registrata una variazione del +8,9%, con crescita sensibile su destinazioni Cina e Russia); hanno inciso, inoltre, anche le migliori *performance* delle attività commerciali, principalmente nella nuova area commerciale “Avancorpo” in ambito *Extra-Schengen*. In dettaglio:

- *Core Categories*: il segmento ha generato ricavi pari a 23,8 milioni di euro, in aumento dell’ 1,1% rispetto al periodo precedente. L’incremento dei ricavi si è concentrato principalmente in ambito *Extra-Schengen* grazie al succitato incremento del volume di passeggeri e al miglioramento del *mix* dei passeggeri;
- *Specialist Retail*: sono stati registrati ricavi pari a 21,5 milioni di euro, in crescita del 11% principalmente per l’incremento di volume dei passeggeri, soprattutto nel segmento *high spender* (tra gli altri incremento passeggeri con destinazione Cina, Korea, Russia); le *performance* più significative si sono registrate nelle categorie *luxury* (circa +20% di fatturato), *accessories* (+5%) ed *clothing* (+12%). Tuttavia la categoria ha registrato degli impatti negativi dovuti alle chiusure propedeutiche all’apertura dell’*Hub Est*, compensate

dall'andamento positivo dall'area *Extra-Schengen*;

- *Food & Beverage*: i ricavi del semestre sono stati pari a 17,3 milioni di euro, con una crescita del +0,5%; la categoria ha risentito della chiusura definitiva di un punto vendita in Avancorpo (Assaggio) e quella parziale di alcune attività per la revisione dei *layout*; in forte crescita le attività in area T1 grazie al cambio di accettazione di alcuni vettori (+16% di fatturato);
- *Other commercial activities*: le attività di servizio al passeggero, come i cambiavalute, *VAT Refund* e avvolgi-bagagli, hanno registrato ricavi pari a 4,9 milioni di euro in calo rispetto all'anno precedente (-4,1%), soprattutto a causa del calo di fatturato delle attività "cambiavalute".

Subconcessioni immobiliari

I ricavi derivanti dalle attività immobiliari, pari a 33,3 milioni di euro nei primi sei mesi del 2019, sono aumentati del 9,0% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, e sono così ripartiti:

- canoni ed utenze per superfici e spazi sub-concessi i ricavi sono pari a 29,3 milioni di euro, con un incremento pari a circa 2,6 milioni di euro (+9,6%). Tale andamento è attribuibile all'incremento del canone di subconcessione, già previsto contrattualmente, dell'Area Tecnica, dagli spazi subconcessi in Avancorpo per la realizzazione di una sala VIP, aperta al pubblico a fine 2018, dal subentro nei contratti di locazione dell'officina motori e di spogliatoi ricompresi nell'acquisto, effettuato il 17 aprile 2019 da parte di ADR, dei terreni Pianabella e due corpi di fabbrica, e dalla installazione, a seguito di gara, di nuovi apparati ATM presso le aerostazioni di Fiumicino e Ciampino avvenuta nel primo semestre 2018;
- altri corrispettivi addebitati su Fiumicino e Ciampino, calcolati sui volumi di attività gestite (attività alberghiera, lavaggio auto, stazioni di servizio carburanti, etc.): i ricavi sono pari a 4,0 milioni di euro, in lieve aumento rispetto ad analogo periodo dell'anno precedente (+0,2 milioni di euro) derivante dal miglioramento della *performance* degli autonoleggiatori (+6,3%), anche grazie alla correlazione con il traffico extra UE in crescita, in parte compensata da una minor tasso di occupazione degli alberghi.

Parcheggi

La gestione dei parcheggi ha generato ricavi per 13,3 milioni di euro, in incremento rispetto al periodo precedente (+2,5%); tale risultato è stato conseguito nonostante 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 10,9 milioni di euro (+2,2%); benché la pressione della competitività dei mezzi di trasporto alternativi per raggiungere gli scali sia continuata nel periodo, il comparto parcheggi passeggeri ha riconquistato quote di mercato sui parcheggi esterni. L'attrattività del prodotto parcheggio in aeroporto è aumentata anche grazie all'implementazione e messa a regime di 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 di nuove azioni tariffarie tese a recuperare volumi e margini di profittabilità. I canali distributivi *booking-on-line* ed *e-commerce* complessivamente hanno mostrato tassi di crescita molto sostenuti (+14%), grazie ad una maggiore dinamicità di *pricing*. È stata, inoltre, sviluppata ulteriormente l'attività di *web marketing* a supporto del *business* e del marchio *easyParking* con la nuova piattaforma di prenotazione *on line* che migliora la *customer experience*;
- parcheggi operatori aeroportuali: ricavi pari a 2,4 milioni di euro, in aumento rispetto all'anno precedente (+4,3%), malgrado il già citato effetto della riduzione degli stalli auto dipendenti Alitalia più che compensato da altri operatori che hanno chiuso nuovi contratti di parcheggio.

Pubblicità

I ricavi da attività pubblicitarie sono pari a 6,9 milioni di euro, con un incremento del 17,1% rispetto allo stesso periodo dell'precedente. La crescita dei ricavi è dovuta al cambio di modello di gestione del business che vede coinvolta ADR direttamente nelle attività strategiche a maggiore valore aggiunto, permettendo il miglioramento dei risultati economici della linea di business.

Altre attività

I ricavi generati dalle altre attività, nel primo semestre 2019, sono stati pari a 5,4 milioni di euro, in flessione rispetto al periodo a confronto di 0,6 milioni di euro (-10,0%); le voci più rilevanti hanno fatto registrare i seguenti andamenti:

- ricavi per il riaddebito di pulizie e depurazione biologica per 1,7 milioni di euro, in aumento del 7,5% rispetto al periodo a confronto;
- ricavi per sistemi informativi, pari a 0,6 milioni di euro, sostanzialmente in linea rispetto al primo semestre 2018;
- ricavi per addestramento a terzi, pari a 0,2 milioni di euro, in riduzione di 0,2 milioni di euro.
- ricavi per altre vendite (carburanti, materiali di consumo, etc), pari a 0,2 milioni di euro, in flessione di 0,3 milioni di euro rispetto al primo semestre 2018 in relazione all'affidamento a terzi dell'attività di rivendita di carburante in area *air side* a partire da febbraio 2018.

Qualità del servizio

Per la misurazione delle *performances* di servizio, ADR si avvale sia dei metodi di valutazione adottati dalle più importanti associazioni internazionali che di parametri *standard* qualitativi concordati e periodicamente aggiornati con l'amministrazione concedente (ENAC) e pubblicati attraverso la cd. *Carta dei Servizi*.

Il primo semestre 2019 del Gruppo 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.

Nel primo semestre del 2019 le rilevazioni effettuate da ACI hanno evidenziato un valore *record*, con l'indice di soddisfazione complessiva dei passeggeri per i servizi offerti dall'aeroporto di Fiumicino pari a 4,43 (scala compresa tra 1-scadente e 5-eccezionale), in ulteriore incremento rispetto al dato medio annuo del 2018, pari a 4,40, 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 processi come i controlli di sicurezza e il *check-in*, il miglioramento del *wayfinding* (in particolare modo la segnaletica interna e l'informazione ai passeggeri), la cortesia e la disponibilità dello *staff* aeroportuale, il servizio *Wi-Fi* e l'offerta commerciale. In termini di *comfort*, significativo impatto hanno avuto l'igiene e la disponibilità delle *toilette*, insieme alla generale pulizia delle aerostazioni, costantemente monitorata da personale aeroportuale dedicato.

Per quanto riguarda la qualità erogata, attraverso un sistema di monitoraggio capillare, costituito da circa 14.000 controlli oggettivi effettuati ogni mese presso gli scali di Fiumicino e di Ciampino, è stato possibile rilevare un sensibile incremento dei livelli di servizio offerti rispetto al 2018. In evidenza la riduzione dei tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio per i voli nazionali, che passano dai 20 minuti e 16 secondi del primo semestre del 2018 (tempo nel 90% dei casi), ai 18 minuti e 41 secondi del primo semestre del 2019 (-8%). Scenario analogo per i tempi di riconsegna dei voli internazionali, che si riducono di circa il 2%, stabilizzandosi a 30 minuti e 14 secondi nel primo semestre del 2019. 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 continua ad essere stabile su 3,99. Sul versante della qualità percepita si confermano le *performance* positive ottenute nel 2018, con una percentuale di passeggeri complessivamente soddisfatti del 97%.

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 soddisfatti è passata dal 91% del primo semestre del 2018 al 94% del primo semestre del 2019. Da segnalare l'incremento della percentuale di passeggeri soddisfatti relativamente al *comfort* dell'aeroporto, che ha fatto registrare un aumento di 9 punti percentuali, passando dal 79% del primo semestre del 2018 all'88% del primo semestre del 2019. Risultati positivi anche sul processo della riconsegna bagagli, che registra l'89% di passeggeri soddisfatti nel primo semestre del 2019 (+3 punti percentuali) ed un miglioramento del 19,5% delle *performance* sui tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio (21 minuti e 27 secondi nel primo semestre 2019). Infine, in termini di qualità erogata, si apprezzano i miglioramenti rilevati nei tempi relativi al processo del controllo sicurezza, che si attestano a 3 minuti e 37 secondi del primo semestre 2019 a fronte di 4 minuti e 14 secondi del primo semestre del 2018 (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 primo semestre del 2019 ADR ha raggiunto gli obiettivi per entrambi gli aeroporti gestiti. I risultati ottenuti sono stati così buoni da consentire l'ottenimento del massimo grado di beneficio contrattualmente stabilito con riferimento ad entrambi gli scali.

Carta dei servizi: gli indicatori di qualità

La Carta dei Servizi (CDS) contiene indicatori di qualità per ogni tipologia di passeggero. Il documento è articolato in due sezioni principali:

- o indicatori di qualità: include un elenco di KPI di qualità percepita e erogata stabiliti da ENAC, inclusi i dati finali dello scorso anno e l'obiettivo per l'anno di validità della Carta dei Servizi;
- o guida dell'aeroporto: fornisce informazioni su *wayfinding*, compagnie aeree che lavorano in aeroporto, parcheggio, navetta Bus / Taxi / NCC / servizi ferroviari.

La CDS viene aggiornata annualmente attraverso un processo che prevede il massimo coinvolgimento dei diversi soggetti interessati ed è approvata dal regolatore ENAC.

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

	U.M.	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018(*)	STANDARD
Fiumicino				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> common per voli non sensibili, entro 12 minuti	%	95,6	95,3	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 5 minuti per voli non sensibili	%	98,7	97,1	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti in ambito nazionale	%	95,5	94,2	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 24 minuti in ambito Schengen	%	98,9	98,6	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 26 minuti in ambito <i>Extra-Schengen</i>	%	98,8	99,0	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 23 minuti in ambito nazionale	%	96,8	94,8	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 32 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	96,5	96,5	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 34 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (narrow body)</i>	%	97,3	96,0	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 40 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (wide body)</i>	%	90,1	88,2	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	81,0	78,1	75
Ciampino				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> , entro 17 minuti	%	88,9	91,5	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 7 minuti	%	99,5	98,9	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti	%	98,3	97,0	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 25 minuti	%	95,4	84,9	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	80,0	77,6	75

(*) Rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria Consolidata Semestrale al 30 giugno 2018, è stato modificato lo *standard* relativo alla puntualità in partenza, sia per Fiumicino che per Ciampino.

Rispetto al 2018 sono stati definiti target più sfidanti per lo scalo di Fiumicino proprio per quegli indicatori che nel corso del 2018 hanno registrato una *performance* particolarmente positiva. In particolare: percezione complessiva dei servizi in aeroporto, livello di sicurezza personale e patrimoniale, livello di pulizia delle *toilette*, disponibilità dei carrelli portabagagli, servizio *Wi-Fi*, offerta commerciale, sito web, professionalità del personale e servizio biglietteria.

I risultati di Fiumicino del primo semestre 2019, in termini di qualità erogata, evidenziano complessivamente un andamento migliore rispetto al primo semestre del 2018. Significativi i progressi nei tempi di riconsegna bagagli, dove sono stati registrati miglioramenti fino a 2 punti percentuali, oltre alla puntualità in partenza che, con un aumento di 3 punti percentuali, si attesta all'81%. Anche la *performance* del processo relativo al controllo del bagaglio a mano registra un miglioramento di 1,6 punti percentuali rispetto al primo semestre del 2018. Si mantiene invece stabile, comunque su livelli elevati, la *performance* relativa al tempo di attesa in coda al banco *check-in*.

Anche sullo scalo di Ciampino l'andamento dei livelli di qualità erogata risulta migliorata per tutti i processi. Solo le attese in coda al banco *check-in* entro un tempo predefinito hanno registrato un calo di -2,6 punti percentuali. In netto miglioramento la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro un tempo predefinito (+10,5 punti percentuali) e della puntualità in partenza (+2,4 punti percentuali).

LE ATTIVITÀ DEL PERIODO



Investimenti del Gruppo ADR

TABELLA 1

Investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre 2019, 2018 e 2017

(MILIONI DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018	1° SEMESTRE 2017
Investimenti Concessione Aeroportuale	78,0	51,5	66,2
Altri investimenti materiali ed immateriali	22,0	7,5	6,0
Totale investimenti	100,0	59,0	72,2
Interventi di rinnovo (*)	14,0	26,1	32,7
TOTALE	114,0	85,1	104,9

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

Nel primo semestre 2019 sono proseguite le iniziative in attuazione del Contratto di Programma. Sono stati spesi in totale 114,0 milioni di euro, così articolati:

- 81,9 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità; in particolare, 43,1 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est, 13,2 milioni di euro per la realizzazione di nuovi Terminal e Moli e 25,6 milioni di euro per il potenziamento di piazzali aeromobili;
- 18,1 milioni di euro per lo sviluppo di impianti e dei sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e di altri interventi minori;
- 14,0 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

(Milioni di euro)	1° SEMESTRE 2019
Sistema aerostazioni Est	43,1
Interventi su piste e piazzali	25,6
di cui principali:	
Acquisizione terreno loc. Pianabella	15,7
Urbanizzazione area ovest / Piazzali "W"	6,1
Interventi su terminal e moli	13,2
di cui principali:	
Interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei terminal	8,7
Terminal 3 – ristrutturazione	3,0
Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori	18,1
di cui principali:	
Sviluppi immobiliari (Business District I, Epua 3, III Hotel)	4,6
Interventi di manutenzione su edifici in subconcessione	2,1
Totale investimenti	100,0
di cui:	
Ultimati	71,3
in corso	28,7
Interventi di rinnovo	14,0
TOTALE	114,0

Sviluppo della Capacità Aeroportuale

Terminal e Moli

Presso l'aeroporto di Fiumicino stanno proseguendo i lavori relativi agli interventi di potenziamento di capacità sul fronte aerostazioni "Est", che riguardano in particolare la realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1. Sono stati, inoltre, avviati i lavori per l'estensione del Terminal 1 sul fronte Ovest, verso le aree precedentemente occupate dal Terminal 2, per la realizzazione del Nodo dell'Area di Imbarco D e per la riqualifica dell'Area di Imbarco C.

