

**RELAZIONE  
FINANZIARIA  
CONSOLIDATA  
SEMESTRALE AL  
30 GIUGNO 2021**



<b>RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE</b>	<b>3</b>
<b>BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2021</b>	<b>37</b>





# RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

## Relazione intermedia sulla Gestione

<b>PROFILO DEL SEMESTRE</b>	5
<b>1. DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI</b>	7
1.1. Sintesi dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale	7
1.2. Struttura societaria	8
1.3. Organi sociali	9
<b>2. EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19</b>	10
2.1. Impatti sul traffico	10
2.2. Andamento economico-finanziario	13
2.2.1. Premessa	13
2.2.2. Gestione economica consolidata	14
2.2.3. Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata	17
2.2.4. Investimenti del Gruppo ADR	23
2.2.5. Indicatori alternativi di performance	24
<b>3. FATTORI DI RISCHIO</b>	28
3.1. Rischi operativi e strategici	28
3.2. Rischi finanziari	30
<b>4. ALTRE INFORMAZIONI</b>	31
4.1. Adeguamenti e modifiche del quadro normativo di riferimento	31
4.2. Rapporti con la controllante Atlantia S.p.A.	33
4.3. Rapporti infragruppo e con parti correlate	33
<b>5. EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DEL PERIODO</b>	34
<b>6. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b>	36

## Profilo del semestre

Ad oltre un anno di distanza dall'inizio della pandemia da COVID-19, la situazione per l'industria del trasporto aereo, e quindi anche per il settore degli aeroporti, rimane estremamente difficile. Il progresso delle campagne vaccinali in atto in diversi Paesi, il passaggio dalla fase sperimentale a quella operativa di perfezionate procedure di verifica sanitaria nella fase di imbarco e sbarco dei passeggeri (cd.voli "covid tested"), hanno favorito un progressivo allentamento delle restrizioni di viaggio che sono state attivate dai governi di quasi tutti i Paesi nel corso del 2020. Tuttavia rimane ancora elevato il numero di destinazioni classificate "a rischio" e soprattutto sulle rotte internazionali ed intercontinentali resta assai elevata l'incertezza sui tempi di recupero dei livelli di attività pre-COVID.

Il traffico sul sistema aeroportuale di Roma si è attestato a 3,2 milioni di passeggeri, registrando così una diminuzione, rispetto al primo semestre del 2020 - che era stato solo parzialmente impattato dalla crisi pandemica - del 56,5%. La diminuzione è risultata più marcata sui segmenti UE (-68,6%) ed extra UE (-69,8%) rispetto a quella che si è registrata sulla componente domestica che ha consuntivato una diminuzione del 21,1%.

Livelli di attività così depressi si sono inevitabilmente riflessi negativamente sui risultati economici ed in particolare sui ricavi operativi che sono risultati pari a circa 93 milioni di euro con una diminuzione, rispetto al primo semestre del 2020, del 44%.

Il Gruppo ha proseguito, anche nei primi sei mesi del 2021, con le azioni di contenimento dei costi già attivate nel corso del 2020, tuttavia l'EBITDA è risultato negativo per 34 milioni di euro con una diminuzione, rispetto allo stesso periodo del 2020, di 75 milioni di euro.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza del Gruppo. Nel mese di aprile, infatti, ADR ha collocato sul mercato una nuova emissione obbligazionaria "Sustainability Linked" – primo aeroporto al mondo ad eseguire un'emissione pubblica con tali caratteristiche – per un importo di 500 milioni di euro ed una durata di 10 anni. Con il successo conseguito anche da questa operazione, che è seguita alla precedente emissione "Green" di ADR del novembre 2020, è stata assicurata una ulteriore dotazione di liquidità grazie alla quale la società potrà far fronte, sulla base delle attuali proiezioni di traffico, agli impegni finanziari futuri fino a tutto il 2023 incluso.

Sempre sul fronte del rafforzamento della sicurezza finanziaria, è stato ottenuta dalle banche finanziatrici l'estensione del periodo di deroga dell'applicazione dei covenants finanziari, presenti nei contratti di finanziamento, fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2021, per i finanziamenti BEI e CDP, e fino al 30 giugno 2022 per gli altri finanziamenti bancari.

Nel mese di giugno le tre agenzie di rating S&P, Moody's e Fitch hanno aggiornato l'outlook su Aeroporti di Roma, orientandolo in senso positivo. S&P ha anche innalzato di un notch il rating assegnato ad ADR, riportandolo al livello di Investment Grade (BBB-) con outlook, come già detto, positivo. Si è concretizzata così una importante ed auspicata inversione di tendenza rispetto al trend negativo che si era innescato a partire dalla seconda metà del 2018 e che riguardava l'intero gruppo Atlantia.

Nell'ambito della definizione della dinamica tariffaria per il nuovo periodo regolatorio in avvio dal 2022, sono proseguiti i confronti con il concedente (ENAC) e con ART per definire una soluzione che contemperi al meglio l'orientamento ad una congrua remunerazione del capitale investito nel periodo con le esigenze di competitività tariffaria, particolarmente rilevanti in questa specifica congiuntura, e con gli obiettivi di investimento in sviluppo infrastrutturale, relativi sia alle realizzazioni tuttora in corso che al nuovo piano di sviluppo di medio/lungo termine dell'aeroporto di Fiumicino.

Si sottolinea che proprio in risposta al periodo di difficoltà del settore, ADR sta sviluppando, con rinnovata intensità, sia i programmi correlati agli obiettivi di Sostenibilità che quelli, più in generale, orientati ai processi di innovazione e transizione energetica.

In particolare sul fronte delle iniziative di sostenibilità si sono concretizzate, nel primo semestre del corrente esercizio, diverse iniziative mirate a decarbonizzare completamente gli aeroporti entro il 2030, quali la conclusione della progettazione e l'avvio dell'approvazione ambientale del parco fotovoltaico da 30 MW e le attività per rendere disponibile sullo scalo di Fiumicino il Sustainable Aviation Fuel (SAF) per il tramite del consorzio ALIGHT, consorzio, di cui ADR fa parte, che ha vinto un bando di finanziamento Europeo proprio su tale progetto.

Nello stesso periodo ADR ha realizzato, nel proprio ambito, un nuovo modello operativo dell'innovazione attraverso la creazione di un Gruppo di 30 innovatori, con l'obiettivo di razionalizzare, arricchire e valorizzare le idee ed i progetti che possono nascere dall'iniziativa di tutti i dipendenti, creando un «funnel» innovativo strutturato e coerente con la strategia aziendale. Oltre a questo è stato impostato ed implementato un eco-sistema capace di integrare le risorse interne con quelle esterne (peers, startups, istituzioni, università) al fine di aumentare la capacità di scouting, accrescere la qualità dell'output e ridurre il "time to market" richiesto per l'identificazione e l'implementazione di nuove soluzioni tecnologiche per la gestione delle attività e dei servizi.



# 1. Dati di sintesi e informazioni generali

## 1.1. Sintesi dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale

### Principali informazioni economiche e finanziarie del Gruppo

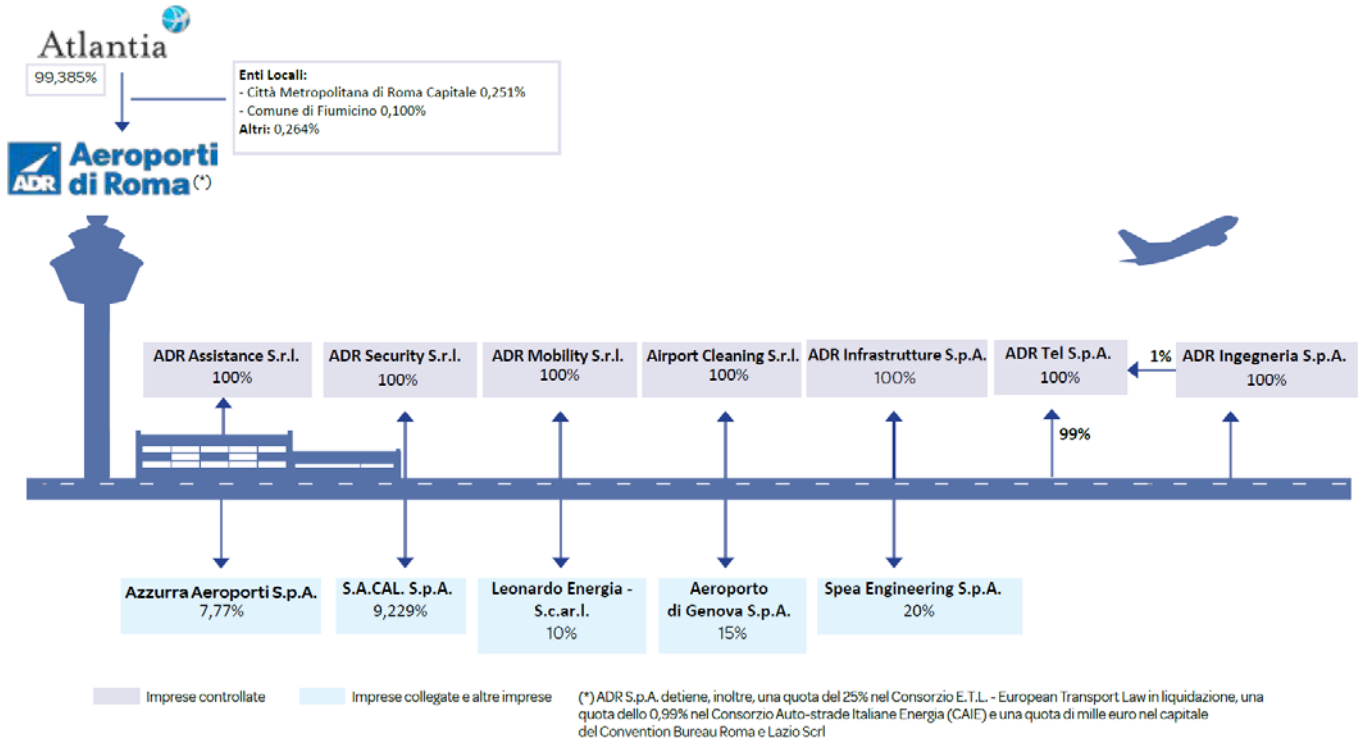
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)		
	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Ricavi da gestione aeroportuale	88.615	161.434
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	(33.644)	41.704
EBITDA %	(38,0%)	25,8%
Risultato Operativo (EBIT)	(123.707)	(34.820)
EBIT %	(139,6%)	(21,6%)
Risultato netto	(125.906)	(46.666)
Risultato netto di competenza del Gruppo	(125.906)	(46.666)
Investimenti	94.573	69.906
	<b>30.06.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
Capitale Investito Netto	2.488.395	2.426.445
Patrimonio netto (compresa quota terzi)	874.545	991.873
Patrimonio netto del Gruppo	874.545	991.873
Indebitamento finanziario netto	1.613.850	1.434.572
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio netto	1,8	1,4
	<b>30.06.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
<b>RATING</b>		
Standard & Poor's	BBB-	BB+
Moody's	Baa3	Baa3
Fitch Rating	BBB-	BBB-