Tali opere, la cui conclusione è attualmente prevista, con fasi di progressiva apertura all'esercizio, tra giugno 2020 e novembre 2021, consentiranno di incrementare la capacità aeroportuale dei Terminal di Fiumicino di circa 9 milioni di passeggeri all'anno, grazie a 70.000 metri quadrati aggiuntivi di superficie disponibile e 30 nuove aree di imbarco, di cui 13 a contatto con il Molo (attraverso pontili di imbarco aeromobili), e contestuale dismissione di 16 aree di imbarco "remote" (servite da autobus). La tipologia di traffico servito sarà Domestico-Schengen; il livello di qualità degli ambienti sarà particolarmente elevato e comparabile con quello delle aree aeroportuali entrate in esercizio a partire da dicembre 2016 (Avancorpo e Molo dell'Area di Imbarco E). L'estensione delle superfici commerciali risulterà pari a circa 18.000 metri quadrati. L'Area di Imbarco A, in particolare, sarà certificata secondo il protocollo *Leadership in Energy Environmental Design (LEED) Classe Gold* (la massima ottenibile), dal momento che utilizza materiali, tecnologie e metodologie di lavoro secondo i più avanzati criteri dell'innovazione, del contenimento energetico e del riciclo dei materiali.

Nel mese di aprile, presso l'area est del Terminal 1, è stata aperta all'esercizio la quinta isola *check-in*, dotata di 28 nuovi banchi. Questa struttura, basata sul nuovo *concept* di banco accettazione, caratterizzato da finiture di pregio ed elevata ergonomia per gli operatori, è dotata di un doppio nastro per l'invio dei bagagli ai sistemi di controllo e smistamento per il successivo imbarco; grazie a tale sistema vengono di fatto azzerati i tempi di attesa per il passeggero derivanti da accumuli di bagagli sul nastro del *check-in*; nella nuova struttura sono inoltre presenti due unità *Self Bag Drop*, dedicate ai passeggeri che hanno effettuato il *check-in on-line* o il *self check-in* e devono imbarcare il bagaglio autonomamente.

Piste e Piazzali

Anche l'*Airside* di Fiumicino è stato interessato da interventi di ampliamento della capacità. Sono sostanzialmente completati i lavori di realizzazione dei nuovi piazzali Ovest Seconda Fase, che consentono di incrementare la capacità aeroportuale con ulteriori 9 piazzole di sosta aeromobili, dotate di tutti gli impianti per il servizio a terra dei velivoli, che si aggiungono alle 129 piazzole già disponibili, per far fronte alla crescente domanda di sosta.

Espansione dell'area aeroportuale

È stato perfezionato nel mese di marzo l'acquisto di terreni, per circa 60 ettari, nell'area cosiddetta "Pianabella", tra il parcheggio "lunga sosta" e l'area tecnica di Fiumicino. Su tali terreni verranno realizzate le infrastrutture inserite nel piano di sviluppo dello scalo.

Rispetto agli investimenti previsti nel Contratto di Programma tra ENAC e ADR, non hanno avuto inizio gli interventi di progettazione della quarta pista di volo e del primo modulo dei terminal di "Fiumicino Nord", afferenti alla futura espansione dello scalo, a causa di ritardi approvativi nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Masterplan al 2030, in corso di istruttoria presso il Ministero dell'Ambiente.

Miglioramento del servizio

Terminal

Per quanto riguarda le aerostazioni esistenti, sono proseguiti gli interventi volti al costante miglioramento della qualità e del *comfort* degli ambienti, del livello di servizio reso ai passeggeri e dell'efficienza delle infrastrutture messe a disposizione degli operatori aeroportuali (principalmente compagnie aeree e società di assistenza a terra).

In particolare, per quanto riguarda lo scalo di Fiumicino:

- nel mese di aprile sono terminati i lavori di riconfigurazione delle aree controllo passaporti presso il Terminal 3, per quanto riguarda i flussi passeggeri in arrivo, partenza e transito; la riconfigurazione è stata caratterizzata da una modifica dei flussi dei passeggeri e da un incremento sia delle postazioni di controllo automatico elettronico (+6 unità "e-gate") sia delle cabine di controllo per passaporti tradizionali, che sono state arricchite di 2 nuovi box a tripla postazione, che consentono una maggiore velocità di controllo; tali interventi hanno consentito di agevolare e velocizzare significativamente le operazioni di controllo passaporti, con riduzione dei tempi di attesa e favorendo la percezione, da parte del passeggero, di un'area maggiormente ordinata, efficiente e rispondente alle proprie esigenze di immediata individuazione e fruibilità di un percorso chiaro e fluido;
- è stata inoltre realizzata e resa operativa dal mese di aprile, presso l'area est del Terminal 3, una nuova "Family Lane" per controlli di sicurezza dedicati alle famiglie con passeggino, allo scopo di velocizzare e snellire le operazioni di controllo per tale tipologia di utenza;
- sempre nel mese di aprile è terminata l'attività di potenziamento della capacità delle linee di controllo ai varchi sicurezza del Terminal 1 lato ovest e del Terminal 3 lato est, mediante il dimezzamento dei tempi di avvicinamento ai passeggeri utenti delle vaschette su cui posizionare gli oggetti da sottoporre a controllo radiogeno, con conseguente riduzione dei tempi di coda;
- proseguono, infine, i lavori per il progressivo miglioramento della segnaletica al passeggero, allo scopo di renderla sempre più chiara e intuitiva, in un contesto caratterizzato dai continui cambiamenti determinati dai cantieri in corso e dalle ottimizzazioni dei flussi passeggeri periodicamente poste in atto. Grazie alla nuova segnaletica, l'indirizzamento del passeggero, particolarmente nei punti di snodo dei flussi, viene supportato da cartelli a messaggio variabile con tecnologia a LED; le indicazioni sono fornite in più lingue, tra le quali russo e cinese; la segnaletica ha, oltre alla funzione di orientamento, anche quella di agevolare alcuni processi aeroportuali (ad esempio, presso le aree controllo sicurezza e passaporti i passeggeri vengono indirizzati verso le postazioni libere più vicine).

Altre infrastrutture e sistemi

È stato aperto ufficialmente, nel mese di marzo, il nuovo canale di acquisti *online*, www.romeairports.com, in grado supportare l'offerta di servizi sia di ADR che di terze parti, che, grazie ad una *user experience* innovativa, semplifica e agevola il processo di acquisto; sono al momento acquistabili servizi come parcheggi, *fast-track*, soste in sale VIP ed altri; il servizio è in fase di progressiva espansione.

Parcheggi e infrastrutture a servizio dell'aeroporto

A Fiumicino è stata inserita nelle colonnine poste all'ingresso ed all'uscita dei parcheggi la funzionalità cosiddetta *card-in / card-out*. Con il semplice contatto della carta di credito il sistema determina automaticamente anche l'inizio e la fine della sosta in modalità totalmente *ticketless*; tale funzionalità aggiuntiva è diventata operativa dal mese di giugno e garantisce un prezioso risparmio di tempo agli utilizzatori di tale servizio.

Progetti immobiliari

Sono in fase di avanzata progettazione le seguenti nuove infrastrutture a supporto dell'aeroporto di Fiumicino:

- un nuovo polo direzionale, in prossimità dei terminal e della stazione ferroviaria, denominato "*Business City*", caratterizzato da una qualificata offerta di spazi per uffici e da un *mix* di funzioni accessorie (centro congressi, aree di *co-working*, palestra, centro medico, supermercato, *food & beverage*), che offrirà nuovi servizi ai passeggeri e attrarrà nuovi fornitori, favorendo lo sviluppo dell'aeroporto; l'iniziativa rappresenta, inoltre, un'importante leva competitiva di Fiumicino nei confronti di altri aeroporti;
- un terzo edificio per uffici aeroportuali, denominato "*EPUA 3*", presso l'area antistante il Terminal 1, a completamento dell'offerta di tale segmento in area contigua ai *terminal*, e un terzo hotel di categoria 4 stelle *Superior*, che sarà gestito dal gruppo *Radisson Hotels*, ubicato in adiacenza al Terminal 1, con una capacità ricettiva di circa 290 camere; le suddette iniziative rispondono alle esigenze del fabbisogno di spazi e servizi in linea con la crescita del traffico aereo e degli altri servizi correlati.

Innovazione, ricerca e sviluppo

Nel corso del primo semestre 2019 non sono stati contabilizzati specifici investimenti in ricerca e sviluppo.

Risorse umane

TABELLA 1
Principali indicatori Risorse Umane

	U.M.	30.06.2019	31.12.2018
Organico del Gruppo ADR per società (forza puntuale)	n°	3.768	3.453
ADR	n°	1.448	1.401
ADR Tel	n°	56	55
ADR Assistance	n°	525	389
ADR Security	n°	1.016	990
ADR Mobility	n°	66	61
Airport Cleaning	n°	657	557
Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale (forza puntuale)	n°	3.768	3.453
Contratto indeterminato	n°	3.118	2.789
Contratto determinato	n°	650	664
	U.M.	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Organico del Gruppo ADR per società (forza media)	FTE	3.152,5	3.050,3
ADR	FTE	1.376,0	1.360,0
ADR Tel	FTE	55,5	57,9
ADR Assistance	FTE	352,1	306,4
ADR Security	FTE	789,4	754,7
ADR Mobility	FTE	62,2	61,4
Airport Cleaning	FTE	517,3	509,9
Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale (forza media)	FTE	3.152,5	3.050,3
Contratto indeterminato	FTE	2.638,3	2.578,2
Contratto determinato	FTE	514,2	472,1

Organici

Il Gruppo ADR chiude il primo semestre 2019 con un organico di 3.768 unità, in aumento di 315 unità (+9,1%) rispetto alla fine dell'esercizio 2018. In particolare, si segnala un incremento del personale con contratto a tempo indeterminato di 329 unità (+11,8%), per effetto dell'applicazione del D.L. 87/2018 convertito in L. 96/2018 (cosiddetto *Decreto Dignità*).

Poiché il confronto tra i due periodi in esame è condizionato dagli impatti derivanti dalla stagionalità del traffico passeggeri, l'analisi degli scostamenti tra i due riferimenti puntuali indicati in tabella risulta essere poco significativa. Per tale motivo i commenti che seguono si incentrano sulle principali variazioni intervenute sull'organico medio rispetto allo stesso periodo del 2018.

L'organico medio di Gruppo al 30 giugno 2019 è pari a 3.152,5 fte, in aumento di circa 102,2 fte (+3,4%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale incremento è principalmente dovuto a:

- crescita del traffico passeggeri, che rispetto al periodo precedente, registra un incremento del 2%, con conseguente impatto sulle principali aree operative (ADR Assistance, ADR Security, Airport Cleaning);
- completamento dell'internalizzazione dell'attività di vigilanza antincendio e di codifica manuale dei bagagli da stiva presso lo scalo di Fiumicino, nonché dell'internalizzazione dell'attività di controllo sicurezza presso i varchi staff e crew degli scali di Fiumicino e Ciampino (conclusa ad agosto 2018).

Gli impatti derivanti dalla crescita del traffico e delle iniziative di internalizzazione sono stati parzialmente compensati da azioni di efficientamento dei processi e di recupero della produttività.

L'organico a tempo indeterminato del primo semestre 2019 è pari a 2.638,3 fte, in crescita di 60,1 fte (+2,3%) rispetto allo stesso periodo del 2018, per effetto dell'applicazione del D.L. 87/2018 convertito in L. 96/2018 (c.d. *Decreto Dignità*).

Formazione

Anche nel primo semestre del 2019 il Gruppo ADR ha dedicato una particolare attenzione alle attività di formazione. Il numero di ore di formazione ed addestramento erogate è stato complessivamente pari a 42.897 con un totale di 7.798 partecipanti. Sul totale delle ore di formazione erogate, circa il 30% 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 progettato ed avviato nel corso dei primi sei mesi un piano di formazione con *focus* sulla *Customer Experience Education* con una partecipazione di 921 addetti ed un monte ore complessivo di 7.370 ore erogate.

Si sottolinea che alla formazione in modalità tradizionale d'aula viene affiancata quella in modalità *e-learning* che ha riguardato prevalentemente tematiche di *compliance* normativa. Le partecipazioni sono state nel primo semestre 2.443, per un totale di 4.985 ore di formazione erogate. Di estremo interesse anche l'offerta di percorsi multimediali di auto-sviluppo in modalità *e-learning*, che ha visto nel periodo il lancio di una nuovo modulo sulla Comunicazione, che si aggiunge a quelli sulla guida e lo sviluppo dei collaboratori e del *Problem Solving & Execution*, avviati nel 2018. Ad oggi, tali iniziative hanno visto 557 partecipazioni, per un totale di 2.228 ore di formazione erogate.

Relativamente alla Security Aeroportuale sono state infine formate 775 risorse, per un totale di 5.121 ore di formazione erogate.

Ambiente e sostenibilità

L'impegno di ADR per le tematiche di ambiente e sostenibilità non si esaurisce nel conseguimento della certificazione ISO 14001:2015 citata in apertura di relazione. Attraverso il Piano di Sostenibilità Ambientale ADR identifica un articolato programma di interventi ed obiettivi di minimizzazione dell'impatto ambientale. Il Piano si ispira alle linee guida internazionali definite dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite attraverso gli SDGs (*Sustainable Development Goals*),

Anche il Contratto di Programma (concessione) stipulato con ENAC definisce i dei *target* di miglioramento dei livelli di sostenibilità su base annuale. I parametri periodicamente consuntivati sono i seguenti:

- 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.

L'andamento degli indicatori ambientali consuntivati nel corso del primo semestre del 2019 sono risultati ampiamente superiori rispetto ai parametri concordati con il regolatore.

Consumi energetici

L'aeroporto di Fiumicino nel primo semestre 2019 è stato alimentato con energia elettrica prodotta per il 97,3% da una centrale di cogenerazione presente sul sedime aeroportuale, mentre il rimanente 2,7% 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 2019 dal mantenimento per entrambi gli scali della certificazione del Sistema di Gestione dell'Energia secondo la norma ISO 50001.

Per quanto concerne lo scalo di Fiumicino nel primo semestre 2019 sono stati consumati 77,7 GWh, con un indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) pari a 8,4, inferiore del 4% rispetto al 2018, grazie alle numerose azioni di risparmio energetico poste in essere sugli impianti e sui sistemi.

Nel primo semestre 2019 7.800 kWh sono state prodotte da fonte eolica mentre l'impianto fotovoltaico ha prodotto 213.000 kWh.