### Principali informazioni operative del Gruppo

VOLUMI DI TRAFFICO		
	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Movimenti (n./000)	47	70
Passeggeri totali (n./000)	3.158	7.267
Merce totale (t)	52.359	45.202
<b>RISORSE UMANE DI GRUPPO</b>		
Organico medio (n° persone)	2.972	3.039

## 1.2. Struttura societaria

(al 30 giugno 2021)



## 1.3. Organi sociali

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Claudio De Vincenti	Presidente
Carla Angela	Vice Presidente
Marco Troncone	Amministratore Delegato
Tommaso Barracco	Consigliere
Christian Benetton	Consigliere
Elisabetta De Bernardi di Valserra	Consigliere
Anna Beatrice Ferrino	Consigliere
Francesco Panfilo	Consigliere
Nicola Rossi	Consigliere
Primiano De Maria	Segretario

### COLLEGIO SINDACALE

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

Giuseppe Cosimo Tolone	Presidente
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Pasquale De Falco	Sindaco effettivo
Maurizio De Filippo	Sindaco effettivo
Pier Vittorio Vietti	Sindaco effettivo
Francesco Follina	Sindaco supplente
Carlo Regoliosi	Sindaco supplente

### SOCIETÀ DI REVISIONE

Esercizi 2021-2029

KPMG S.p.A.

## 2. Effetti della pandemia da COVID-19

### 2.1. Impatti sul traffico

Anche nel primo semestre 2021 il mercato del trasporto aereo ha continuato a risentire degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria legata al COVID-19, diffusasi a livello mondiale a partire da marzo 2020, e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate per contrastarne l'espansione.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, nel primo semestre del 2021, hanno registrato quasi 3,2 milioni di passeggeri, in flessione del 56,5% rispetto al primo semestre del 2020, e circa 47 mila movimenti, in diminuzione del 33,3%.

Il calo del traffico è concentrato principalmente sul mercato internazionale, con il segmento UE in riduzione del 68,6%, e l'Extra UE con una variazione negativa del 69,8%. Il segmento Domestico ha consuntivato una diminuzione più contenuta (-21,1%), arrivando a rappresentare circa il 47% dei passeggeri transitati nel semestre nel sistema aeroportuale romano.

A livello mensile la riduzione del numero dei passeggeri si è concentrata nei primi tre mesi dell'anno (gennaio -89,3%, febbraio -87,6% e marzo -45,5%), mentre nel secondo trimestre si è osservato un miglioramento generato dall'allentamento delle restrizioni alla circolazione. Tuttavia, anche nel mese di giugno, durante il quale si è registrato il maggiore numero di passeggeri trasportati (1,01 milioni), il traffico è stato decisamente inferiore rispetto ai volumi dello stesso mese del 2019.

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020	Δ%
<b>Movimenti (n°)</b>	<b>47.015</b>	<b>70.487</b>	<b>(33,3%)</b>
Fiumicino	35.553	57.942	(38,6%)
Ciampino	11.462	12.545	(8,6%)
<b>Passeggeri (n°)</b>	<b>3.158.353</b>	<b>7.267.409</b>	<b>(56,5%)</b>
Fiumicino	2.843.183	6.265.622	(54,6%)
Ciampino	315.170	1.001.787	(68,5%)
di cui: imbarcati	1.549.192	3.617.945	(57,2%)
Fiumicino	1.391.884	3.108.651	(55,2%)
Ciampino	157.308	509.294	(69,1%)
<b>Merci (t.)</b>	<b>52.359</b>	<b>45.202</b>	<b>15,8%</b>
Fiumicino	44.259	36.405	21,6%
Ciampino	8.100	8.797	(7,9%)

GRAFICO 1. Composizione del traffico del 1° semestre 2021 per il sistema aeroportuale romano (milioni di passeggeri e variazione rispetto a 1° semestre 2020)

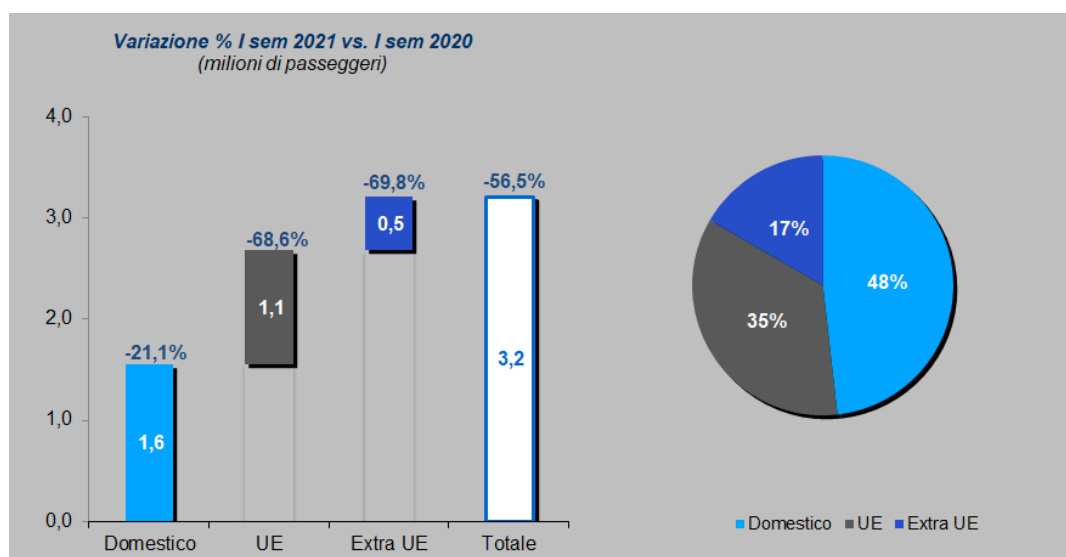
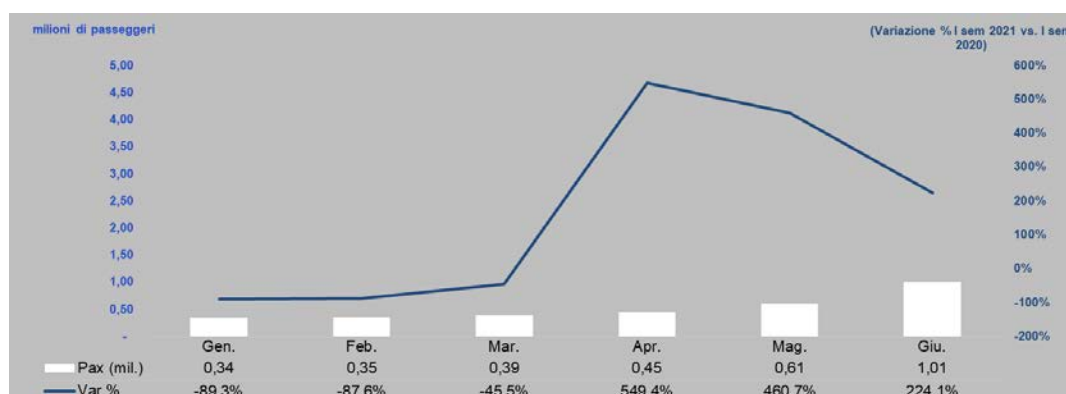


GRAFICO 2. Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano e variazione rispetto al 1° semestre 2020