Emissioni di CO₂

Come specificato in apertura di relazione lo scalo di Ciampino ha mantenuto, nel 2019, il livello 3+ di accreditamento ACA “Neutrality” relativamente alle emissioni 2018.

Fiumicino lo scorso anno, si è confermato al livello 3+ di accreditamento ACA “Neutrality” relativamente alle emissioni dell’anno 2017.

Entrambi gli scali si posizionano nel panorama mondiale tra i pochissimi aeroporti ad aver conseguito questo risultato. Tali risultati sono stati conseguiti principalmente grazie ad azioni di risparmio energetico.

Nella fattispecie per quanto concerne Fiumicino si sono ridotte anche le emissioni indirette grazie al coinvolgimento degli *stakeholder* per l’uso del *car sharing free floating* e al potenziamento degli stazionamenti dei bus, come alternative sostenibili per l’arrivo dei passeggeri in aeroporto. Per lo scalo di Fiumicino la prossima sottomissione ACA avverrà a novembre al fine di certificare le emissioni del 2018.

Gestione dei rifiuti

Nel primo semestre 2019 sono stati avviati ad impianti di recupero circa l’87% dei rifiuti totali prodotti a Fiumicino ed il 51% dei rifiuti prodotti a Ciampino.

Durante il primo semestre 2019 è continuato il monitoraggio puntuale delle *performance* ambientali dei sub-concessionari *food & beverage* serviti dal “porta a porta”, attraverso la redazione di una specifica reportistica che mette in relazione il fatturato e le superfici sub-concesse con la produzione di rifiuti dei singoli punti vendita. Gli esiti del monitoraggio sono stati inviati periodicamente ai sub-concessionari.

È proseguita, inoltre, l’attività di verifica del conferimento dei rifiuti indifferenziati, come ulteriore strumento di stimolo alla corretta differenziazione. L’analisi, effettuata a campione su sacchetti di rifiuto indifferenziato, è finalizzata a verificare che all’interno la percentuale di rifiuto “differenziabile” sia inferiore ai livelli massimi previsti. I risultati non conformi vengono comunicati ai sub-concessionari affinché questi provvedano a migliorare le proprie *performance*.

Sono state acquistate ulteriori sette macchine compattatrici di bottiglie in PET e lattine di alluminio che saranno installate nel mese di luglio presso i controlli sicurezza dei terminal dello scalo di Fiumicino, al fine di ridurre la quantità di rifiuti liquidi da smaltire e garantire il recupero dei contenitori stessi come imballaggi in plastica e metallo. Inoltre le macchine compattatrici già installate nel 2018 saranno revisionate/modificate per adattarle al nuovo restyling della preparation area del T3. Anche presso l’aeroporto di Ciampino, entro il mese di luglio, è prevista l’installazione di due macchine compattatrici di imballaggi in plastica.

Si è concluso l’iter di acquisizione di n. 2 compostatori elettromeccanici per la realizzazione di un impianto di compostaggio della capacità di circa 1.000 t/anno di scarti alimentari provenienti dai ristoranti e bar dei terminal, al fine di realizzare un sistema green di gestione e valorizzazione della frazione organica in ambito aeroportuale (auto-compostaggio) che inizia e si conclude nell’ambito territoriale, dove il rifiuto organico viene prodotto. Il compost ottenuto sarà riutilizzato nelle aree verdi dell’aeroporto, valorizzando direttamente in loco il prodotto.

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 sono presenti 16 centraline fisse a Fiumicino e 12 a Ciampino. Di volta in volta, in funzione di particolari esigenze, vengono effettuati controlli con centraline rilocabili (5 in totale per i due scali).

I sistemi in esercizio sono stati aggiornati attraverso l'implementazione di un nuovo hardware e di un software aggiornato per la gestione delle centraline, la cui messa a punto è proseguita per l'anno in corso.

Il monitoraggio annuale condotto nel 2018 sullo scalo di Fiumicino ha evidenziato il pieno rispetto dei valori previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale.

Per lo scalo di Ciampino, ove nel tempo in talune zone si era riscontrato il superamento di taluni limiti, con la pubblicazione, avvenuta ad inizio 2019 del Decreto Ministeriale prot.n.0000345 del 18.12.2018 è stato varato il piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore dedicato proprio all'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino.

Peraltro proprio su questo scalo è in fase di sperimentazione una nuova procedura di decollo che si ritiene possa dare vantaggi significativi dal punto di vista dell'impatto acustico nella zona aeroportuale.

FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO ADR



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 imprevedibili, 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, Vueling Airlines ed easyJet.

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; 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 2019, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo ADR si è attestato a 1.289,4 milioni di euro (1.168,2 milioni al 31 dicembre 2018).

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 2019 pari a 900 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.

Dal luglio 2016 un *pool* di banche ha concesso ad ADR una linea di finanziamento di tipo revolving ("RCF"), di importo pari a 250 milioni di euro con scadenza nel luglio 2023.

Si ricorda che nel dicembre 2016 sono 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 2019, tali 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 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 2019 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 semestrale 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 2019 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 del Gruppo al 30 giugno 2019, pari a 258,4 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 imprevisti. Inoltre risultano disponibili, al 30 giugno 2019, 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 di cui 300 sono stati chiusi in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria del 2017. 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.

A valle della citata delibera del luglio 2018, sono stati sottoscritti, in data 7 agosto 2018, ulteriori tre contratti IRS *forward starting* per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022 e durata di 10 anni a copertura del rischio correlato al rifinanziamento del *bond* in scadenza ad

inizio 2023.

Al 30 giugno 2019 risultano in essere, pertanto, sette contratti IRS *forward starting* per un valore nozionale complessivo di 700 milioni di euro aventi efficacia a decorrere (i) dal febbraio 2020, per 400 milioni di euro e a copertura del rifinanziamento del *bond* in scadenza a febbraio 2021, e (ii) dal febbraio 2022, per 300 milioni di euro e a copertura del rifinanziamento del *bond* in scadenza a febbraio 2023. Tutti i contratti hanno un'orizzonte di copertura pari a 10 anni.

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 dalle agenzie Standard & Poor's ("S&P"), Moody's e Fitch. Il livello di *rating* assegnato influenza sia il costo del debito corrente (secondo parametri contrattualmente definiti per la sola linea RCF) che le caratteristiche dei *covenants* inclusi nei contratti bancari, con particolare riferimento ai livelli dei *ratio* finanziari da rispettare.

Per quanto riguarda il giudizio di *rating* assegnato ad ADR dalle suddette agenzie, si segnala che il 28 gennaio 2019 Moody's, avendo apprezzato una riduzione del rischio connesso all'avvio in tempi brevi di una procedura di revoca della concessione di Autostrade per l'Italia (di seguito "ASPI"), ha risolto il giudizio *"review for downgrade"* (precedentemente avviato il 22 agosto 2018), assegnando un *outlook* negativo su Atlantia, ASPI e ADR.

Tuttavia, il 4 luglio 2019 la stessa agenzia ha riaperto il giudizio di *"review for downgrade"* su tutto il Gruppo Atlantia per le rinnovate incertezze sull'esito della vicenda del crollo del Polcevera connesse alla pubblicazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del parere prodotto dalla commissione di giuristi riguardante proprio la risoluzione anticipata della concessione di ASPI.

In data 11 luglio 2019 anche S&P ha posto tutti i *rating* del gruppo Atlantia, incluso quello di ADR, in *"credit watch negative"*, avendo valutato un incremento delle incertezze connesse alla concessione ASPI a seguito della pubblicazione del parere di cui sopra.

Tutti i movimenti sul *rating* di ADR effettuati dalle agenzie in questo periodo sono riconducibili a fattori esogeni al Gruppo ADR (*rating* sovrano Italia e variazioni del *rating* del Gruppo Atlantia).

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, seppure 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 ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione del 7,77% in Azzurra Aeroporti S.p.A. (di seguito “Azzurra”), in favore dei finanziatori della stessa Azzurra. Anche tale 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 2019 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.

Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale

Il Decreto 10 gennaio 2019 emesso dall'Agenzia del Demanio definisce la modalità di determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2019-2021. L'Agenzia, in continuità con quanto già disposto in precedenza, ha confermato anche per il prossimo triennio la metodologia individuata con Decreto Interdirigenziale del 30 giugno 2003 e basata sul WLU (*Work Load Unit*, corrispondente a 1 passeggero o a 100Kg di merce o posta). Tale metodologia di calcolo è stata confermata come ancora valida sia da ENAC che dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ed è in linea con quanto previsto all'art. 2 comma 4 dell'Atto Unico - Convenzione Contratto di Programma, laddove è previsto l'obbligo di ADR di corrispondere ad ENAC il canone annuo di concessione.

Legge Europea 2018

La Legge 3 maggio 2019, n. 37 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018" (pubblicata nella G.U. 11/5/2019, n. 109) prevede all'articolo 10 (Disposizioni in materia di diritti aeroportuali - Procedura di infrazione n. 2014/4187) una disposizione in materia di diritti aeroportuali con cui vengono trasferite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") le funzioni di Autorità nazionale di Vigilanza relativamente ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del DL 78/2019, convertito, con modificazioni, dalla L. 102/2009 (cosiddetti "contratti di programma in deroga").

Brexit - Regolamento sulla connettività aerea di base tra l'UE e il Regno Unito

Il Regolamento UE 2019/502 del 25 marzo 2019 stabilisce le norme comuni di emergenza per garantire una connettività di base del trasporto aereo in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione. Il Regolamento definisce un regime giuridico transitorio di 12 mesi che garantirà i collegamenti aerei tra gli aeroporti dell'UE e quelli del Regno Unito in caso di un'uscita senza accordo del Regno Unito dall'UE (*hard Brexit*).

I termini di applicazione del Regolamento, in vigore dal 28 marzo 2019, devono essere letti alla luce della nuova data di uscita del Regno Unito dall'U.E. decisa dal Consiglio europeo del 10 aprile 2019 (31 ottobre 2019). Il regime temporale del provvedimento prevede che lo stesso cessi di applicarsi "a decorrere dalla prima delle due seguenti date: a) la data di entrata in vigore, o, se del caso, di applicazione in via provvisoria, di un accordo globale che disciplina la prestazione di servizi di trasporto aereo con il Regno Unito e di cui l'Unione è parte; oppure b) il 30 marzo 2020".

DL Brexit – Misure temporanee sui collegamenti aerei con il Regno Unito

Nella G.U. 24/05/2019 n. 120 è stata pubblicata la L. 20 maggio 2019, n. 41 di conversione con modificazioni, del DL 25 marzo 2019, n. 22 recante "*Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione europea*" (c.d. DL Brexit).

L'articolo 17-ter interviene in materia di diritti aeroportuali, prevedendo che, ai fini dell'applicazione dei diritti d'imbarco dei passeggeri, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli con destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi con destinazione un aeroporto dell'UE, a condizioni di reciprocità. Si stabilisce che ciò avvenga fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale

che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020.

L'art. 17-quater consente ai vettori comunitari e del Regno Unito, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, di continuare ad operare collegamenti di linea "point to point", mediante aeromobili del tipo "narrow body", tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità.

Addizionali sui diritti di imbarco

L'art. 26 del D.L. n. 4/2019 (Fondo di solidarietà trasporto aereo e sistema aeroportuale), convertito con modificazioni in L. 26/2019, posticipa al 1° gennaio 2020 il trasferimento all'INPS (gestione degli interventi assistenziali) della quota di 3 euro dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco (di cui all'art. 6-quater, c. 2 DL 7/2005), destinati fino al 31 dicembre 2018 al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Per il 2019, tuttavia, la norma prevede che solo il 50% delle predette somme continuerà ad alimentare il Fondo di solidarietà di settore e il restante 50% sarà comunque trasferito alle gestioni assistenziali e previdenziali dell'INPS. Il comma 3 prevede l'abrogazione dell'aumento dell'addizionale sui diritti di imbarco di 0,32, previsto dal DL 113/2016 che sarebbe dovuto entrare in vigore, per il solo 2019, a partire dal 4 febbraio 2019.

Nuove disposizioni attuative delle norme comuni della sicurezza aerea (security)

Sulla G.U. dell'U.E L21 del 24 gennaio 2019 è stato pubblicato il Reg. della Commissione (UE) 2019/103 recante modifica del Reg. della Commissione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione, nonché il rafforzamento di determinate misure specifiche di sicurezza. L'intervento di modifica della Commissione riguarda i settori: sicurezza negli aeroporti, controlli rafforzati dei precedenti personali del personale addetto alla sicurezza al fine di rafforzare la cultura della sicurezza e migliorare la resilienza, nonché l'introduzione e la definizione di standard di risultati e l'utilizzo di dispositivi per il rilevamento di esplosivi nelle calzature (dispositivi SED) e per il rilevamento di vapori esplosivi (dispositivi EVD).

Istruttoria ANAC appalto Molo C

Nell'ottobre 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 ha esaminato le predette risultanze ed ha formulato le proprie controdeduzioni nei termini indicati (31 luglio 2018). Al fine di ribadire la correttezza del proprio operato, ADR ha anche chiesto all'ANAC di essere sentita in audizione. La prima di tali audizioni si è tenuta il 12 settembre 2018 innanzi all'ufficio competente; la seconda si è tenuta il 12 giugno 2019 innanzi al Consiglio dell'Autorità. Si è adesso in attesa del provvedimento finale di ANAC.

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 2019³

Il Sistema Aeroportuale Romano, nel periodo gennaio - luglio 2019, registra complessivamente un aumento del traffico del +1,7%, spinto dalla crescita della componente internazionale (+3,1%, di cui rispettivamente UE +1,9% ed Extra UE +5,4%) che compensa del tutto il calo dei volumi di traffico domestico (-2,5%).

TABELLA 1

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	GEN. – LUG. 2019	GEN. – LUG. 2018	Δ%
Movimenti (n°)	202.084	197.736	2,2%
Fiumicino	172.842	167.700	3,1%
Ciampino	29.242	30.036	(2,6%)
Passeggeri (n°)	27.126.657	26.662.569	1,7%
Fiumicino	23.845.125	23.397.010	1,9%
Ciampino	3.281.532	3.265.559	0,5%
Merci (t)	111.253	119.626	(7,0%)
Fiumicino	101.000	109.498	(7,8%)
Ciampino	10.253	10.128	1,2%

Fiumicino

Lo scalo di Fiumicino ha evidenziato, nel periodo considerato, un incremento del traffico passeggeri del +1,9%, grazie ad una crescita di capacità in termini di posti offerti (+3,6%) e di movimenti (+3,1%).

A trainare lo sviluppo del Leonardo da Vinci è il traffico Extra UE (+5,1%) spinto principalmente dalla componente di lungo raggio. I mercati intercontinentali dove si registrano i maggiori incrementi sono l'Estremo Oriente ed il Nord America (rispettivamente +8,1% e +5,9%), grazie ai numerosi sviluppi verso la Cina e gli Stati Uniti. In calo invece il traffico domestico (-2,0%) per effetto principalmente delle riduzioni di frequenze sul Nord Italia e delle basse *performance* sul Sud Italia da parte dei vettori operanti nel settore di rete.