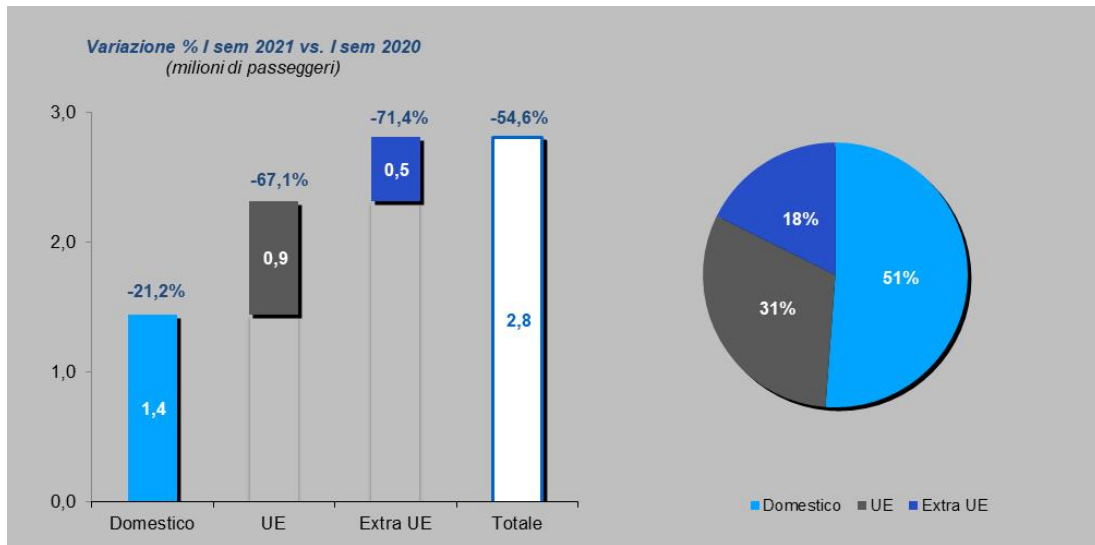
### Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare nel corso del primo semestre 2021 circa 2,8 milioni di passeggeri, con una flessione del 54,6% rispetto al primo semestre dell'anno precedente. Le limitazioni alla mobilità hanno condizionato soprattutto il segmento internazionale, che ha registrato un importante crollo del traffico.

L'area di mercato con il maggiore calo percentuale è l'Extra-UE, che ha movimentato nel semestre soltanto 0,5 milioni di passeggeri (-71,4% rispetto al primo semestre 2020). Il calo ha riguardato in particolare il lungo raggio (-80,8%), all'interno del quale tuttavia si rilevano le buone performance dei voli "covid tested" inaugurati sul mercato USA. Anche il segmento UE ha registrato performance molto negative, consuntivando 0,9 milioni di passeggeri trasportati (-67,1%).

In questo periodo il Domestico è divenuto il principale mercato per volumi passeggeri, registrando 1,5 milioni di passeggeri nel semestre, in diminuzione del -21,2% rispetto allo stesso periodo del 2020, trasportati in prevalenza da Alitalia.

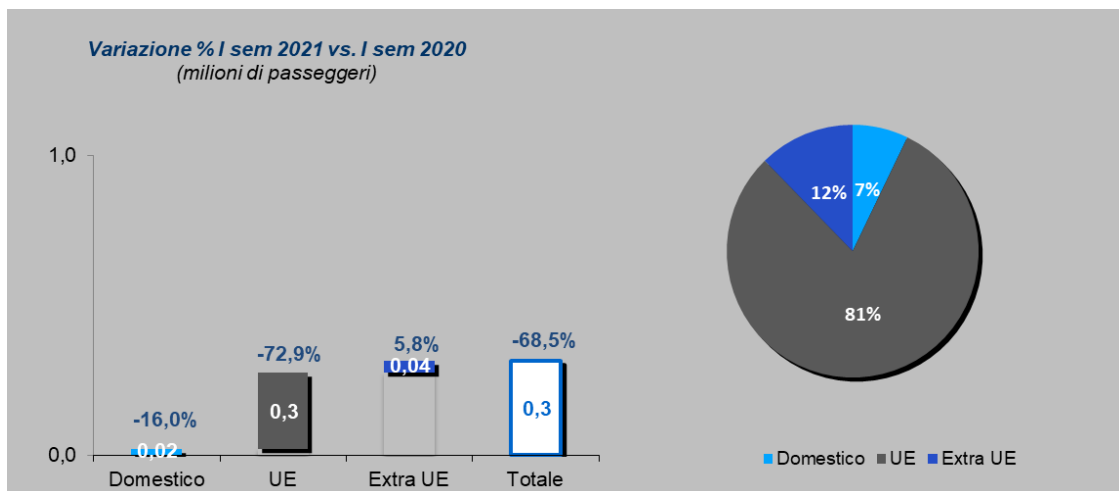
GRAFICO 3. Composizione del traffico del 1° semestre 2021 per lo scalo di Fiumicino (milioni di passeggeri)



### Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha gestito 315 mila passeggeri con una riduzione dei volumi trasportati del 68,5%. L'Europa UE, la principale area di mercato dello scalo di Ciampino, ha consuntivato 254 mila passeggeri nel semestre (-72,9%). Domestico ed Extra-UE hanno chiuso rispettivamente con 23 mila e 39 mila passeggeri.

GRAFICO 4. Composizione del traffico del 1° semestre 2021 per lo scalo di Ciampino



## 2.2. Andamento economico-finanziario

### 2.2.1. Premessa

Rispetto al 31 dicembre 2020, il perimetro di consolidamento risulta variato per la inclusione della nuova società controllata ADR Infrastrutture S.p.A. ("ADR Infrastrutture"). In data 21 gennaio 2021 si è infatti perfezionato l'acquisto, da parte della Capogruppo ADR, della partecipazione, pari al 100% del capitale, precedentemente detenuta da Pavimental S.p.A. nella ADR Infrastrutture, società nella quale era stato ad inizio anno conferito, dalla stessa Pavimental, il ramo di azienda specializzato nella costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali. Il prezzo di acquisto è stato pari a 12,2 milioni di euro.

Nel mese di marzo, è divenuta, inoltre, operativa la società ADR Ingegneria S.p.A. che ha preso in affitto, con efficacia dal 1 marzo 2021, il ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

Si segnala, infine, che, in data 23 aprile 2021, si è perfezionata la cessione della partecipazione del 20% detenuta da ADR nel capitale di Pavimental S.p.A. in favore di Autostrade per l'Italia S.p.A., ad un prezzo di 3,7 milioni di euro.

## 2.2.2. Gestione economica consolidata

TABELLA 1. Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	I SEMESTRE 2021	I SEMESTRE 2020	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	88.615	161.434	(72.819)	(45,1%)
<i>ricavi aviation</i>	49.538	105.048	(55.510)	(52,8%)
<i>ricavi non aviation</i>	39.077	56.386	(17.309)	(30,7%)
Ricavi per servizi di costruzione	58.480	49.641	8.839	17,8%
Altri ricavi operativi	5.162	5.682	(520)	(9,2%)
<b>Totale ricavi</b>	<b>152.257</b>	<b>216.757</b>	<b>(64.500)</b>	<b>(29,8%)</b>
Costi esterni gestionali	(62.609)	(63.384)	775	(1,2%)
Costi dei servizi di costruzione	(50.659)	(46.041)	(4.618)	10,0%
Canoni concessori	(2.364)	(5.321)	2.957	(55,6%)
Costo del personale	(66.761)	(59.869)	(6.892)	11,5%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(3.508)	(438)	(3.070)	700,9%
<b>Totale costi operativi netti</b>	<b>(185.901)</b>	<b>(175.053)</b>	<b>(10.848)</b>	<b>6,2%</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>(33.644)</b>	<b>41.704</b>	<b>(75.348)</b>	<b>(180,7%)</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(52.055)	(55.638)	3.583	(6,4%)
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(38.008)	(20.886)	(17.122)	82,0%
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>(123.707)</b>	<b>(34.820)</b>	<b>(88.887)</b>	<b>255,3%</b>
Proventi (oneri) finanziari	(29.805)	(28.278)	(1.527)	5,4%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(417)	(828)	411	(49,6%)
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>(153.929)</b>	<b>(63.926)</b>	<b>(90.003)</b>	<b>140,8%</b>
Imposte	28.023	17.260	10.763	62,4%
<b>Risultato netto attività operative in funzionamento</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>	<b>(79.240)</b>	<b>169,8%</b>
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>	<b>(79.240)</b>	<b>169,8%</b>
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0,0%
<b>Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>	<b>(79.240)</b>	<b>169,8%</b>

## Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 88,6 milioni di euro, risultano ancora pesantemente impattati dagli effetti sul traffico della crisi pandemica. La diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2020, che aveva risentito degli effetti dei provvedimenti di chiusura delle frontiere a partire dal mese di marzo, è del 45,1%. In particolare le attività *aviation* hanno subito una flessione del 52,8% essenzialmente per effetto della riduzione del traffico, mentre il comparto *non aviation*, con ricavi in riduzione del 30,7%, ha risentito sia della diminuzione dei passeggeri che della parzializzazione dei Terminal operativi, inevitabilmente in parte chiusi nell'aeroporto di Fiumicino. In dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali si sono ridotti del 69,6%, mentre quelli da subconcessioni immobiliari del 20,6%; in flessione del 37,9% i ricavi da parcheggi e del 78,9% quelli da pubblicità. La riduzione dei ricavi *non aviation* è stata parzialmente compensata dalla componente dei ricavi per i lavori che la nuova società ADR Infrastrutture ha realizzato nel semestre verso terzi (+7,8 milioni di euro).
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 58,5 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto al periodo a confronto, di 8,8 milioni di euro per la parziale ripresa del programma degli



investimenti che, nella seconda parte del semestre 2020, aveva risentito della quasi totale sospensione dei cantieri sull'intero sistema aeroportuale.

- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 5,2 milioni di euro e si riducono di 0,5 milioni di euro rispetto al primo semestre 2020.

### Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali sono pari a 62,6 milioni di euro, con una diminuzione di 0,8 milioni di euro rispetto al periodo a confronto (-1,2%) per la prosecuzione delle azioni di contenimento dei costi poste in essere già a partire dal 2020, solo parzialmente compensato dall'aumento dei costi connessi al consolidamento delle nuove società ADR Infrastrutture ed dell'avvio della nuova ADR Ingegneria.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 50,7 milioni di euro, coerentemente all'andamento dei corrispondenti ricavi, sono aumentati di 4,6 milioni di euro rispetto al periodo a confronto.
- L'onere per Canoni concessori, direttamente correlato all'andamento del traffico, ammonta a 2,4 milioni di euro, in diminuzione rispetto al primo semestre 2020 di 3,0 milioni di euro.
- Il Costo del personale, pari a 66,8 milioni di euro, aumenta dell'11,5% rispetto al primo semestre 2020 (+6,9 milioni di euro), oltre che per l'impatto derivante dal consolidamento di ADR Infrastrutture e dell'avvio della nuova ADR Ingegneria, anche per gli oneri relativi agli esodi incentivati dei dipendenti che hanno aderito al piano di esodo incentivato di cui agli accordi sindacali del 3 febbraio e del 6 maggio 2021 e di dirigenti, nonché per effetto degli accantonamenti del periodo relativi alla reintroduzione degli incentivi variabili. Inoltre, nel periodo a confronto, si era registrato un effetto positivo derivante dalla riduzione del *fair value* dei piani di incentivazione azionaria. Tali andamenti sono stati parzialmente compensati dalle azioni di contenimento costi poste in atto dal Gruppo, tra le quali il ricorso agli strumenti normativi disponibili (ammortizzatori sociali – CIGS e CIGD).
- Gli accantonamenti ai fondi per rischi ed oneri sono pari a 3,5 milioni di euro (0,4 milioni di euro nel periodo a confronto).

### Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è negativo per 33,6 milioni di euro, in diminuzione di 75,3 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2020.

### Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 52,1 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"). Il decremento di 3,6 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2020 è attribuibile principalmente alla proroga di due anni della durata della concessione aeroportuale, ossia fino al 30 giugno 2046, che ha comportato la modifica della vita utile dei Diritti concessori a partire dal 30 giugno 2020.

### Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 38,0 milioni di euro (20,9 milioni di euro nel periodo a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali pari a 26,5 milioni di euro (20,9 milioni di euro nel periodo a confronto), in aumento di 5,6 milioni di euro in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale aggiornato e dell'effetto dell'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento

per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi che ha determinato un impatto positivo sull'accantonamento del primo semestre 2021;

- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 11,5 milioni di euro (0 nel periodo a confronto) essenzialmente per l'innalzamento del rischio di insoluto da parte di alcuni clienti, principalmente aeronautici.

### Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è negativo per 123,7 milioni di euro (-34,8 milioni di euro nel periodo a confronto).

### Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 29,8 milioni di euro, si incrementano di 1,5 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2020 per effetto della crescita dell'indebitamento medio.

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

Tale voce, pari a -0,4 milioni di euro, include la svalutazione della partecipazione nella collegata SPEA Engineering S.p.A (-0,8 milioni di euro nel primo semestre 2020 relativi alla collegata Pavimental S.p.A.).

### Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è risultato positivo per complessivi 28,0 milioni di euro (17,3 milioni di euro nel primo semestre 2020), derivanti principalmente dall'effetto combinato dei proventi da tassazione consolidata sulla perdita fiscale del periodo e della imposta sostitutiva (nella misura del 3%), pari a 11,0 milioni di euro, accertata in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale –diritti acquisiti.

Al netto del carico fiscale, il Gruppo ADR ha registrato, nel primo semestre 2021, un risultato economico negativo per 125,9 milioni di euro rispetto ad una perdita netta di 46,7 milioni di euro del periodo a confronto.

TABELLA 2. Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	I SEMESTRE 2021	I SEMESTRE 2020
<b>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	32.614	(25.980)
Effetto fiscale	(7.827)	5.889
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(1)	(51)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>24.786</b>	<b>(20.142)</b>
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(476)	(16.231)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(476)</b>	<b>(16.231)</b>
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo</b>	<b>766</b>	<b>771</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>25.076</b>	<b>(35.602)</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO</b>	<b>(100.830)</b>	<b>(82.268)</b>
di cui		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	(100.830)	(82.268)

## 2.2.3. Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 3. Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)		30.06.2021	31.12.2020	Variazione
	Immobilizzazioni immateriali	2.478.224	2.480.972	(2.748)
	Immobilizzazioni materiali	54.339	51.964	2.375
	Immobilizzazioni finanziarie	33.455	37.285	(3.830)
	Attività per imposte anticipate	83.744	91.227	(7.483)
	Altre attività non correnti	485	458	27
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>	<b>2.650.247</b>	<b>2.661.906</b>	<b>(11.659)</b>
	Attività commerciali	302.063	262.559	39.504
	Altre attività correnti	40.749	34.826	5.923
	Attività per imposte correnti	42.206	3.981	38.225
	Passività commerciali	(172.384)	(170.274)	(2.110)
	Altre passività correnti	(128.477)	(126.603)	(1.874)
	Passività per imposte correnti	(7.574)	(26)	(7.548)
<b>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>76.583</b>	<b>4.463</b>	<b>72.120</b>
	Fondi per benefici per dipendenti	(1.115)	(1.115)	0
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(66.675)	(47.740)	(18.935)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(4.205)	(8.793)	4.588
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>	<b>(71.995)</b>	<b>(57.648)</b>	<b>(14.347)</b>
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>	<b>4.588</b>	<b>(53.185)</b>	<b>57.773</b>
	Passività non correnti	(166.440)	(182.276)	15.836
<b>E</b>	<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>(166.440)</b>	<b>(182.276)</b>	<b>15.836</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>2.488.395</b>	<b>2.426.445</b>	<b>61.950</b>
	Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	874.545	991.873	(117.328)
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>874.545</b>	<b>991.873</b>	<b>(117.328)</b>
	Passività finanziarie non correnti	2.280.498	2.043.202	237.296
	Altre attività finanziarie non correnti	(955)	(1.188)	233
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>2.279.543</b>	<b>2.042.014</b>	<b>237.529</b>
	Passività finanziarie correnti	65.999	491.137	(425.138)
	Attività finanziarie correnti	(731.692)	(1.098.579)	366.887
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(665.693)</b>	<b>(607.442)</b>	<b>(58.251)</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>1.613.850</b>	<b>1.434.572</b>	<b>179.278</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>2.488.395</b>	<b>2.426.445</b>	<b>61.950</b>

## Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 30 giugno 2021 è pari a 2.650,2 milioni di euro e si decrementa di 11,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2020 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- decremento delle Immobilizzazioni immateriali (-2,7 milioni di euro), in relazione principalmente agli investimenti del periodo (64,0 milioni di euro), compensati dagli ammortamenti (44,9 milioni di euro) e dall'effetto della inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento in relazione alla elisione dei crediti per acconti vantati verso la società per -21,7 milioni di euro a seguito del conferimento effettuato da Pavimental in favore di ADR Infrastrutture del ramo dedicato alle attività aeroportuali;

- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 3,8 milioni di euro attribuibile principalmente alla vendita da parte di ADR della partecipazione in Pavimental S.p.A. ad Autostrade per l'Italia S.p.A. Il decremento risente, inoltre, della valutazione della collegata Spea Engineering S.p.A. con il metodo del patrimonio netto (-0,4 milioni di euro), che tiene conto del risultati pro-quota del periodo, e dell'effetto della valutazione al *fair value* della società S.A.Cal. S.p.A. (-0,5 milioni di euro) basata sulle migliori informazione disponibili alla data della presente relazione;
- decremento delle attività per imposte anticipate per 7,5 milioni principalmente in relazione all'andamento del fair value degli strumenti derivati.

### Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta pari a 76,6 milioni di euro e registra un aumento di 72,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 302,1 milioni di euro e si incrementano di 39,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2020. Tale incremento è attribuibile per 21,0 milioni di euro alla variazione del perimetro di consolidamento che ha determinato un aumento delle rimanenze di materie prime (+6,6 milioni di euro), dei lavori in corso verso terzi (+4,7 milioni di euro) e dei Crediti commerciali verso clienti terzi, acconti e risconti attivi (+9,7 milioni di euro). Al netto di tali componenti, le attività commerciali del Gruppo ADR si incrementano principalmente per l'aumento, verificatosi nel periodo, dei crediti commerciali per servizi regolamentati verso Alitalia in as.
- Le Altre attività correnti si incrementano per 5,9 milioni di euro principalmente per effetto del maggiore credito IVA (+6,6 milioni di euro), parzialmente compensato dalla riduzione del credito verso l'INPS per le somme anticipate in applicazione della CIGS (-1,8 milioni di euro).
- Le Attività per imposte correnti aumentano di 38,2 milioni di euro essenzialmente per l'iscrizione del credito per tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nel semestre trasferibile al consolidato fiscale.
- Le Passività commerciali aumentano di 2,1 milioni di euro sostanzialmente per effetto dell'incremento dei debiti derivante dal consolidamento di ADR Infrastrutture (+3,2 milioni di euro).
- Le Altre passività correnti aumentano complessivamente di 1,9 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:
  - incremento dei debiti verso il personale di 5,7 milioni di euro derivanti principalmente dall'accertamento delle competenze correlate alla reintroduzione dei sistemi di incentivazione variabile e per i piani relativi ad esodi incentivati;
  - decremento del debito per canone concessorio di 5,7 milioni in relazione al pagamento dell'acconto 2020, effettuato ad aprile 2021, al netto della quota maturata nel periodo;
  - decremento di 2,2 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;
  - incremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 2,1 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 dei debiti verso compagnie di assicurazioni principalmente per il consolidamento di ADR infrastrutture per 1,0 milioni di euro.
- Le Passività per imposte correnti aumentano di 7,5 milioni di euro essenzialmente per l'iscrizione del debito relativo all'imposta sostitutiva per il riallineamento del valore fiscale al maggiore valore contabile ex art.110 DL 104/20 convertito con modifiche nella L.126 del 2020.

## Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	14.717	16.860	(2.143)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	200.124	197.033	3.091
Altri fondi per rischi e oneri	23.594	26.031	(2.437)
<b>TOTALE</b>	<b>238.435</b>	<b>239.924</b>	<b>(1.489)</b>
di cui:			
- quota corrente	71.995	57.648	14.347
- quota non corrente	166.440	182.276	(15.836)

I Fondi per benefici per dipendenti, pari a 14,7 milioni di euro, si sono ridotti di 2,1 milioni di euro per effetto della liquidazione del TFR in favore dei dipendenti coinvolti nel piano di esodi incentivati.

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, aumenta di 3,1 milioni di euro rispetto al saldo di fine 2020 per effetto degli accantonamenti del periodo che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel piano aziendale aggiornato, parzialmente compensati dagli utilizzi operativi.

Gli altri fondi per rischi e oneri diminuiscono complessivamente di 2,4 milioni di euro per effetto degli utilizzi del periodo (-5,9 milioni di euro) relativi sostanzialmente al piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1 dicembre 2020 (-5,7 milioni di euro), parzialmente compensati dagli accantonamenti del periodo per 3,5 milioni di euro.

## Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.488,4 milioni di euro al 30 giugno 2021, in aumento di 62,0 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

## Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 874,5 milioni di euro e si decrementa di 117,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto del risultato economico complessivo del periodo (-100,8 milioni di euro), su cui ha inciso, oltre alla perdita di periodo, anche la variazione positiva del *fair value* dei derivati di copertura dal rischio tasso di interesse intervenuta nel semestre. L'operazione di acquisto della partecipazione in ADR Infrastrutture dalla Pavimental SpA è stata classificata come operazione intervenuta tra società appartenenti allo stesso gruppo di controllo (cd. "under common control"), pertanto il valore delle attività e passività acquisite è stato iscritto al valore originario presente nella società cedente, mentre la differenza con il prezzo pagato, pari a 17,3 milioni di euro, è stata portata a riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo.

## Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2021 si è attestato a 1.613,9 milioni di euro, in aumento di 179,3 milioni di euro rispetto alla fine del 2020.

TABELLA 4. Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	Variazione
Passività finanziarie non correnti	2.280.498	2.043.202	237.296
Prestiti obbligazionari	1.512.896	1.006.473	506.423
Finanziamenti a medio-lungo termine	674.130	873.671	(199.541)
Strumenti finanziari – derivati	89.917	161.238	(71.321)
Altre passività finanziarie non correnti	3.555	1.820	1.735
Altre attività finanziarie non correnti	(955)	(1.188)	233
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>2.279.543</b>	<b>2.042.014</b>	<b>237.529</b>
Passività finanziarie correnti	65.999	491.137	(425.138)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	23.184	431.431	(408.247)
Strumenti finanziari derivati	42.813	59.706	(16.893)
Altre passività finanziarie correnti	2	0	2
Attività finanziarie correnti	(731.692)	(1.098.579)	366.887
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(730.192)	(1.097.229)	367.037
Altre attività finanziarie correnti	(1.500)	(1.350)	(150)
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(665.693)</b>	<b>(607.442)</b>	<b>(58.251)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>1.613.850</b>	<b>1.434.572</b>	<b>179.278</b>

### Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 2.279,5 milioni di euro e si incrementa complessivamente di 237,5 milioni di euro principalmente per effetto delle variazioni di seguito descritte.

- I Prestiti obbligazionari (1.512,9 milioni di euro) sono composti per 246,9 milioni di euro dalla *Tranche A4* in sterline delle obbligazioni emesse originariamente da Romulus Finance, per 476,1 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a giugno 2017, per 297,9 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a dicembre 2020 e per 492,0 milioni di euro dal primo Sustainability-Linked bond emesso da ADR ad aprile 2021. L'incremento di 506,4 milioni di euro è attribuibile principalmente alla nuova emissione del periodo e all'adeguamento della *Tranche A4* al cambio di fine periodo, nonché agli effetti della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato.
- I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 674,1 milioni di euro, si riducono di 199,5 milioni di euro per il rimborso anticipato del finanziamento, garantito da SACE, concesso nel 2020 da un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro.
- Gli Strumenti finanziari – derivati, pari a 89,9 milioni di euro, sono costituiti dal *Cross Currency Swap* di copertura della *Tranche A4* in sterline, in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2020 (-16,8 milioni di euro), per effetto della variazione della componente tasso di cambio (-11,4 milioni di euro) e dall'andamento positivo della componente tasso di interesse (-5,4 milioni di euro). L'ulteriore riduzione di 54,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 è relativa alla riclassifica a breve dei tre contratti di Interest Rate Swap forward starting (aventi un nozionale di 300,0 milioni di euro, con applicazione differita: 20 febbraio 2022).

### Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una posizione di disponibilità netta pari a 665,7 milioni di euro, in aumento di 58,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 in relazione ai seguenti andamenti:

- riduzione della Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine (-408,2 milioni di euro) conseguente sostanzialmente al rimborso, per 400,0 milioni di euro del prestito obbligazionario EMTN in scadenza a febbraio 2021 e alla minore quota interessi legata alle obbligazioni;
- decremento delle passività per strumenti finanziari derivati per 16,9 milioni di euro per l'effetto combinato della riclassifica dei tre contratti Interest Rate Swap forward starting di cui sopra, dell'andamento positivo della componente tasso di interesse (-27,4 milioni di euro) e della chiusura di 4 contratti di *Interest Rate Swap forward starting*, in relazione di copertura con l'emissione obbligazionaria SLB di aprile scorso, ad un valore di mercato (negativo) pari a 44,0 milioni di euro;
- minori disponibilità liquide per 367,0 milioni di euro.

TABELLA 5. Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	I SEMESTRE 2021	I SEMESTRE 2020
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	52.055	55.638
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	26.503	20.883
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	(10)	664
Variazione altri fondi	(4.607)	(578)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	417	828
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(586)	2.306
Altri costi (ricavi) non monetari	4.846	4.386
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni	(57.640)	(111.166)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>(104.928)</b>	<b>(73.705)</b>
Investimenti in attività materiali (*)	(7.442)	(6.861)
Investimenti in attività immateriali (**)	(64.141)	(54.791)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(23.404)	(9.710)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	0	(1)
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	(12.150)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	4.003	11.239
Variazione netta delle altre attività non correnti	8	(12)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(103.126)</b>	<b>(60.136)</b>
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	179.500
Emissione di prestiti obbligazionari	491.887	0
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(400.001)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(200.000)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(50.719)	(9.568)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(150)	(35)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(158.983)</b>	<b>169.897</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)</b>	<b>(367.037)</b>	<b>36.056</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	1.097.229	500.885
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	730.192	536.941

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 280 mila euro nel primo semestre 2021 e per 1.456 mila euro nel primo semestre 2020.

(\*\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 134 mila euro nel primo semestre 2021.

#### Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	I SEMESTRE 2021	I SEMESTRE 2020
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	3.239	31.771
Interessi attivi incassati	25	74
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	33.686	32.272



Nel primo semestre 2021, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato negativo per 104,9 milioni di euro, con un incremento di 31,2 milioni di euro rispetto al periodo a confronto attribuibile sostanzialmente alla flessione del risultato netto del periodo, in parte compensata dall'andamento del capitale circolante più favorevole.