Nelle prime tre settimane di luglio il traffico risulta in linea con le *performance* dello scorso anno, con una leggera crescita dei passeggeri trasportati (+0,3%) e dei movimenti (+0,4%) riconducibile alle *performance* del mercato Internazionale (+1,6%). Continua infatti la crescita del segmento Extra-Ue (+2,7%), sostenuta in misura minore dalla componente UE (+0,8%), mentre rallenta il traffico nel mercato domestico (-3,2%).

³ Dati provvisori aggiornati al 23 luglio 2019 e confrontati con lo stesso periodo del 2018.

Ciampino

Nel periodo in oggetto, lo scalo ha registrato una crescita del traffico del +0,5%, grazie ai buoni risultati raggiunti sul mercato internazionale (+1,5%) che bilanciano totalmente il calo del traffico domestico (-21,5%).

Nelle prime tre settimane di luglio, si conferma il trend registrato nel primo semestre, con una crescita di passeggeri del +1,0% trainata ancora una volta dal traffico internazionale (+1,5%), con crescita sia sul versante Extra-UE (+11,4%), che su quello UE (+1,2%).

Altri avvenimenti significativi

- Riguardo ai più recenti aggiornamenti che hanno riguardato, ad inizio luglio, il *rating* di Atlantia e di ADR, si rimanda al paragrafo relativo ai fattori di rischio del Gruppo ADR.

Evoluzione prevedibile della gestione

Per quanto prevedibile al momento, la crescita del traffico sul sistema aeroportuale di Roma continuerà ad essere trainata dalla componente internazionale; tuttavia anche per il perdurare della flessione del domestico, non si ritiene di poter accreditare una performance annuale che risulti significativamente migliore rispetto a quella consuntivata in questa prima frazione dell'anno.

Permangono peraltro i diversi elementi di rischio che interessano da tempo i mercati mondiali (dazi doganali, Brexit, instabilità politica in alcune aree del mondo) e che continuano comunque a costituire una minaccia per lo sviluppo futuro del traffico.

Sul fronte interno invece si scorgono alcuni elementi di novità che potrebbero sfociare, in una prossima prospettiva, verso l'individuazione di una possibile soluzione della crisi in cui versa da tempo Alitalia e che, qualora risolta con successo, consentirebbe di poter quantomeno contare, finalmente, su una maggiore chiarezza delle prospettive del principale vettore italiano che opera sullo scalo di Fiumicino.

Proseguirà la realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale che nei prossimi mesi sarà particolarmente concentrato sull'avanzamento della realizzazione del nuovo "Molo A" e dell' "Avancorpo". Entrambe le infrastrutture fanno parte del cd. "Sistema di Aerostazioni Est" la cui conclusione è prevista, per fasi, tra la seconda metà del 2020 ed il 2021.

Gli impegni finanziari correlati alla realizzazione del piano risultano, nel breve termine, ampiamente compatibili con le risorse finanziarie disponibili, sorrette anche da una favorevole prospettiva delle condizioni di liquidità e dei tassi di interesse offerte dai mercati finanziari.

Il Consiglio di Amministrazione

ALLEGATI



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 riclassificati⁴ 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 (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 rolling così determinato: EBITDA del semestre in esame + EBITDA anno precedente – EBITDA del semestre a confronto

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

⁴ Come già evidenziato nel paragrafo relativo all'Andamento economico-finanziario consolidato, conformemente alla impostazione adottata a partire dalla Relazione Finanziaria Annuale 2018, lo schema di conto economico riclassificato include gli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri tra le poste che concorrono alla formazione del Margine Operativo Lordo (EBITDA). Il conto economico riclassificato del primo semestre 2018 è stato coerentemente aggiornato per omogeneità di confronto.

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	FONTI/MODALITÀ 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 <i>non 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
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Totale costi operativi netti	
Margine operativo lordo (EBITDA)	
Ammortamenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	sono così calcolati
	+ 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	PASSIVITÀ 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	



BOTTEGA
PROSECCO BAR
& RESTAURANT

SHOP LIKE NI

FAI SHOPPING A PREZZI DA

IONE IVA DEL 22%

前所未有的购物体验

**BILANCIO CONSOLIDATO
SEMESTRALE ABBREVIATO
AL 30 GIUGNO 2019**

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2019

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	71
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	72
Conto economico consolidato	74
Conto economico complessivo consolidato	75
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	76
Rendiconto finanziario consolidato	77
NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	78
1. Informazioni generali	79
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	79
3. Perimetro e principi di consolidamento	80
4. Principi contabili applicati	80
5. Contratto di concessione	83
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	86
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	106
8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	112
9. Altre garanzie, impegni e rischi	113
10. Rapporti con parti correlate	124
11. Altre informazioni	127
12. Eventi successivi alla chiusura del semestre	128
ALLEGATI	129
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	130
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	131

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA



Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	30.06.2019	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	57.680		44.327	
Diritti concessori		2.369.033		2.333.617	
Altre attività immateriali		58.462		40.711	
Attività immateriali	6.2	2.427.495		2.374.328	
Partecipazioni	6.3	71.115		73.008	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	1.943		4.517	
Attività per imposte anticipate	6.5	51.586		44.290	
Altre attività non correnti	6.6	401		408	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.610.220		2.540.878	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		3.847		3.750	
Crediti commerciali		347.202	2.871	312.584	4.125
Attività commerciali	6.7	351.049	2.871	316.334	4.125
Altre attività finanziarie correnti	6.4	1.350	1.350	1.350	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	7.544	7.470	7.739	7.470
Altre attività correnti	6.9	15.832	633	13.136	596
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	258.369		328.200	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		634.144	12.324	666.759	13.541
TOTALE ATTIVITÀ		3.244.364	12.324	3.207.637	13.541

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	30.06.2019	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		872.189		912.282	
Utile del periodo, al netto dell'acconto sui dividendi		108.470		132.369	
		1.042.884		1.106.876	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	1.042.884		1.106.876	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	16.043		18.494	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	124.202		115.185	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	14.959		17.031	
Fondi per accantonamenti non correnti		155.204		150.710	
Prestiti obbligazionari		1.099.604	239.808	1.097.076	240.350
Finanziamenti a medio-lungo termine		249.598		249.559	
Strumenti finanziari - derivati		159.245		139.330	
Altre passività finanziarie		1.725		0	
Passività finanziarie non correnti	6.15	1.510.172	239.808	1.485.965	240.350
Altre passività non correnti	6.16	6.304	628	3.805	882
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.671.680	240.436	1.640.480	241.232
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	3.268		540	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	73.554		66.042	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	7.348		7.409	
Fondi per accantonamenti correnti		84.170		73.991	
Debiti commerciali	6.17	202.094	74.809	173.732	57.220
Passività commerciali		202.094	74.809	173.732	57.220
Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine		6.425	392	16.024	431
Strumenti finanziari - derivati		33.382		262	
Altre passività finanziarie		1.095		0	
Passività finanziarie correnti	6.15	40.902	392	16.286	431
Passività per imposte correnti	6.8	9.335	6.851	21.475	17.827
Altre passività correnti	6.18	193.299	3.474	174.797	1.231
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		529.800	85.526	460.281	76.709
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.244.364	325.962	3.207.637	317.941

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	1° SEMESTRE 2019	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	1° SEMESTRE 2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		444.902	6.905	432.225	6.816
Ricavi per servizi di costruzione		77.872		51.391	
Altri ricavi operativi		6.345	572	7.451	597
TOTALE RICAVI	7.1	529.119	7.477	491.067	7.413
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(14.936)	(9.708)	(14.779)	(9.262)
Costi per servizi	7.3	(146.832)	(57.058)	(130.262)	(34.380)
Costo per il personale	7.4	(90.144)	(2.040)	(85.809)	(2.028)
Canoni concessori		(17.509)		(17.045)	
Costo per godimento beni di terzi		(582)		(1.495)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	(15.505)		3.029	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	6.14	(455)		(403)	
Altri costi		(5.629)	(7)	(5.027)	
Altri costi operativi	7.5	(39.680)	(7)	(20.941)	
Ammortamento attività materiali	6.1	(7.631)		(7.015)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(42.455)		(41.649)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(2.954)		(2.729)	
Ammortamenti		(53.040)		(51.393)	
TOTALE COSTI		(344.632)	(68.813)	(303.184)	(45.670)
RISULTATO OPERATIVO		184.487		187.883	
Proventi finanziari		3.946	3.520	2.462	1.873
Oneri finanziari		(28.422)	(6.503)	(27.542)	(6.653)
Utile (perdite) su cambi		541		(327)	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(23.935)	(2.983)	(25.407)	(4.780)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(1.871)		(2.896)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		158.681		159.580	
Imposte sul reddito	7.8	(50.211)		(50.719)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		108.470		108.861	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE DEL PERIODO		108.470		108.861	
di cui:					
Utile di pertinenza del Gruppo		108.470		108.861	
Utile di pertinenza di Terzi		0		0	

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
UTILE DEL PERIODO	108.470	108.861
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(55.119)	(1.127)
Effetto fiscale	13.229	271
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	22	(19)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(41.868)	(875)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(1.014)	10
Effetto fiscale	244	(6)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(770)	4
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	766	771
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(41.872)	(100)
UTILE COMPLESSIVO DEL PERIODO	66.598	108.761
di cui:		
Utile di pertinenza del Gruppo	66.598	108.761
Utile di pertinenza di Terzi	0	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI CASH FLOW/HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTICIPAZIONI 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
(MIGLIAIA DI EURO)										
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				(85)	(19)	4	108.861	108.861		108.861
Altre componenti dell'utile complessivo:				(85)				(100)		(100)
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				(85)				(85)		(85)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						4		(85)		(85)
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
SALDO AL 1 GENNAIO 2019	62.225	12.462	667.389	(51.654)	32	284.053	132.369	1.106.876	0	1.106.876
Utile del periodo				(41.124)	22	(770)	108.470	108.470		108.470
Altre componenti dell'utile complessivo:				(41.124)				(41.872)		(41.872)
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				(41.124)				(41.124)		(41.124)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(770)		(770)		(770)
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					22			22		22
Utile complessivo del periodo			(41.124)		22	(770)	108.470	66.598		66.598
Distribuzione dividendi (saldo)							(130.672)	(130.672)		(130.672)
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo						1.697	(1.697)	0		0
Altre variazioni				(44)		126		82		82
SALDO AL 30 GIUGNO 2019	62.225	12.462	667.389	(92.778)	10	285.106	108.470	1.042.884		1.042.884

Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Utile del periodo	108.470	108.861
Rettificato da:		
Ammortamenti	53.040	51.393
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	29.497	23.076
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.052	915
Variazione altri fondi	(2.899)	(3.975)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.871	2.896
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	5.935	10.322
Altri costi (Ricavi) non monetari	4.225	4.151
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	7	719
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	201.198	198.358
Investimenti in attività materiali	(18.002)	(4.237)
Investimenti in attività immateriali (*)	(103.843)	(55.306)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	(13.992)	(26.105)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	5.256	1.327
Variazione netta delle altre attività non correnti	7	4
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(130.574)	(84.317)
Dividendi corrisposti	(130.672)	(135.028)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(9.783)	(9.573)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	0	(61)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(140.455)	(144.662)
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)	(69.831)	(30.621)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	328.200	301.975
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	258.369	271.354

(*) include acconti corrisposti a fornitori per 21.883 mila euro nel primo semestre 2019 e 589 mila euro nel primo semestre 2018.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	56.220	21.014
Interessi attivi incassati	15	89
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	32.070	32.018

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 (61.841.885, 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 31 luglio 2019 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 2019 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 2018, 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 2018, predisposto secondo gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS).

Gli schemi di bilancio sono gli stessi adottati nel bilancio consolidato annuale al 31 dicembre 2018.

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 2019 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 2018.

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 2018 al quale si rinvia.

4. Principi contabili applicati

Nella predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione già applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, ad eccezione delle modifiche introdotte dall'applicazione, con decorrenza dal 1° gennaio 2019, del nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing, i cui elementi salienti sono descritti di seguito.

Nelle Note illustrative del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, cui si rinvia, sono analiticamente descritti sia i principi contabili e criteri di valutazione applicati, 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.

Con riferimento al nuovo principio contabile IFRS 16, che come indicato è stato applicato con decorrenza dal 1° gennaio 2019, si riportano nel seguito gli elementi salienti introdotti da tale principio, nonché le differenze rispetto ai criteri precedentemente applicati.

IFRS 16 - Leasing

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato la versione definitiva del nuovo principio contabile relativo alla contabilizzazione delle operazioni di locazione finanziaria, che sostituisce lo IAS 17, l'IFRIC 4, il SIC 15 e il SIC27, e la cui adozione è stabilita a partire dal 1° gennaio 2019. Il nuovo principio fornisce una nuova definizione di *lease* ed introduce un criterio basato sul controllo di un bene, per distinguere i contratti di *lease* dai contratti per la fornitura di servizi, individuando quali discriminanti: l'identificazione del bene, il diritto di sostituzione dello stesso, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici rivenienti dall'uso del bene e, da ultimo, il diritto di dirigere l'uso del bene sottostante il contratto.

In capo al locatario, il nuovo principio contabile interviene uniformando il trattamento contabile dei *leasing* operativi e finanziari. Infatti, l'IFRS 16 impone al locatario di esporre nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria le attività derivanti da un contratto di *leasing*, da rilevare e classificare come diritti d'uso (ovvero nella stessa voce nella quale sarebbero esposte le corrispondenti attività sottostanti se fossero di proprietà), a prescindere dalla natura del bene in locazione, da sottoporre poi ad ammortamento sulla base della durata del diritto; al momento di rilevazione iniziale, a fronte del suddetto diritto, il locatario provvede all'iscrizione della passività derivante dal contratto, per un ammontare pari al valore attuale dei canoni obbligatori minimi che dovranno essere pagati.

L'IFRS 16 chiarisce, inoltre, che un conduttore, nell'ambito del contratto di *leasing*, deve separare le componenti relative alla locazione (a cui risultano applicabili le previsioni dell'IFRS 16) da quelle relative ad altri servizi, cui devono essere invece applicabili le relative previsioni degli altri IFRS.

Possono essere esclusi dalla nuova metodologia di rappresentazione contabile, in un'ottica di scarsa significatività per il locatario, i contratti di *leasing* che hanno una durata pari o inferiore a 12 mesi e quelli che hanno per oggetto beni di modico valore.