Il flusso di cassa netto da attività di investimento, pari a -103,1 milioni di euro, in aumento di 43,0 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, risente dell'acquisizione della partecipazione in ADR Infrastrutture (-12,1 milioni di euro, al netto delle disponibilità liquide apportate) e dei maggiori investimenti e interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali del periodo, parzialmente compensato dagli effetti della cessione della partecipazione in Pavimental S.p.A. (+3,7 milioni di euro).

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 159,0 milioni di euro per effetto del rimborso anticipato del finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro, nonché del rimborso del prestito obbligazionario EMTN in scadenza a febbraio 2021 per nominali 400,0 milioni di euro, oltre che della chiusura di contratti di Interest Rate Swap forward starting per 44,0 milioni di euro. Tali effetti sono stati in parte compensati dalla emissione del primo Sustainability-Linked bond ad aprile 2021 per nominali 500 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto del periodo, negativo per 367,0 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine periodo a 730,2 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 1.097,2 milioni di euro.

## 2.2.4. Investimenti del Gruppo ADR

TABELLA 6. Investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre 2021, 2020 e 2019

(Milioni di euro)	I Semestre 2021	I Semestre 2020	I Semestre 2019
Investimenti Concessione Aeroportuale	58,5	49,6	77,9
Altri investimenti materiali ed immateriali	12,7	10,6	22,1
<b>Totale investimenti</b>	<b>71,2</b>	<b>60,2</b>	<b>100,0</b>
<b>Interventi di rinnovo<sup>1</sup></b>	<b>23,4</b>	<b>9,7</b>	<b>14,0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>94,6</b>	<b>69,9</b>	<b>114,0</b>

Gli investimenti realizzati nel periodo hanno riguardato essenzialmente i lavori dell'Estensione del Terminal 1 e di Realizzazione del Nodo Imbarchi D, appartenenti all' "Hub Est", la prosecuzione dei lavori di riqualifica profonda della Via di Rullaggio "Delta" e di realizzazione della Sala di Controllo Unica (APOC); sono inoltre proseguiti gli interventi essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Sono stati spesi in totale 94,6 milioni di euro, così articolati:

- 57,7 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità; in dettaglio, 41,9 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est, 9,2 milioni di euro per la realizzazione di nuovi Terminal e Moli e 6,6 milioni di euro per interventi su piste e piazzali;

<sup>1</sup> Tali importi sono portati ad utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

- 13,5 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;
- 23,4 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

(Milioni di euro)	I Semestre 2021
<b>Sistema aerostazioni Est</b>	<b>41,9</b>
<b>Interventi su piste e piazzali</b>	<b>6,6</b>
di cui principali:	
Sala di Controllo Unica (APOC)	4,6
<b>Interventi su terminal e moli</b>	<b>9,2</b>
di cui principali:	
Terminal 3 - ristrutturazione	7,2
<b>Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori</b>	<b>13,5</b>
di cui principali:	
Sviluppi immobiliari (Business District I, Epuia 3, Ill Hotel)	0,2
Sistemi informativi	6,0
<b>Totale investimenti</b>	<b>71,2</b>
di cui:	
ultimati	4,9
in corso	66,3
<b>Interventi di rinnovo</b>	<b>23,4</b>
<b>TOTALE</b>	<b>94,6</b>

### 2.2.5. Indicatori alternativi di performance

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo, nonché la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati predisposti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-EU adottati dal Gruppo e contenuti nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato. Tali schemi riclassificati<sup>2</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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 al netto degli Anticipi ai fornitori versati nel periodo (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

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

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

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

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO	FONTE/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 non <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>Totale ricavi</b>	
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
	- Utilizzi operativi del fondo di rinnovo (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>Totale costi operativi netti</b>	
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	
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)
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	
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
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>Risultato netto attività operative in funzionamento</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo</b>	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	FORTE/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
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>
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>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>
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
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>
Passività non correnti	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili Consolidati
	+ Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
<b>E</b>	<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>
Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>
Passività finanziarie non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre attività finanziarie non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>
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
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>

## 3. Fattori di rischio

### 3.1. Rischi operativi e strategici

#### Caratteristiche principali

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 imprevisi, 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, attraverso un processo strutturato di Risk Management, 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.

Nel corso del 2020 e 2021, al fine di rafforzare ulteriormente il presidio sulla tematica di gestione dei rischi:

- è stata definita una nuova metodologia ed un nuovo processo di Enterprise Risk Management, in coerenza con gli obiettivi di piano e gli investimenti;
- è stata istituita la funzione Risk Governance & Compliance, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed integrare la gestione dei rischi con le necessità di compliance;
- è stato istituito un Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, con il compito di supportare ed istruire le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative alle tematiche di Sostenibilità e al sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

L'approccio strategico alla gestione dei rischi è sintetizzabile principalmente nelle attività svolte dal:

- Consiglio di Amministrazione, che definisce la natura ed il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici (Risk Appetite), e le relative strategie di risposta (Risk Response);
- vertice aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione e rese operative dal Risk Officer che, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dell'alta direzione.

In particolare, il processo di Enterprise Risk Management è strutturato nel seguente modo:

- predisposizione/aggiornamento del Risk Appetite Framework, ovvero della propensione al rischio dell'organizzazione e della relativa strategia di risposta per ogni categoria di rischio applicabile;
- predisposizione/aggiornamento del Catalogo dei Rischi e della relativa misurazione (cd. Risk Assessment). Tale fase, che coinvolge i Risk Owner ed il Risk Officer ADR, prevede l'identificazione e la valutazione dei rischi, nonché l'individuazione dei Top Risk della Società e delle eventuali azioni

correttive poste o da porre in essere per allineare il livello di rischio residuo alla propensione al rischio definita (Risk Appetite);

- esame periodico delle attività di gestione dei rischi in Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità;
- approvazione in Consiglio di Amministrazione dei risultati del Risk Assessment e delle relative azioni di mitigazione.

Di seguito si riporta una sintesi dei principali rischi a cui è esposto il Gruppo ADR

AREA DI RISCHIO	FATTORE DI RISCHIO	DESCRIZIONE	IMPATTI
strategici	<b>Variazione della domanda di trasporto aereo</b>	Rischi legati all'evoluzione del mercato del trasporto aereo, che possono anche derivare dalla congiuntura economica e/o da emergenze sanitarie (es. pandemie)	Effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR
	<b>Dipendenza da vettori chiave</b>	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave, anche in considerazione degli effetti della pandemia (es. default vettori)	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR
	<b>Reputazione</b>	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di stakeholder interni o esterni rilevanti	Danni reputazionali con lesioni delle relazioni con gli stakeholder e attenzione da parte di media e stampa nazionali / internazionali
	<b>Climate Change</b>	Rischi connessi al cambiamento climatico e alla carbon footprint dell'organizzazione e dei suoi asset	Danni reputazionali, svalutazione degli asset e minore redditività (ad es. aumento dei costi operativi e riduzione dei ricavi per penalizzazioni/ limitazioni allo sviluppo del traffico aereo), nonché mancato raggiungimento degli obiettivi di abbattimento del riscaldamento globale e quindi al conseguimento della neutralità dell'impronta di carbonio
esterni	<b>Evoluzione quadro normativo</b>	Rischi derivanti da mutamenti sfavorevoli del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale	Danni patrimoniali ed economici potenzialmente dovuti, ad esempio alla revisione del sistema tariffario e/o ai maggiori costi per adeguamento alle evoluzioni del contesto di riferimento
	<b>Eventi meteorologici estremi</b>	Rischi derivanti da eventi meteorologici estremi e disastri naturali	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi
compliance	<b>Norme, regolamenti e principi etici</b>	Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti (es. Contratto di Programma, privacy), principi etici (es. frode, corruzione, discriminazione) da parte di dipendenti, fornitori, partner	Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc.
	<b>Health, Safety and Environment</b>	Rischi legati alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale	Incidenti a persone, sanzioni economiche, penali e amministrative, nonché impatti sulla reputazione aziendale
operativi	<b>Sicurezza del trasporto aereo</b>	Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali (di terra/airside)	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi
	<b>Cybercrime</b>	Rischi di perdita, furto, modifica, divulgazione o accesso non autorizzato ai dati dell'azienda	Indisponibilità dei sistemi con conseguente blocco delle operazioni aeroportuali, perdita di dati sensibili o confidenziali, frodi
	<b>Business Continuity</b>	Rischi legati all'indisponibilità di persone, infrastrutture e/o sistemi (es. malfunzionamento di un impianto o sistema informatico critico)	Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business, compromettendo il raggiungimento degli obiettivi aziendali