Per quanto riguarda il locatore, rimangono invece sostanzialmente applicabili i modelli contabili alternativi del *leasing* finanziario o del *leasing* operativo, a seconda delle caratteristiche del contratto, così come attualmente disciplinati dallo IAS 17; conseguentemente, sarà necessario procedere alla rilevazione del credito finanziario (nel caso di *leasing* finanziario) o dell'attività materiale (nel caso di un *leasing* operativo).

Impatti sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo ADR derivanti dall'adozione dell'IFRS 16

Come consentito dall'IFRS 16, il Gruppo ADR si è avvalso della semplificazione prevista dal principio che consente l'applicazione retrospettiva modificata dell'IFRS 16, senza la modifica delle voci di stato patrimoniale e conto economico comparative.

Pertanto, sulla base dell'approccio adottato, il Gruppo ADR, alla data di prima contabilizzazione ha provveduto ad iscrivere tra le passività finanziarie il valore attuale dei pagamenti residui per le locazioni al 1° gennaio 2019, in contropartita è stato rilevato il diritto d'uso.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	DATI PUBBLICATI 31.12.2018	RETTIFICHE APPLICAZIONE IFRS 16	DATI RIESPOSTI 01.01.2019
ATTIVITA'			
Attività non correnti	2.540.878	2.972	2.543.850
di cui Attività materiali – diritti d'uso	44.327	2.972	47.299
Attività correnti	666.759	0	666.759
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'			
Patrimonio Netto	1.106.876	0	1.106.876
Passività non correnti	1.640.480	2.029	1.642.509
di cui Altre passività finanziarie non correnti – debiti per locazioni non correnti	0	2.029	2.029
Passività correnti	460.281	943	461.224
di cui Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine – debiti per locazioni correnti	0	943	943

Il Gruppo ADR non detiene significativi strumenti di *leasing* in qualità di locatario, che sono in ogni caso principalmente riferibili a *leasing* di locali, mezzi, attrezzature e apparati hw.

Il Gruppo si è avvalso delle seguenti semplificazioni concesse dal principio, oltre a quella sopra citata dell'applicazione retrospettica:

- esclusione dalla nuova metodologia di rappresentazione contabile, in un'ottica di scarsa significatività, dei contratti di *leasing* che hanno una durata residua pari o inferiore a 12 mesi (a partire dalla data del 1° gennaio 2019) e quelli che hanno per oggetto beni di modico valore. Per tali beni i canoni di locazione continueranno ad essere rilevati a conto economico, per la durata dei rispettivi contratti;
- utilizzo delle informazioni presenti alla data di transizione per la determinazione della durata del *leasing*, con particolare riferimento all'esercizio di opzioni di estensione e di chiusura anticipata;
- esclusione dei costi diretti iniziali dalla misurazione del diritto al 1° gennaio 2019;
- esclusione dell'applicazione del nuovo principio per i contratti contenenti un *lease* che hanno come attività sottostante un bene immateriale.

Con riferimento ai contratti di *leasing* detenuti dalle società del Gruppo in qualità di locatore, essenzialmente riconducibili alle subconcessioni per la locazione delle aree destinate ad attività commerciale e di ristoro delle infrastrutture aeroportuali in concessione, si evidenzia che l'IFRS 16 non introduce novità nelle rilevazioni contabili dei contratti di *leasing* da parte del locatore rispetto a quanto stabilito dal precedente IAS 17.

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 e poi prorogato negli anni a seguire. 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 2021.

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)	30.06.2019	31.12.2018
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 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 necessarietà, 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, 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)	31.12.2018								VARIAZIONE	30.06.2019		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	EFFETTO IFRS16		COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	0	0	0	15.546	(36)	0	0	0	15.546	(36)	15.510	
Impianti e macchinari	96.929	(65.387)	31.542	637	(5.062)	18	0	0	97.430	(70.295)	27.135	
Attrezzature industriali e commerciali	14.279	(11.846)	2.433	120	(387)	0	0	0	14.399	(12.233)	2.166	
Altri beni	35.158	(25.617)	9.541	507	(1.577)	680	(5)	0	36.241	(27.095)	9.146	
Immobilizzazioni in corso e acconti	811	0	811	780	0	(683)	0	0	908	0	908	
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	0	0	0	412	(569)	0	0	2.972	3.384	(569)	2.815	
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	147.177	(102.850)	44.327	18.002	(7.631)	15	(5)	2.972	167.908	(110.228)	57.680	

(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	

Le Attività materiali, pari a 57.680 mila euro (44.327 mila euro al 31 dicembre 2018), si incrementano nel periodo di 13.353 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (18.002 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti del periodo.

Gli investimenti, pari a 18.002 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Terreni e fabbricati (15.546 mila euro), a terreni per 11.900 mila euro e fabbricati per 3.646 mila euro a seguito dell'acquisto da parte di ADR S.p.A. in data 17 aprile 2019 di un'area (cd. Pianabella) attigua al sedime aeroportuale di proprietà di Alitalia LAI ed Alitalia Servizi in amministrazione straordinaria;
- nella classe Impianti e macchinari (637 mila euro), interamente relativi ad autoveicoli da trasporto e simili;
- nell'ambito della classe Altri beni (507 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 198 mila euro e mobili/arredi per 109 mila euro.

La voce attività materiali si incrementa inoltre di 2.972 mila euro per effetto dell'iscrizione dei diritti d'uso dei beni in *leasing* relativi a Impianti, macchinari a altri beni a seguito della prima applicazione

del nuovo principio contabile IFRS 16, a partire dal 1° gennaio 2019. L'incremento del semestre è pari 412 mila euro, mentre gli ammortamenti ammontano a 569 mila euro.

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

6.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018							30.06.2019			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	VARIAZIONE ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(911.233)	1.256.733	0	(24.642)	0	2.167.966	0	(935.875)	1.232.091
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.287.991	0	(211.107)	1.076.884	77.871	(17.813)	0	1.365.862	0	(228.920)	1.136.942
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.455.957	0	(1.122.340)	2.333.617	77.871	(42.455)	0	3.533.828	0	(1.164.795)	2.369.033
Altre attività immateriali	73.907	(41)	(58.939)	14.927	4.090	(2.954)	27	78.024	(41)	(61.893)	16.090
Anticipi a fornitori	25.784	0	0	25.784	21.882	0	(5.294)	42.372	0	0	42.372
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	99.691	(41)	(58.939)	40.711	25.972	(2.954)	(5.267)	120.396	(41)	(61.893)	58.462
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.555.648	(41)	(1.181.279)	2.374.328	103.843	(45.409)	(5.267)	3.654.224	(41)	(1.226.688)	2.427.495

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017							30.06.2018			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	VARIAZIONE 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	0	(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

Le Attività immateriali, pari a 2.427.495 mila euro (2.374.328 mila euro al 31 dicembre 2018) si incrementano di 53.167 mila euro principalmente per effetto degli investimenti del periodo, pari a 103.843 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti, pari a 45.409 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 77.871 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'anno 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 43,1 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi di urbanizzazione dell'area Ovest/Piazzali W per 6,1 milioni di euro, relativi allo sviluppo di ulteriori 9 piazzole di sosta aeromobili;
- interventi su piste e piazzali per 3,7 milioni di euro;
- interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei *terminal* per 8,6 milioni di euro;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 3,0 milioni di euro;
- interventi nuova sede ADR per 1,1 milioni di euro;

Al 30 giugno 2019 non sono stati identificati indicatori di *impairment*.

Le Altre attività immateriali, pari a 16.090 mila euro (14.927 mila euro al 31 dicembre 2018), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti del semestre, pari a 4.090 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze, all'implementazione di sistemi di scalo e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

Gli Anticipi a fornitori sono pari a 42.372 al 30 giugno 2019, con un incremento di 16.588 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, attribuibile alla corresponsione di acconti ai fornitori per 21.882 mila euro, in parte compensata dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 5.294 mila euro.

6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
IMPRESE COLLEGATE			
Pavimental S.p.A.	2.456	3.608	(1.152)
Spea Engineering S.p.A.	14.806	15.547	(741)
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	17.262	19.155	(1.893)
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	71.115	73.008	(1.893)

Le Partecipazioni ammontano a 71.115 mila euro, con un decremento di 1.893 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 dovuto a:

- decremento della partecipazione in Pavimental S.p.A. ("Pavimental") (20% del capitale) di 1.152 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -1.126 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita del periodo della partecipata), +18 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e -44 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 741 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto di cui -745 mila euro imputati a conto economico in relazione alla perdita del semestre e +4 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 ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione del 7,77% in Azzurra Aeroporti S.p.A. (di seguito "Azzurra"), in favore dei finanziatori della stessa Azzurra. 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)	30.06.2019			31.12.2018		
	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	0	0	0	2.342	0	2.342
Altre attività finanziarie	3.293	1.350	1.943	3.525	1.350	2.175
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	3.293	1.350	1.943	5.867	1.350	4.517

Derivati con *fair value* attivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di interesse	0	2.342	(2.342)
Rateo interessi	0	0	0
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE ATTIVO	0	2.342	(2.342)
quota non corrente	0	2.342	(2.342)
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 a febbraio 2020, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2021. Tali contratti, le cui principali caratteristiche sono riportate di seguito, presentano al 30 giugno 2019 un *fair value* negativo rispetto ad un *fair value* positivo di 2.342 mila euro al 31 dicembre 2018. Si rinvia, pertanto, alla Nota 6.15.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPO L	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOSCR.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 30.06.2019	AL 31.12.2018	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	0	2.342	(14)	(2.328)
TOTALE									0	2.342	(14)	(2.328)
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									0	0		
Derivati di copertura di rischi di interesse									0	2.342		

(*) IRS *forward starting*: data di attivazione febbraio 2020. Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al *fair value* indicato in tabella.

(**) 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 1.943 mila euro (2.175 mila euro al 31 dicembre 2018) e si riferiscono sostanzialmente (1.897 mila euro) agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento *Revolving* non utilizzata al 30 giugno 2019. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari 1.350 mila euro (1.350 mila euro anche al 31 dicembre 2018) ed includono il credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora liquidati.

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 51.586 mila euro (44.290 mila euro al 31 dicembre 2018) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	VARIAZIONE			30.06.2019
		ACCANTO- NAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuale	55.746	1.370	(6.434)	0	50.682
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	56	13	0	0	69
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	7.424	0	0	0	7.424
Costo ammortizzato e strumenti derivati	16.460	(1)	(28)	12.987	29.418
Fondi rischi e oneri	3.667	286	(337)	0	3.616
Altre	1.416	206	(284)	243	1.581
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	84.769	1.874	(7.083)	13.230	92.790
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Applicazione IFRIC 12	38.640	1.624	(820)	0	39.444
Costo ammortizzato e strumenti derivati	1.839	0	(95)	0	1.744
Altre	0	16	0	0	16
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	40.479	1.640	(915)	0	41.204
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	44.290	234	(6.168)	13.230	51.586

L'incremento di 7.296 registrato nel primo semestre 2019 è relativo principalmente all'andamento del *fair value* degli strumenti derivati, parzialmente compensato dalla dinamica del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 401 mila euro (408 mila euro al 31 dicembre 2018), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 351.049 mila euro (316.334 mila euro al 31 dicembre 2018), comprendono:

- rimanenze, pari a 3.847 mila euro (3.750 mila euro al 31 dicembre 2018), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, etc.;
- crediti commerciali, pari a 347.202 mila euro (312.584 mila euro al 31 dicembre 2018).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	375.699	341.946	33.753
Crediti verso imprese controllante	359	316	43
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	2.665	1.703	962
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	386.774	352.016	34.758
Fondo svalutazione crediti	(31.983)	(31.839)	(144)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.589)	(7.593)	4
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(39.572)	(39.432)	(140)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	347.202	312.584	34.618

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 375.699 mila euro e registrano una variazione in aumento di 33.753 mila euro, riconducibile essenzialmente ad una componente di stagionalità associata 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 10.919 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 2.665 mila euro (1.703 mila euro al 31 dicembre 2018), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	INCREMENTI	DECREMENTI	30.06.2019
Fondo svalutazione crediti	31.839	877	(733)	31.983
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.593	0	(4)	7.589
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	39.432	877	(737)	39.572

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		
	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Crediti/ debiti verso Controllante per consolidato fiscale	7.470	7.470	0	6.851	17.827	(10.976)
IRES	36	185	(149)	1	0	1
IRAP	38	84	(46)	2.483	3.648	(1.165)
TOTALE	7.544	7.739	(195)	9.335	21.475	(12.140)

Le Attività per imposte correnti ammontano a 7.544 mila euro (7.739 mila euro al 31 dicembre 2018) 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; per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 9.335 mila euro (21.475 mila euro al 31 dicembre 2018) e sono costituite principalmente da:

- debito verso la controllante Atlantia per consolidato fiscale, pari a 6.851 mila euro (17.827 al 31 dicembre 2018). La riduzione di 10.976 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 è attribuibile al pagamento degli acconti 2019 e del saldo all'esercizio 2018, in parte compensato dalla stima delle imposte dell'anno;
- debito IRAP di 2.483 mila euro in diminuzione di 1.165 mila euro rispetto al saldo di fine 2018, per effetto del pagamento degli acconti 2019 e del saldo 2018, compensata dall'imposta maturata nel corso nel semestre.

6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	10.517	9.230	1.287
Crediti verso altri	4.833	3.424	1.409
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	15.832	13.136	2.696

I Crediti tributari, pari a 10.517 mila euro (9.230 mila euro al 31 dicembre 2018), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 5.080 mila euro (3.795 mila euro al 31 dicembre 2018);
- 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.

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	257.893	327.797	(69.904)
Denaro e valori in cassa	476	403	73
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	258.369	328.200	(69.831)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 258.369 mila euro, si decrementano di 69.831 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018, avendo scontato nel periodo, oltre agli investimenti, anche il pagamento del saldo dividendi 2018, pari a 130,7 milioni di euro.

6.11 Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo ADR al 30 giugno 2019 ammonta a 1.042.884 mila euro (1.106.876 mila euro al 31 dicembre 2018), mentre il patrimonio netto di pertinenza di terzi risulta pari a zero (zero anche al 31 dicembre 2018).

Il patrimonio netto si analizza come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	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>	(92.778)	(51.654)	(41.124)
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	10	32	(22)
Altre riserve e utili portati a nuovo	285.106	284.053	1.053
Utile del periodo, al netto dell'acconto sui dividendi	108.470	132.369	(23.899)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.042.884	1.106.876	(63.992)
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.042.884	1.106.876	(63.992)

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 108.470 mila euro;
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 41.872 mila euro derivante principalmente dalla variazione negativa del *fair value* dei derivati *cash flow hedge* (41.124 mila euro, al netto dell'effetto fiscale);
- la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2018, pari a 130.672 mila euro (2,10 euro per azione).

Al 30 giugno 2019, 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 nell'anno, 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 +126 mila euro, è stato imputato a conto economico, con contropartita aumento 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 19.311 mila euro (19.034 mila euro al 31 dicembre 2018), di cui la quota non corrente ammonta a 16.043 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.

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019
VALORE INIZIALE FONDO TFR	19.034
Costo corrente	57
Interessi passivi	28
Totale costi rilevati a conto economico	85
Liquidazioni / utilizzi	(822)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	1
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	1.077
Effetto dell'esperienza passata	(64)
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	1.014
VALORE FINALE FONDO TFR	19.311
di cui:	
quota non corrente	16.043
quota corrente	3.268

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 30 giugno 2019:

IPOTESI FINANZIARIE	1° SEMESTRE 2019	1° SEMESTRE 2018
Tasso di attualizzazione	0,35%	0,96%
Tasso di inflazione	1,5%	1,5%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,18%	2,18%
Tasso annuo di incremento salariale	3,02%	2,83%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	0,55%	0,55%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,19%	1,19%

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	2019/2018
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2017 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 197.756 mila euro (181.227 mila euro al 31 dicembre 2018), di cui 73.554 mila euro la quota corrente (66.042 mila euro al 31 dicembre 2018), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni di beni ed impianti a fronte dell'obbligazione contrattuale a carico del concessionario gestore di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2019
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	181.227	29.496	1.024	(13.991)	197.756
di cui:					
quota corrente	66.042				73.554
quota non corrente	115.185				124.202

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 22.307 mila euro (24.440 mila euro al 31 dicembre 2018) di cui 7.348 mila euro la quota corrente (7.409 al 31 dicembre 2018). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nel periodo è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2019
Fondo imposte	13.727	0	(428)	(2.476)	10.823
Fondi per vertenze in corso e potenziali	9.762	1.150	(37)	(112)	10.763
Fondo assicurazioni interne	938	0	(230)	0	708
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	0	0	13
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	24.440	1.150	(695)	(2.588)	22.307
di cui:					
quota corrente	7.409				7.348
quota non corrente	17.031				14.959

Il fondo imposte, pari a 10.823 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane), concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012, ed in tema di ICI/IMU. Nel primo semestre 2019, il fondo è stato utilizzato per 2.476 mila euro a seguito della decisione di procedere alla liquidazione dell'IMU sull'albergo Hilton relativa alle annualità 2017 e 2018, ad esito del contenzioso istauratosi con il gestore dell'albergo ed attinente proprio la soggettività di tale imposta, oltre che per effetto del pagamento degli importi derivanti dalla sottoscrizione, con l'Agenzia delle Entrate, dell'atto di accertamento con adesione tramite il quale la Società ha definito le annualità fiscali 2013 e 2014 oggetto di precedente contestazione.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 10.763 mila euro (9.762 mila euro al 31 dicembre 2018), si rileva 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 incrementato nel semestre di 1.001 mila euro, sostanzialmente per effetto dell'accantonamento, in parte compensato da utilizzi per 112 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 del 7 maggio 2015. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 170 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 19 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)	30.06.2019					31.12.2018		
	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	1.099.604	0	1.099.604	630.738	468.866	1.097.076	0	1.097.076
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.598	0	249.598	162.430	87.168	249.559	0	249.559
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	6.425	6.425	0	0	0	16.024	16.024	0
Altre passività finanziarie	2.820	1.095	1.725	1.255	470			
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	1.358.447	7.520	1.350.927	794.423	556.504	1.362.659	16.024	1.346.635
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	192.627	33.382	159.245	159.245	0	139.592	262	139.330
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	1.551.074	40.902	1.510.172	953.668	556.504	1.502.251	16.286	1.485.965

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018				VARIAZIONI		30.06.2019	
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO		
Prestiti obbligazionari	1.097.076	0	0	(542)	3.070	1.099.604		
quota corrente	0					0		
quota non corrente	1.097.076					1.099.604		

Al 30 giugno 2019, i prestiti obbligazionari sono pari a 1.099.604 mila euro (1.097.076 mila euro al 31 dicembre 2018). L'incremento, pari a 2.528 mila euro, è attribuibile agli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+3.070 mila euro), nonché all'adeguamento del *bond* A4 al cambio di fine periodo (-542 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 30 giugno 2019.

(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	232.123	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€600.000.000 3,250%								7 anni e	
EMTN 02.2021	ADR	400.001	EUR	398.614	3,25%	annuale	bullet	2 mesi	02.2021
€500.000.000 1,625%									
EMTN 06.2027	ADR	500.000	EUR	468.867	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI				1.099.604					

(*) il valore iscritto in bilancio (232,1 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine periodo.

(**) obbligazioni originariamente emesse da Romulus Finance Srl successivamente "sostituito" da ADR in seguito all'operazione di *Issuer Substitution* del 2016.

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

Oltre al citato *bond* A4, ultimo ancora in essere delle *tranches* emesse nel 2003 dalla società “veicolo” Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano vigenti le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (*Euro Medium Term Notes*) varato dalla società nel 2013. Oltre 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 del 2017, 400 milioni di euro, è presente sul mercato la successiva 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.

Al 30 giugno 2019, il *rating* assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P alle emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB+, Baa2 e BBB+, tutti con *outlook* negativo, e corrisponde al *rating* emittente assegnato ad ADR stessa. A tal riguardo si segnala che, in data 28 gennaio 2019, Moody's, avendo apprezzato una riduzione del rischio connesso all'avvio in tempi brevi di una procedura di revoca della concessione di Autostrade per l'Italia (di seguito “ASPI”), ha risolto il giudizio “*review for downgrade*” (precedentemente avviato in data 22 agosto 2018) assegnando un *outlook* negativo per Atlantia, ASPI e ADR.

Tuttavia, il 4 luglio 2019, la stessa agenzia ha riaperto il giudizio di “*review for downgrade*” su tutto il Gruppo Atlantia per le rinnovate incertezze sull'esito della vicenda del crollo del Polcevera connesse alla pubblicazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del parere prodotto dalla commissione di giuristi riguardante proprio la risoluzione anticipata della concessione di ASPI.

In data 11 luglio 2019 anche S&P ha posto tutti i *rating* del gruppo Atlantia, incluso quello di ADR, in “*credit watch negative*”, avendo valutato un incremento delle incertezze connesse alla concessione ASPI a seguito della pubblicazione del parere di cui sopra.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019		31.12.2018	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.099.604	1.207.243	1.097.076	1.158.365
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.099.604	1.207.243	1.097.076	1.158.365

Il *fair value* dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2019; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto 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 2018, si rileva un incremento del *fair value* sia del *bond* in sterline, a fronte di una riduzione della stessa passività riconducibile all'effetto cambio, che dei *bond* in euro. L'aumento complessivo del *fair value* dei prestiti obbligazionari è così risultato pari a 48,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018				30.06.2019	
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO	
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.559	0	0	39	249.598	
quota corrente	0				0	
quota non corrente	249.559				249.598	

I finanziamenti a medio – lungo termine sono pari a 249.598 mila euro (249.559 alla fine dell'esercizio precedente) e includono i finanziamenti bancari concessi da BNL (99.931 mila euro), BEI (109.817 mila euro) e CDP (39.850 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio – lungo termine in essere al 30 giugno 2019.

(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	Revolving Credit Facility ("RCF")	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale	rotativa	5 anni (*)	07.2023
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	BNL Loan	100.000	100.000	99.931	EUR	0,18%	semestrale	a scadenza	4 anni	11.2020
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan	150.000	110.000	109.817	EUR	1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Cassa Depositi e Presiti ("CDP")	CDP Loan	150.000	40.000	39.850	EUR	1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan 2018	200.000	0	0	EUR	n.a.	n.a.	amortising	fino a 15 anni	03.2021
Totale finanziamenti a medio-lungo Termine		850.000	250.000	249.598						

(*) il contratto prevedeva in origine 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, invece, 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. Tale linea, che scadrà nel luglio del 2023, è stata concessa da un *pool* di banche così composto: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, Société Générale, NatWest e UniCredit. Il margine di interesse applicato sulla RCF varia in relazione al livello del *rating* ADR.

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 2019 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 società "*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 all'epoca della sottoscrizione.

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, intermediato da 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 2019, 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 che potrà essere utilizzato entro il primo trimestre del 2021.

Contestualmente 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)	30.06.2019		31.12.2018	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	249.598	250.961	249.559	239.438
Tasso variabile	0	0	0	0
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	249.598	250.961	249.559	239.438

Il *fair value* dei finanziamenti a medio – lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2019; 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.

L’aumento complessivo del *fair value* dei finanziamenti a medio – lungo termine è così risultato pari a 11,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018.

Altre passività finanziarie

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018					30.06.2019	
	VALORE DI BILANCIO	EFFETTO IFRS 16	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ. FIN.	RIMBORSI	VALORE DI BILANCIO	
Debiti per locazioni	0	2.972	412	13	(577)	2.820	
quota corrente	0					1.095	
quota non corrente	0					1.725	

Tale voce accoglie gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 in vigore dal 1° gennaio 2019. Il saldo dei debiti per locazioni accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione rientranti nel principio dal 01.01.2019 (pari a 2.972 mila euro) e i nuovi contratti stipulati nel semestre, al netto dei rimborsi effettuati a seguito dei pagamenti dei canoni di locazione.

Derivati con *fair value* passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di cambio	85.211	84.670	541
Derivati a copertura di rischi di interesse	107.173	54.660	52.513
Rateo interessi	243	262	(19)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	192.627	139.592	53.035
quota non corrente	159.245	139.330	19.915
quota corrente	33.382	262	33.120

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 2019, il Gruppo ADR ha in essere *cross currency swap* che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

ADR aveva, 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 l'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 2019 è pari a 1.008 mila euro.

Al 30 giugno 2019, ADR ha in essere anche altri contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti nel settembre 2017 e nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 400 milioni. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2020 e febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse di parte delle nuove linee di finanziamento che risulterà necessario sottoscrivere a garanzia del rimborso dei prestiti obbligazionari in scadenza rispettivamente nel febbraio del 2021 e nel febbraio del 2023.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con *fair value* passivo del Gruppo ADR, in essere al 30 giugno 2019.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 30.06.2019	AL 31.12.2018	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 paga Euribor a 3 mesi + 90bps fino 12.2009, poi paga fisso del 6,4%	(42.999)	(45.641)	88	2.554
				C					(85.211)	(84.670)	(541)	0
									(128.210)	(130.311)	(453)	2.554
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	(11.940)	(3.868)	0	(8.072)
UniCredit, NatWest, Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi	(31.035)	(5.151)	190	(26.074)
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	(21.199)	0	0	(21.199)
Totale									(192.384)	(139.330)	(263)	(52.791)
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									(85.211)	(84.670)		
Derivati di copertura di rischi di interesse									(107.173)	(54.660)		

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

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

(***) IRS *forward starting*: data di attivazione febbraio 2022.

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 6.304 mila euro (3.805 mila euro al 31 dicembre 2018) e sono costituite per 5.065 mila euro da debiti verso il personale e 1.239 mila euro da debiti verso istituti previdenziali. 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 202.094 mila euro (173.732 mila euro al 31 dicembre 2018).

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	175.898	161.549	14.349
Debiti verso imprese controllanti	1.220	1.844	(624)
Risconti passivi	15.455	1.511	13.944
Acconti e anticipi ricevuti	9.521	8.828	693
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	202.094	173.732	28.362

I Debiti verso fornitori, pari a 175.898 mila euro, si incrementano di 14.349 mila euro per effetto del maggior del volume di investimenti effettuati nel 2019, rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

I risconti passivi, pari a 15.455 mila euro, si incrementano di 13.944 rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto delle fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione.

6.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 193.299 mila euro (174.797 mila euro al 31 dicembre 2018).

L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	117.714	110.072	7.642
Debiti servizio antincendio	3.668	0	3.668
Debiti verso il personale	22.187	17.663	4.524
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	12.948	10.199	2.749
Debiti per depositi cauzionali	14.945	14.945	0
Altri debiti diversi	21.837	21.918	(81)
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	193.299	174.797	18.502

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 117.714 mila euro (110.072 mila euro al 31 dicembre 2018) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 89.315 mila euro (87.463 mila euro al 31 dicembre 2018). 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 aumento di 1.852 mila euro rispetto alla fine del 2018, riflette il correlato effetto dell'andamento, nel periodo, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 21.116 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (18.459 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 2.656 mila euro dei debiti IRESA rispetto al 31 dicembre 2018 riflette il correlato effetto dell'andamento dei corrispondenti incassi dai vettori avvenuti nel semestre.

I Debiti per il servizio antincendio sono pari a 3.668 mila euro (0 al 31 dicembre 2018) e includono sostanzialmente il corrispettivo maturato nel semestre.

I Debiti verso il personale ed i Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale aumentano rispettivamente di 4.524 mila euro e 2.749 mila euro per effetto dell'incremento dei debiti con scadenza a breve termine.

Gli Altri debiti diversi, pari a 21.837 mila euro (21.918 mila euro al 31 dicembre 2018), includono il debito verso ENAC per il canone concessorio per 18.452 mila euro sostanzialmente in linea rispetto alla fine del 2018.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi del primo semestre 2019 sono pari a 529.119 mila euro (491.067 mila euro nel primo semestre 2018) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del nuovo principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2019			1° SEMESTRE 2018		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	243.025	0	243.025	238.219	0	238.219
Infrastrutture Centralizzate	8.599	0	8.599	9.273	0	9.273
Servizi di sicurezza	52.498	0	52.498	50.877	0	50.877
Altri	14.391	0	14.391	13.211	0	13.211
	318.513	0	318.513	311.580	0	311.580
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	6.293	27.028	33.321	6.197	24.380	30.577
Commerciali	0	67.495	67.495	0	65.241	65.241
Parcheggi	13.297	0	13.297	12.967	0	12.967
Pubblicità	6.921	0	6.921	5.911	0	5.911
Altri	5.286	69	5.355	5.697	252	5.949
	31.797	94.592	126.389	30.772	89.873	120.645
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	350.310	94.592	444.902	342.352	89.873	432.225
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	77.872	0	77.872	51.391	0	51.391
ALTRI RICAVI OPERATIVI	705	5.640	6.345	663	6.788	7.451
TOTALE RICAVI	428.887	100.232	529.119	394.406	96.661	491.067
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
<i>Over the time</i>	112.716			84.688		
<i>At a point in the time</i>	316.171			309.718		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 444.902 mila euro, sono aumentati complessivamente del 2,9% rispetto al periodo precedente per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+2,2%), attribuibile essenzialmente al positivo andamento dei volumi e della tipologia di traffico (passeggeri +2,0%). Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (+4,8%), grazie all'andamento positivo delle subconcessioni commerciali (+3,5%) da correlare non solo all'aumento, ma anche dalla tipologia di traffico passeggeri, più favorevole in termini di propensione alla spesa; la crescita si è concentrata, in particolare, nel segmento "*specialist retail*" e in quello delle "*core categories*". Anche i ricavi da subconcessioni immobiliari hanno registrato un andamento positivo (+9,0%) e i ricavi da pubblicità (17,1%) per effetto del nuovo modello di gestione diretta del *business*.