## 3.2. Rischi finanziari

RISCHIO	DEFINIZIONE	POSSIBILI CAUSE	POSSIBILI CONSEGUENZE	ATTIVITÀ DI MITIGAZIONE
<b>Rischi di liquidità</b>	Rischio collegato alla difficoltà di reperire le risorse finanziarie necessarie per far fronte agli impegni di rimborso del debito ed alla realizzazione del piano di investimenti	La riduzione del credito erogato da controparti bancarie e da altri soggetti investitori, sia per cause di mercato che per situazioni contingenti le società emittenti debito finanziario. Impossibilità di sottoscrivere nuovi finanziamenti per un deterioramento rilevante del merito di credito.	Le difficoltà nel reperire risorse finanziarie sul mercato possono incidere significativamente: a) sulla capacità di investire sia per la manutenzione che per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali b) sulla capacità di rimborsare debiti finanziari in scadenza.	Gli strumenti per la gestione di questa tipologia di rischio sono così riassumibili: a) aggiornamento delle analisi di breve e lungo periodo dei fabbisogni finanziari prospettici b) monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali c) rifinanziamento con congruo anticipo rispetto alle scadenze dei debiti finanziari d) diversificazione delle fonti di finanziamento della Società  oltre alla detenzione in azienda, nei momenti di tensione finanziaria, di livelli di liquidità disponibile più elevata rispetto alle situazioni ordinarie.
<b>Rischi di tasso di interesse</b>	Rischi legati all'incremento delle condizioni di costo delle fonti finanziarie di debito.	Le decisioni di politica monetaria adottate dalle banche centrali o il deperimento del merito di credito delle controparti e/o dell'azienda.	L'aumento dei tassi di riferimento dei mercati o dei credit spread applicati alla Società può comportare un incremento significativo del costo del debito.	Gli strumenti per la gestione di questo rischio sono: a) pianificazione dei fabbisogni finanziari prospettici b) utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (interest rate swap) c) accensione di prestiti a tasso fisso.
<b>Rischi di cambio</b>	Rischi legati all'andamento sfavorevole del valore delle valute diverse dall'euro.	L'apprezzamento delle valute estere rispetto all'euro è conseguenza dell'andamento dei mercati valutari ed è totalmente esogena rispetto al business aeroportuale.	La necessità di ottemperare ad obbligazioni finanziarie in valuta diversa rispetto all'euro, valuta incassata dalla Società per la prestazione dei propri servizi, può creare un incremento del valore di tali obbligazioni rispetto al valore originariamente contratto.	Copertura dei flussi di cassa in valuta estera attraverso contratti derivati (currency swap) a protezione dello specifico rischio.
<b>Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti</b>	I contratti di finanziamento vigenti prevedono il rispetto di vincoli finanziari e di clausole di fare e non fare tipiche di tali contratti.	Il mancato rispetto di tali vincoli e clausole potrebbe essere legato ad oggettive impossibilità di assolverle da parte dell'azienda.	Il mancato rispetto di tali vincoli e clausole potrebbe comportare la dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziatori con l'attivazione di <b>azioni coercitive</b> che possono arrivare fino alla richiesta di rimborso anticipato dei finanziamenti interessati.	Monitoraggio degli impegni e delle scadenze connesse, oltre alla valutazione periodica dell'andamento degli indicatori finanziari rilevanti, al fine di prevenire, attraverso eventuali azioni correttive, l'eventuale impatto di fattori che incidono sul rispetto degli impegni assunti. In caso di necessità, attivazione di richieste di waiver delle clausole contrattuali.



## 4. Altre informazioni

### 4.1. Adeguali e modifiche del quadro normativo di riferimento

AMBITO	AEROPORTO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
<b>Sviluppo infrastrutturale</b>	Fiumicino	Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) sul Master Plan al 2030 (D.Lgs. n. 152/2006): Decreto del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali n.179/2020	Procedura approvata del Master Plan al 2030 dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Con il Decreto 179/2020 si è concluso negativamente il procedimento di VIA sul Master Plan al 2030 di Fiumicino. Il Decreto è stato impugnato da ADR al TAR Lazio che ha respinto il ricorso il 12 marzo 2021.
<b>Sviluppo infrastrutturale</b>	Fiumicino	Decreto 16/01/2020 di adozione del Piano di Gestione e Regolamento attuativo della Riserva Statale del Litorale Romano	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Il Piano conferma i limiti edificatori imposti su alcune aree della Riserva interessate dallo sviluppo dello scalo di Fiumicino (c.d. Aree di tipo 1). Il Piano è stato impugnato da ADR al TAR Lazio che ha respinto il ricorso ed i motivi aggiunti in data 12 marzo 2021.
<b>Sviluppo infrastrutturale</b>	Fiumicino	Atto Unico – Convenzione Contratto di Programma	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Il 22 gennaio 2021, ADR ha trasmesso ad ENAC la nuova declinazione del piano di sviluppo aeroportuale a lungo termine, predisposto a valle del Decreto 179/2020. Con nota dell'11.03.2021, ENAC: i) ha fornito ad ADR gli esiti delle verifiche preliminari condotte sul piano, evidenziando la necessità di eseguire alcuni approfondimenti; ii) ha comunicato ad ADR la sospensione del termine, previsto dall'art 9 c. 6 del Contratto di Programma, per l'adozione del Nulla Osta Tecnico sul nuovo PSA. ADR sta predisponendo la documentazione in riscontro ai rilievi evidenziati da ENAC.
<b>Consultazioni con gli Utenti</b>	Fiumicino e Ciampino	Direttiva 2009/12/C (art. 8) consultazione degli Utenti prima della finalizzazione di nuovi progetti di infrastruttura	Aggiornamento dei corrispettivi regolati	Il 25 giugno 2021, ADR ha organizzato, con riferimento all'art. 8 della Direttiva - e nell'ambito delle consultazioni annuali con l'utenza - un incontro, in via telematica, con gli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino per presentare e fornire informazioni sui piani rilevanti per lo sviluppo delle infrastrutture volti all'espansione della capacità degli aeroporti di Roma, invitando gli Utenti a far pervenire eventuali osservazioni e valutazioni.
<b>ART e modelli di regolazione tariffaria</b>	Fiumicino e Ciampino	Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera n. 92/2017, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei predetti diritti anche con riferimento ai gestori - come ADR- che operano sulla base di un contratto di programma in deroga	Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC	La Delibera è stata impugnata da ADR al TAR Piemonte, con motivi aggiunti al precedente ricorso con cui aveva impugnato la Delibera di avvio del procedimento di revisione dei modelli da parte di ART. ADR si è costituita anche nel ricorso promosso da IBAR avverso la Delibera 136/2020. All'udienza del 9 giugno 2021 entrambi i ricorsi sono stati rinviati a data da destinarsi, su istanza delle Parti.

<p><b>ART e modelli di regolazione tariffaria</b></p>	<p>Fiumicino e Ciampino</p>	<p>Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 con cui l'ART ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino - , ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sono suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario</p>	<p>Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC</p>	<p>ADR sta valutando con l'impugnativa al TAR Piemonte anche della Delibera n. 68/2021.</p>
<p><b>Emergenza sanitaria da COVID 19</b></p>	<p>Fiumicino e Ciampino</p>	<p>D.L. 25 maggio 2021, n. 73 (c.d. DL "Sostegni bis")</p>	<p>Incremento del Fondo istituito presso il MIT a sostegno delle società di gestione aeroportuale degli handlers, per la compensazione dei danni subiti a causa del COVID-19</p>	<p>L'art. 73, c. 2 e 3 del D.L. 73/2021 ha incrementato di ulteriori 300 milioni di euro (di cui 285 milioni di euro per gli aeroporti) la dotazione del Fondo danni COVID, portando a 735 milioni di euro le risorse destinate a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali. In virtù del meccanismo definito con la Legge di Bilancio 21 (L. 178/2020), della significatività delle richieste presumibilmente avanzate dalle società di gestione, del peso di ADR rispetto a queste, è ipotizzabile che la quota massima spettante alla Società sia complessivamente pari a 147 milioni di euro. Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo. Per aggiornamenti si rinvia al paragrafo dedicato agli Eventi successivi alla chiusura del periodo.</p>
<p><b>BREXIT</b></p>	<p>Fiumicino e Ciampino</p>	<p>EU-UK Trade Cooperation Agreement" del 24 dicembre 2020</p>	<p>Mantenimento dei collegamenti da e per la Gran Bretagna</p>	<p>Al fine di scongiurare gli effetti della Hard Brexit in diversi settori, tra cui quello dell'aviazione civile, UE e UK hanno raggiunto questo accordo provvisoriamente esecutivo dal 1 gennaio 2021 al 28 febbraio 2021, data entro la quale le Parti dovevano completare rispettivi passaggi istituzionali per la ratifica dello stesso. A seguito del consenso espresso dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo, rispettivamente il 27 e 29 aprile 2021, l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione e l'accordo sulla sicurezza delle informazioni tra l'UE e il Regno Unito sono entrati in vigore il 1° maggio 2021.</p>

<b>Inquinamento acustico</b>	Ciampino	DM n. 345/2018 Approvazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore.	Limitazione del numero di voli in partenza e in arrivo	L'avvio della limitazione a n. 65 movimenti/giorno, prevista dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore, divenuta efficace a seguito di tre sentenze del 17 marzo 2021 con cui il TAR Lazio ha respinto tutti i ricorsi avverso il D.M. 345/18, è stata di nuovo temporaneamente "sospesa" a seguito (i) delle sentenze del Consiglio di Stato che hanno accolto gli appelli dei vettori Ryanair e Wizzair e (ii) della sospensione della riduzione fino al 31 dicembre 2021 decretata da ENAC a favore dei vettori cargo operanti sullo scalo di Ciampino, La limitazione a n. 61 movimenti/giorno dell'Aviazione Generale è invece pienamente efficace e rispettata.
<b>Appalti Pubblici</b>	Fiumicino e Ciampino	D.L. 31 maggio 2021, n. 77	Disposizioni in materia di appalti pubblici	Il Decreto ha introdotto diverse modifiche alla disciplina in materia di appalti pubblici

## 4.2. Rapporti con la controllante Atlantia S.p.A.

Aeroporti di Roma S.p.A è società soggetta a direzione e coordinamento da parte di Atlantia S.p.A., che possiede il 99,385% del capitale sociale, la rimanente quota è suddivisa tra gli Enti pubblici territoriali (ex DPCM 25/2/1999) e tra altri soci minori (con una partecipazione complessiva pari a 0,264%).