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 77.872 mila euro (51.391 mila euro nel primo semestre 2018) 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 6.345 mila euro (7.451 mila euro nel semestre 2018) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Contributi e sovvenzioni	49	0
Plusvalenze da alienazioni	15	11
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	0	20
Altri fondi per rischi e oneri	0	810
Recuperi di spesa	2.516	2.346
Indennizzi da terzi	212	1.085
Altri proventi	3.553	3.179
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	6.345	7.451

Il decremento, pari a complessivi 1.106 mila euro, è sostanzialmente riconducibile alla riduzione degli Indennizzi da terzi di 873 mila euro per effetto dei minori risarcimenti assicurativi consumati rispetto al periodo a confronto, oltre che alla voce "riassorbimento degli altri fondi per rischi e oneri" che nel semestre 2018 era pari a 810 mila euro. Si segnala che, il riassorbimento fondi per rischi e oneri, pari a 695 mila euro nel periodo in esame, è stato riclassificato tra gli altri costi operativi, nella voce (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri, conformemente alla impostazione adottata a partire dalla Relazione Finanziaria Annuale 2018.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 14.936 mila euro (14.779 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Carburante e lubrificanti	627	650
Energia elettrica, gas e acqua	11.850	10.923
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	2.459	3.206
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	14.936	14.779

7.3 Costi per servizi

I costi per servizi sono pari a 146.832 mila euro (130.262 mila euro nel primo semestre 2018). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Costi per manutenzioni	23.187	22.294
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	13.992	26.104
Costi per servizi esterni	5.329	5.500
Costi per servizi di costruzione	72.958	47.297
Pulizie e disinfestazioni	3.933	3.973
Prestazioni professionali	3.444	3.250
Servizi antincendio	3.796	3.887
Altri costi	19.176	17.510
Compensi ad amministratori e sindaci	1.017	447
TOTALE COSTI PER SERVIZI	146.832	130.262

L'incremento dei costi per servizi pari a 16.570 mila euro sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+25.661 mila euro), nonché dei costi per attività manutentive e di supporto commerciale (classificati questi ultimi negli Altri costi); tale andamento è stato in parte compensato dalla riduzione dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-12.112 mila euro).

7.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 90.144 mila euro (85.809 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Salari e stipendi	64.036	61.885
Oneri sociali	18.784	17.941
Benefici successivi al rapporto di lavoro	3.384	3.435
Altri costi	3.940	2.548
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	90.144	85.809

L'incremento del Costo per il personale di 4.335 mila euro rispetto al semestre 2018 è attribuibile principalmente alla maggiore forza media impiegata dal Gruppo ADR (+102 fte), oltre che all'incremento del costo medio.

L'andamento dell'organico medio è ascrivibile all'incremento del traffico ed al completamento dell'internalizzazione dell'attività di vigilanza antincendio sullo scalo di Fiumicino e all'internalizzazione dell'attività di vigilanza ai varchi doganali presso gli scali di Fiumicino e Ciampino conclusa ad agosto 2018.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (per Società):

FORZA MEDIA	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018	VARIAZIONE
ADR S.p.A.	1.376	1.360	16
ADR Tel S.p.A.	56	58	(2)
ADR Assistance S.r.l.	352	306	46
ADR Security S.r.l.	789	755	34
ADR Mobility S.r.l.	62	61	1
Airport Cleaning S.r.l.	517	510	7
TOTALE FORZA MEDIA	3.152	3.050	102

7.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 39.680 mila euro (20.941 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Canone concessori	17.508	17.045
Costi per godimento beni terzi	582	1.495
Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15.505	(3.029)
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	455	403
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	877	712
Imposte indirette e tasse	3.514	3.303
Oneri diversi	1.239	1.012
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	39.680	20.941

La voce Canoni concessori, pari a 17.508 mila euro, si incrementa di 463 mila euro rispetto al periodo a confronto principalmente per l'incremento del traffico, oltre che per effetto della dinamica inflattiva.

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

Gli Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri sono pari a 455 mila euro (403 mila del primo semestre 2018) per l'effetto combinato di accantonamenti pari a 1.150 mila euro e di un riassorbimento di fondi preesistenti di 695 mila euro. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti, pari a 877 mila euro, riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR e risultano sostanzialmente in linea rispetto al semestre a confronto (+165 mila euro).

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce proventi (oneri) finanziari è pari a -23.935 mila euro (-25.407 mila euro nel 2018). Il dettaglio dei proventi finanziari, oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	136	131
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	278	453
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	5	0
Interessi da clienti	6	5
Altri	1	0
Dividendi da partecipazioni	3.520	1.873
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	3.946	2.462

I Dividendi da partecipazioni sono costituiti dai dividendi deliberati e incassati nel 2019 dalla partecipata Azzurra Aeroporti S.p.A..

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	1.024	798
Interessi su obbligazioni in circolazione	16.968	17.128
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	1.526	1.422
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	3.342	3.254
Altri oneri finanziari per interessi	2	2
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	21.838	21.806
Valutazione derivati	556	0
Differenziali IRS	4.963	4.820
TOTALE ONERI SU DERIVATI	5.519	4.820
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	28	118
Altri oneri	13	0
TOTALE ALTRI ONERI	41	118
TOTALE ONERI FINANZIARI	28.422	27.542

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.024 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si incrementano di 227 mila euro per effetto della variazione del tasso applicato.

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione ammontano a 16.968 mila euro con un decremento di 160 mila euro rispetto al 2018.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 1.526 mila euro, aumentano di 104 mila euro rispetto al 2018.

Gli Oneri da valutazione derivati, pari a 556 mila euro (0 mila euro nel periodo a confronto) riflettono per 542 mila euro la variazione intercorsa nel periodo del *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).

Tale variazione viene compensata da una componente del medesimo ammontare registrata tra gli utili su cambi che attiene alla riduzione del valore nominale delle obbligazioni in sterline.

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
Utili su cambi	543	8
Perdite su cambi	(2)	(335)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(541)	(327)

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 -1.871 mila euro (-2.896 mila euro nel periodo a confronto), accoglie l'effetto a conto economico della svalutazione della collegata Pavimental per -1.126 mila euro, nonché la svalutazione della collegata Spea Engineering per -745 mila euro (rispettivamente -3.102 mila euro e +206 mila euro nel semestre 2018), per effetto dei risultati economici negativi conseguiti nel periodo dalle collegate.

7.8 Imposte sul reddito

Le Imposte sul reddito sono pari a 50.211 mila euro (50.719 mila euro nel primo semestre dell'anno precedente). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1°SEMESTRE 2019	1°SEMESTRE 2018
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	32.785	30.228
IRAP	11.439	10.259
	44.224	40.487
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	53	(92)
	53	(92)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	5.209	9.107
Imposte differite	725	1.217
	5.934	10.324
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	50.211	50.719

Con riferimento all'IRES si segnala che, nel mese di giugno 2017, ADR S.p.A., congiuntamente alle società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l., 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 l'operazione di *Issuer Substitution* del 2016 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, seppure 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 ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione del 7,77% in Azzurra Aeroporti S.p.A. (di seguito "Azzurra"), in favore dei finanziatori della stessa Azzurra. Anche tale 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 dati di chiusura al 30 giugno 2019 consentono di poter confermare, sulla base delle simulazioni effettuate, il rispetto dei *ratio* finanziari previsti nei contratti. Il calcolo dei *ratio* finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della presente Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2019.

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 2019 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8; non sussistono fideiussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2018).

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto per 210,6 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 31 dicembre 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 2019 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 858,4 milioni euro, composta da:

- 258,4 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 le delibere del 14 maggio 2015 e la più recente del 11 luglio 2018, 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". Attraverso tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR può ridurre sensibilmente fino ad azzerare il rischio che si verifichi un innalzamento del tasso d'interesse nel tempo intercorrente la sottoscrizione di nuovi finanziamenti.

Alla data del 30 giugno 2019 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 *cross currency swap* euro/sterlina. 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 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;
- tre ulteriori derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, 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):

(MIGLIAIA DI EURO)				30.06.2019
	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con <i>fair value</i> positivo	0	0	0	0
Derivati con <i>fair value</i> negativo	0	(192.384)	0	(192.384)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(192.384)	0	(192.384)

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 2019 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*, si precisa che tale *fair value* 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 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.

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 riguardano la presunta cessione a terzi dell’energia elettrica acquistata da ADR, nonché il disconoscimento dell’agevolazione prevista a favore dei soggetti cui è riconosciuta la qualifica di “opificio industriale”. Successivamente ai giudizi di merito favorevoli alla società, 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, le cui udienze di discussione si sono tenute in data 5 aprile 2019. Le relative sentenze non risultano ancora depositate.
- In analogia con l’attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall’UTF di Roma, l’Agenzia delle Dogane ha avviato due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull’energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012. Per le stesse annualità sono

stati notificati dall'Agenzia delle Entrate gli Avvisi di accertamento relativi all'IVA dovuta sulle accise contestate.

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 Società ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza sfavorevole della Commissione Tributaria Regionale, mentre ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012.

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 2008 e 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

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 e la relativa sentenza è passata in giudicato, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha quindi presentato appelli avverso le sentenze di primo grado relative alle annualità 2008 e 2009, entrambi rigettati dalla Commissione Tributaria Regionale. La Società ha proposto ricorsi in Cassazione.

Controllo posizione fiscale ADR

Al fine di effettuare un controllo della posizione fiscale di ADR, l'Agenzia delle Entrate, il 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.

Il 26 luglio 2018 è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate ad ADR il Processo Verbale di Constatazione a chiusura dell'attività di verifica fiscale del periodo d'imposta 2014 e, parzialmente, il 2013, con il quale sono stati formulati alcuni rilevi in materia di IRES, IRAP e ritenute. La Società, non condividendo in punto di fatto e di diritto le conclusioni raggiunte dai verificatori, ha presentato una memoria con la quale sono state rappresentate le proprie controdeduzioni, osservazioni e richieste, e, successivamente alla notifica dell'avviso di accertamento relativo al periodo d'imposta 2013, ha presentato un'Istanza di accertamento per adesione. Il 27 marzo 2019 ADR ha sottoscritto con l'Agenzia delle Entrate gli atti di adesione per entrambe le annualità oggetto di contestazione.

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 è fissata per il 25 settembre 2019.

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

- Nel 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland SA per la restituzione di 1 milione di euro, oltre interessi, importo pagato, a dire del ricorrente, in eccesso dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri (diritti ExtraUE ai voli da e per il territorio della Confederazione svizzera, invece dei diritti UE). Nell'udienza per la precisazione delle conclusioni del 6 febbraio 2019, le parti hanno chiesto un rinvio, fissato per il 16 ottobre 2019.
- Nel 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 ad oggi pendente senza fissazione dell'udienza. Con motivi aggiunti del 22 febbraio 2016, il Comune ha altresì impugnato il DPR n. 201/2015, con cui è stato emanato il "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione".
- Nel 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione dal 1° marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti, introdotta con 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. Nel 2014, il TAR Lazio ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risultava assistito dal "*fumus boni iuris*", si è 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. Nel 2017, il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario e Alitalia LAI in as ha proposto ricorso alla Corte di Appello di Roma. Nel 2018, la Corte, in accoglimento dell'appello, ha dichiarato la giurisdizione del Giudice ordinario e rimesso la causa al Tribunale di Roma, ove il giudizio è stato riassunto. Nell'udienza del 9 maggio 2019, il Giudice si è riservato sulle

eccezioni pregiudiziali e preliminari sollevate dalle parti; si è in attesa dello scioglimento della riserva.

- AirOne S.p.A. (oggi Alitalia) nel 2008 ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma sia Tamoil, proprio fornitore di carburanti avio, sia alcuni gestori aeroportuali tra cui ADR, al fine di accertare l'illiceità dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali richiesti dai gestori alle società petrolifere e da queste "ribaltate" sui vettori, e di accertare che Tamoil, in solido con i gestori aeroportuali convenuti, sia 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. A seguito di una serie di rinvii di udienze, sia per l'esame della CTU che per consentire alle parti di addivenire ad un bonario componimento della questione, il Tribunale, con sentenza pubblicata l'11 maggio 2019, ha rigettato la domanda proposta da Air One.
- 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 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. I petrolieri hanno chiamato in causa, in qualità di terzo, ADR ed altri gestori aeroportuali in quanto 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, ADR ha nominato il proprio CTP. A seguito di una serie di rinvii di udienze per l'esame della Relazione del CTU e delle osservazioni formulate dalle Parti, il Giudice ha conferito al CTU il compito di fornire chiarimenti circa le osservazioni svolte da SEA ed ADR, fissando il termine per il deposito della Relazione per il 31 gennaio 2019. Il 17 aprile 2019 si è tenuta l'udienza per la precisazione delle conclusioni; si è in attesa della sentenza.

Proseguono invece, giudizi analoghi, sempre attivati da Alitalia LAI in a.s. nei confronti di altre società petrolifere, nell'ambito dei quali sono in corso CTU di carattere economico contabile.

- Nell'ambito del 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 del 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. ADR ha nominato il proprio CTP. Il giudizio è aggiornato all'udienza del 20 novembre 2019 per la precisazione delle conclusioni.

Decreto di approvazione del Piano di Contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale dello scalo di Ciampino

- Con ricorso del 7 marzo 2019, ADR ha impugnato al TAR Lazio il D.M. 345/18 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito "Ministero dell'Ambiente") ha approvato, con prescrizioni, il Piano degli Interventi di Contenimento e Abbattimento del rumore

(“PICAR”) di ADR; non è stata chiesta la sospensiva del D.M. impugnato e, pertanto e si è in attesa della fissazione dell’udienza di merito.

Anche Ryanair ha impugnato, chiedendone la sospensiva, il D.M. 345/18, con ricorso al TAR Lazio del 18 febbraio 2019, presentando successivamente dei motivi aggiunti. ADR si è costituita in giudizio, presentando una memoria illustrativa delle proprie posizioni relativamente alle contestazioni di Ryanair. Il TAR Lazio, con Ordinanza dell’8 maggio 2019, ha accolto le misure cautelari richieste da Ryanair e, quindi, sospeso l’efficacia del PICAR nella parte in cui prevede la riduzione dei movimenti giornalieri sullo scalo a n.65. L’udienza di merito è stata fissata al 29 gennaio 2020.

Il 30 maggio 2019 il Ministero dell’Ambiente ha impugnato davanti al Consiglio di Stato la suddetta Ordinanza del TAR, chiedendo la misura cautelare sia monocratica che collegiale. Il 1° giugno 2019 il Presidente del Consiglio di Stato, con propria ordinanza monocratica, ha respinto l’appello del Ministero dell’Ambiente e fissato l’udienza collegiale per il 20 giugno 2019. ADR ha depositato al Consiglio di Stato una propria memoria in cui venivano confutate alcune affermazioni del Ministero dell’Ambiente e si informava dei costanti esiti positivi della sperimentazione della nuova procedura di volo. Nell’udienza del 20 giugno 2019, il Consiglio di Stato ha respinto l’appello del Ministero dell’Ambiente.

- Sono stati notificati ad ADR due ulteriori ricorsi avverso il D.M. 345/18, uno risarcitorio ed uno straordinario al Presidente della Repubblica, promossi dal vettore Wizzair operante su Ciampino.
- Ryanair ha, altresì, impugnato l’Ordinanza ENAC n. 2/2019 con cui l’Ente abrogava le proprie precedenti ordinanze che prevedevano tolleranze allo sfioramento dell’orario di chiusura notturna dell’aeroporto per motivi di forza maggiore. Il TAR, sia in sede monocratica che collegiale, ha accolto l’istanza di sospensiva del vettore e, quindi, ha concesso al vettore lo sfioramento delle ore 23.00 per i suddetti motivi di forza maggiore.

Realizzazione Svincolo In Area Est - Progetto di Completamento di Fiumicino Sud - Espropri

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 la realizzazione dell’opera è necessario espropriare alcune aree di proprietà di ditte private e, per l’esecuzione delle relative attività, ADR, ai sensi dell’art. 9 comma 7 del Contratto di Programma, è stata delegata da ENAC quale Autorità Espropriante.

Nuova Agrisud Immobiliare S.r.l., società, interessata dall’esproprio, il 16 aprile 2019 ha impugnato una serie di provvedimenti e comunicazioni, unitamente agli atti dagli stessi richiamati, emessi da ADR nel corso del procedimento espropriativo. Nuova Agrisud, per impugnare gli atti del procedimento espropriativo, ha proposto motivi aggiunti ad un precedente ricorso al TAR del 2017 con il quale la stessa aveva impugnato il Provvedimento Conclusivo della Conferenza di Servizi del 2014 che, tra le altre cose, ha certificato la conformità urbanistica del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, disponendo contestualmente la pubblica utilità delle opere in esso contenute. Il citato ricorso del 2017 non è stato mai notificato ad ADR che, il 30 maggio 2019, ha quindi depositato atto di costituzione formale nel procedimento.

Riperimetrazione della Riserva Statale del Litorale Romano

Con il D.M. 24 ottobre 2013, il Ministero dell’Ambiente ha approvato la “Nuova perimetrazione della Riserva naturale Statale del Litorale Romano” in sostituzione di quella precedentemente individuata dal D.M. 29.03.1996. In particolare, la nuova perimetrazione estende le aree c.d. “di tipo 1”, impedendo la realizzazione della maggior parte delle opere previste all’interno del *Master Plan* al 2030.

ENAC, con apposito ricorso al Presidente della Repubblica, ha impugnato il D.M. 24 ottobre 2013, mentre ADR lo ha impugnato con autonomo ricorso al TAR Lazio. Nell'ambito dell'iter del ricorso al Presidente della Repubblica, il Consiglio di Stato, chiamato ad emettere un parere a chiusura della fase istruttoria del giudizio, ha richiesto al MIT, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed alla Regione Lazio (Enti coinvolti nella vicenda) di far pervenire le rispettive determinazioni in ordine a "thema decidendum" ed interesse dell'ENAC a ricorrere. Poiché un articolo pubblicato sulla stampa quotidiana ha riportato in sintesi le determinazioni di Presidenza del Consiglio e Regione sfavorevoli ad ENAC, ADR ha acquisito i predetti pareri e, al fine di supportare l'Ente nel giudizio, ha deciso di proporre intervento *ad adiuvandum* che è stato depositato il 25 luglio 2018. Il 22 gennaio 2019 ADR ha ricevuto la comunicazione con cui il Consiglio di Stato dispone la sospensione del ricorso al Presidente della Repubblica proposto da ENAC, in attesa della decisione del giudizio ordinario presentato da ADR pendente dinanzi al TAR Lazio.

Ryanair – Accesso Agli Atti

Con istanza di accesso agli atti del 15 giugno 2018, Ryanair ha chiesto ad ADR di prendere visione di tutti i contratti commerciali tra Alitalia ed ADR ancora in vigore alla data dell'istanza di accesso, nonché tutti i documenti di addebito emessi da ADR nei confronti di Alitalia, dal 1 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, per la riscossione delle addizionali sui diritti aeroportuali e dell'IRESA. ADR ha opposto il proprio diniego a tale istanza di accesso, confermando poi le proprie determinazioni, a seguito della istanza di controdeduzioni di Ryanair. Ryanair, il 14 settembre 2018, ha presentato ricorso al TAR Lazio per ottenere l'annullamento del provvedimento di diniego di ADR e della successiva conferma dello stesso. Il TAR Lazio, con sentenza del 7 dicembre 2018, ha respinto il ricorso di Ryanair, ritenendo l'istanza del vettore connotata, da un lato, da un intento meramente esplorativo non meritevole di tutela e, dall'altro, da genericità ed indeterminazione rispetto alle finalità asseritamente perseguite. L'11 febbraio 2019 è stato notificato ad ADR l'appello di Ryanair al Consiglio di Stato; l'udienza è fissata per il 19 settembre 2019.

Tariffe aeroportuali – Monitoraggio annuale Contratto di Programma

Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, l'11 aprile 2019, ADR ha impugnato, chiedendone l'annullamento, il provvedimento del 24 dicembre 2018 prot. n. 142002-P con il quale il Direttore Generale di ENAC - in esecuzione dell'attività annuale di monitoraggio dei parametri tariffari k, v ed ε prevista dall'art. 37-bis co. 4 della Convenzione di gestione/Contratto di Programma stipulato tra ENAC e ADR - ha aggiornato i corrispettivi per i servizi regolamentati erogati all'utenza dal gestore aeroportuale per l'anno 2019.

Il 10 giugno 2019, ENAC ha proposto opposizione al ricorso straordinario e, secondo quanto stabilisce l'art. 48 comma 1 c.p.a., il 17 luglio 2019, ADR ha trasposto al TAR Lazio il giudizio promosso davanti al Presidente della Repubblica.

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, nel 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 separati giudizi civili per ottenere la revocabilità dei pagamenti effettuati ad ADR nell'anno antecedente

all'ammissione dei vettori alla procedura concorsuale, pari rispettivamente a 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; ADR ha proposto altrettanti giudizi di appello che sono stati rigettati dalla Corte di Appello di Milano rispettivamente nel 2012 e nel 2014. ADR, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di quanto richiesto e ha proposto, in entrambe i casi, ricorso in Cassazione. Nell'ambito del giudizio Volare Airlines S.p.A. in a.s., con ordinanza del 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 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, oltre che 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. Il 14 febbraio 2019 si è tenuta l'udienza per la precisazione delle conclusioni; si è in attesa dell'emanazione della sentenza.
- ADR ha proposto un giudizio civile nei confronti di Moccia Conglomerati S.r.l. volto ad accertare la risoluzione della Convenzione di subconcessione dell'area da destinare ad un impianto di produzione e commercializzazione di conglomerato bituminoso, a causa del grave inadempimento di controparte, che non sarebbe stata in grado di ottenere il rilascio dei permessi necessari all'esercizio dell'attività. ADR ha, pertanto, richiesto l'immediato rilascio dell'area e la condanna al risarcimento del danno. 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. All'udienza del 15 maggio 2019 per la precisazione delle conclusioni, il giudizio ha subito un rinvio al 6 novembre 2019.

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 del 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso proposto dall'ATI Alpine Bau, accogliendo le argomentazioni avanzate da ADR, e ha dichiarato risolto il contratto di appalto del 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Nel 2015 è stato notificato ricorso per Cassazione da parte del Fallimento Alpine Bau; si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- Consorzio Stabile Imprese Padovane Società Consortile a r.l. ("Consip") e Sertech s.r.l., nell'ambito dell'appalto per i lavori di ristrutturazione dell'edificio 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 di 2,4 milioni di euro a fronte delle riserve iscritte nel registro di contabilità e di 0,5 milioni di euro a titolo di danno da perdita di *chances*. Il giudizio è aggiornato al 7 aprile 2020 per la precisazione delle conclusioni. Il 21 febbraio 2019 Consip e ADR hanno sottoscritto un verbale di accordo ex art. 239 D.Lgs. 163/2006 a seguito del quale Consip ha rinunciato al giudizio pendente. La rinuncia di Sertech, che nel frattempo ha presentato presso il Tribunale di Venezia ricorso per concordato preventivo, è invece condizionata anche alla relativa

autorizzazione da parte del Tribunale, autorizzazione intervenuta il 17 luglio 2019; il giudizio è aggiornato al 24 settembre 2019.

- Cimolai S.p.A. (in ATI con Sertech S.p.A., RPA S.r.l. e Tecnica Y Projectos S.A.), con atto notificato il 28 novembre 2018, ha convenuto in giudizio ADR in relazione ad alcune riserve (da n. 30 a n. 41) iscritte nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del Molo C. Il *petitum* complessivo è pari a 64,4 milioni di euro, oltre interessi e rivalutazione monetaria. All'udienza di prima comparizione del 19 giugno 2019, il giudizio è stato rinviato all'udienza del 25 giugno 2020 per trattazione.

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, il 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, il 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 è iniziato il 15 ottobre 2018. In tale occasione sono state svolte alcune verifiche preliminari di carattere procedurale. All'udienza del 21 gennaio 2019, si è proceduto ad una sostanziale ricognizione delle Parti in causa e all'ammissione delle istanze istruttorie formulate da ognuno, prevalentemente consistenti nella richiesta di sentire i testimoni ed i consulenti tecnici rispettivamente individuati. All'udienza del 25 marzo 2019 è iniziata l'escussione delle prove testimoniali, a cominciare dai nominativi indicati dal Pubblico Ministero. L'audizione dei testi, proseguita all'udienza del 24 giugno 2019, continuerà all'udienza del 16 settembre 2019.

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 170 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 19 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 2019 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per circa 90 milioni di euro (96 milioni di euro al 31 dicembre 2018) 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 semestre 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)	30.06.2019		1° SEMESTRE 2019		31.12.2018		1° SEMESTRE 2018	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	7.910	8.071	157	(682)	7.871	19.670	114	(784)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	7.910	8.071	157	(682)	7.871	19.670	114	(784)
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	693	39.894	14	(43.780)	1.200	26.385	295	(22.637)
Spea Engineering S.p.A.	70	26.324	324	(10.264)	39	22.406	332	(9.592)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	1.245	67.186	338	(54.044)	1.721	49.759	627	(32.229)
PARTI CORRELATE								
Leonardo Energia S.c.ar.l.	14	3.568	79	(9.708)	62	3.562	85	(9.262)
Fiumicino Energia S.r.l.	96	0	88	0	57	0	87	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	0	0	26	0	(13)
Telepass S.p.A.	675	55	354	(90)	220	82	59	(83)
Autogrill Italia S.p.A.	281	1.773	5.908	(293)	1.760	1.188	6.123	(251)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	516	682	190	(563)	398	662	(23)	(489)
Autostrade Tech S.p.A.	0	230	0	(200)	0	98	0	(85)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	13	0	(10)	0	0	0	0
Edizione S.r.l.	0	12	0	(12)	0	0	0	(12)
Retail Italia Network S.r.l.	151	82	295	0	63	0	301	0
Telepass Pay S.p.A.	3	0	0	0	3	0	0	0
Essediesse S.p.A.	72	0	68	0	25	0	24	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni	11	0	0	0	11	0	18	0
Key Management Personnel	0	4.090	0	(3.211)	0	2.113	0	(2.462)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.819	10.505	6.982	(14.087)	2.599	7.731	6.674	(12.657)
TOTALE	10.974	85.762	7.477	(68.813)	12.191	77.160	7.415	(45.670)

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, nonché di realizzazione di opere infrastrutturali;
- 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. (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 2019 ammontano a 3.211 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)	30.06.2019		1° SEMESTRE 2019		31.12.2018		1° SEMESTRE 2018	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	240.200	0	(6.503)	0	240.781	0	(6.653)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	240.200	0	(6.503)	0	240.781	0	(6.653)
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0	1.350	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	0	0	3.520	0	0	0	1.873	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	0	3.520	0	1.350	0	1.873	0
TOTALE	1.350	240.200	3.520	(6.503)	1.350	240.781	1.873	(6.653)

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio precedente 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 periodo 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 2019, 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.

	n. diritti assegnati	n. diritti decaduti	n. diritti trasferimenti	n. diritti opzionati	n. diritti al 30.06.2019	scadenza vesting	scadenza. esercizio / assegnazione	prezzo di esercizio (euro)	fair value unitario alla data di assegn.	fair value rivalut. unitario al 30.06.2019	scadenza attesa alla data di ass. (anni)	tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	volatilità attesa (=storica) alla data di ass	divid. attesi alla data di assegn
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	0	6	0,86%	29,5%	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	2,74	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	611.682	(32.599)	(3.258)	(12.538)	563.287	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	2,71	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 I ciclo	428.074	(15.333)	(5.246)	0	407.496	01.07.2020	01.07.2023	na	2,37	3,43	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	0	(21.337)	0	343.364	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	3,15	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	0	0	0	470.806	15.06.2022	01.07.2025	na	2,98	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
Piani di phantom stock grant 2017 I ciclo	42.619	(1.526)	(522)	0	40.571	01.07.2020	01.07.2023	na	23,18	25,79	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	0	(2.360)	0	37.970	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	24,11	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	0	0	0	48.221	15.06.2022	01.07.2025	na	22,57	22,57	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel semestre 2019 è stato rilevato un onere a conto economico di 3.783 mila di euro, corrispondente al valore maturato nel periodo del *fair value* dei diritti attribuiti; tale onere comprende la quota di costo derivante dall'adeguamento al *fair value* dei Piani regolati con azioni pari a 126 mila euro iscritto a incremento delle riserve di patrimonio netto, mentre i debiti relativi al *fair value* delle opzioni "phantom" in essere al 30 giugno 2019 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 2019, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate. Nel periodo in esame, non sono intervenuti, inoltre, eventi significativi non ricorrenti.

12. Eventi successivi alla chiusura del semestre

Non si segnalano eventi significativi avvenuti dopo la chiusura del semestre in esame.

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.	99	100	Integrale
					ADR Sviluppo S.r.l.	1		
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	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	(5.010)	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	114.853	Aeroporti di Roma S.p.A.	0,99		Valutata al fair value

(*) Il valore indicato per il Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione è riferito al Capitale netto di liquidazione

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



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 2019. 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 2019 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, 1 agosto 2019

EY S.p.A.



Roberto Tabarrini
(Socio)