ADR rispetta inoltre il "Codice di condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini" del Gruppo Atlantia e attua il Codice Etico e la Policy Anticorruzione vigenti nel Gruppo Atlantia.

ADR recepisce le linee guida sul "Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria" e la "Enterprise Risk Management Policy" emanate dalla Capogruppo Atlantia.

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

## 4.3. 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.

## 5. Eventi successivi alla chiusura del periodo

### Andamento del traffico nei primi sette mesi del 2021<sup>3</sup>

Nonostante una parziale ripresa del traffico a seguito delle riaperture e dell'allentamento delle restrizioni, gli effetti della pandemia Covid-19 sul traffico aereo continuano ad essere rilevanti anche nel periodo estivo.

Il Sistema Aeroportuale Romano, nel periodo 1 gennaio – 21 luglio 2021, registra complessivamente un calo del -45,5% dei passeggeri, con una parallela diminuzione dei movimenti pari al -24,4%.

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	1 GEN. – 21 LUG. 2021	1 GEN. – 21 LUG. 2020	Δ%
<b>Movimenti (n°)</b>	<b>58.615</b>	<b>77.547</b>	<b>(24,4%)</b>
Fiumicino	43.946	63.094	(30,3%)
Ciampino	14.699	14.453	1,5%
<b>Passeggeri (n°)</b>	<b>4.265.105</b>	<b>7.822.825</b>	<b>(45,5%)</b>
Fiumicino	3.719.274	6.732.803	(44,8%)
Ciampino	545.831	1.090.022	(49,9%)
<b>Merci (t)</b>	<b>59.407</b>	<b>49.877</b>	<b>19,1%</b>
Fiumicino	50.384	39.896	26,3%
Ciampino	9.023	9.981	(9,6%)

### Fiumicino

Il perdurare degli effetti negativi legati al COVID-19 causa un decremento del traffico passeggeri sullo scalo di Fiumicino pari al -44,8% nel periodo considerato, caratterizzato da un crollo del traffico nel primo trimestre rispetto al 2020 e da un parziale recupero nel periodo estivo. Il calo del traffico è minore in ambito Domestico (-12,5%) e più forte per l'ambito internazionale (-59,3%). Rispetto allo stesso periodo del 2019 il calo del traffico è pari al -84,2%.

Nei primi 21 giorni di luglio, rispetto allo stesso periodo del 2020, il traffico risulta in crescita dell'87,7%; il segmento Domestico segna +58,5%, mentre quello Europeo ed Extra-Europeo segnano rispettivamente +81,2% e +281,0%; quest'ultimo numero risente del forte crollo di questo segmento di mercato nel 2020 parzialmente compensato da una ripresa avvenuta quest'anno grazie anche all'avvio dei voli lungo raggio Covid-tested. Rispetto allo stesso periodo del 2019 il volume del traffico registra ancora un calo del -70,9%.

### Ciampino

Nel periodo 1 gennaio – 21 luglio lo scalo di Ciampino ha registrato un calo del traffico pari al -49,9% rispetto al 2020 e del -83,2% rispetto allo stesso periodo del 2019, a causa principalmente del crollo del traffico commerciale UE, il segmento principale per Ciampino (-53,2% rispetto al 2020).

Nei primi 21 giorni di luglio, si registra una ripresa del traffico rispetto al 2020 (+160,9%), ma con volumi ancora molto inferiori rispetto al 2019 (-35,4%).

<sup>3</sup> Dati provvisori aggiornati al 21 luglio 2021 e confrontati con lo stesso periodo del 2020.

### *Altri avvenimenti significativi*

- In data 1° luglio, ADR ha acquistato la partecipazione dell'87,14% del capitale di Fiumicino Energia S.r.l., detenuta da Atlantia, ad un prezzo di 10,5 milioni di euro. Alla società Fiumicino Energia S.r.l., 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%.
- In data 1° luglio 2021, è stata inaugurata nell'aeroporto di Fiumicino la nuova base operativa della compagnia low cost Wizz Air, che punta, come ADR, su una politica di sostenibilità con aerei ad alta capacità ambientale. La base opererà con quattro Airbus a321 Neo, ecofriendly, e saranno servite 32 nuove rotte verso 19 Paesi, portando a 52 i collegamenti con la Capitale.
- In data 15 luglio 2021, ADR si è aggiudicata la gara di finanziamento EU di circa 3 milioni di euro nell'Innovation Fund, con un consorzio dalla stessa organizzato e coordinato, che ha come partner Enel X e Fraunhofer, per la realizzazione di uno storage elettrico con second life batteries presso l'aeroporto di Fiumicino.
- In data 21 luglio 2021, ADR e Aena (gestore della maggior parte degli aeroporti spagnoli) hanno firmato il primo Memorandum of Understanding (MoU) incentrato sull'innovazione tra due operatori aeroportuali internazionali. ADR e Aena hanno deciso con questo accordo di puntare sull'accelerazione dell'implementazione delle nuove tecnologie e dei processi digitali per consentire al proprio pubblico di fruire dei servizi aeroportuali in modalità sicura e contactless individuando soluzioni innovative che possano coprire l'intera esperienza dei passeggeri nel contesto post-pandemia.
- In data 26 luglio 2021, la Commissione Europea ha diramato un comunicato stampa, con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 paragrafo 2b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), il regime di aiuti italiano da 800 milioni di Euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid. In dettaglio, la Commissione ha approvato la misura di sostegno a favore degli aeroporti "per i danni subiti tra il 1° marzo e il 14 luglio 2020, a causa della pandemia da coronavirus e delle restrizioni di viaggio in vigore in quel periodo".

## 6. Evoluzione prevedibile della gestione

Nonostante il Gruppo abbia lavorato, e stia tuttora lavorando intensamente, per favorire una rapida ripresa delle attività attraverso iniziative di stimolo alla ripresa del traffico, le prospettive risultano ancora largamente dipendenti dalla futura evoluzione della diffusione del virus a sua volta influenzata anche dal grado di avanzamento delle campagne vaccinali attualmente in atto nel mondo.

Solo con il completamento della stagione estiva attualmente in corso sarà possibile elaborare, con maggiore precisione, una previsione delle stime di traffico dell'esercizio 2021, nella consapevolezza che, in ogni caso, le prospettive reddituali sono, e permangono, ancora negative.

Risulta pertanto essenziale, non solo a supporto di ADR ma dell'intero comparto, che vengano rapidamente attuate tutte le misure di sostegno governative già approvate oltre a quelle, più specifiche, volte a garantire, in prospettiva, il riequilibrio economico finanziario pre-crisi.

### **Il Consiglio di Amministrazione**



**BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE  
ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2021**

## Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021

<b>PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA</b>	<b>39</b>
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	39
Conto economico consolidato	42
Conto economico complessivo consolidato	43
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	44
Rendiconto finanziario consolidato	45
<b>NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA</b>	<b>46</b>
1. Informazioni generali	47
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	47
3. Perimetro e principi di consolidamento	48
4. Principi contabili applicati	48
5. Contratto di concessione	50
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	53
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	73
8. Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	80
9. Altre garanzie, impegni e rischi	82
10. Rapporti con parti correlate	92
11. Altre informazioni	94
12. Eventi successivi alla chiusura del periodo	97
<b>ALLEGATI</b>	<b>98</b>
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	99
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>100</b>



**PROSPETTI CONSOLIDATI  
DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA**

## Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	30.06.2021	di cui correlate	31.12.2020	di cui correlate
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Attività materiali	6.1	54.339		51.964	
Diritti concessori		2.452.494		2.435.782	
Altre attività immateriali		25.730		45.190	
Attività immateriali	6.2	2.478.224		2.480.972	
Partecipazioni	6.3	33.455		37.285	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	955		1.188	
Attività per imposte anticipate	6.5	83.744		91.227	
Altre attività non correnti	6.6	485		458	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.651.202</b>		<b>2.663.094</b>	
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>					
Rimanenze		7.835		5.635	
Attività per lavori in corso su ordinazione		2.214		0	
Crediti commerciali		292.014	3.228	256.924	3.154
Attività commerciali	6.7	302.063	3.228	262.559	3.154
Altre attività finanziarie correnti	6.4	1.500	1.350	1.350	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	42.206	41.982	3.981	3.618
Altre attività correnti	6.9	40.749	529	34.826	487
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	730.192		1.097.229	
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>1.116.710</b>	<b>47.089</b>	<b>1.399.945</b>	<b>8.609</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>3.767.912</b>	<b>47.089</b>	<b>4.063.039</b>	<b>8.609</b>

<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)</b>	<b>NOTE</b>	<b>30.06.2021</b>	<b>di cui correlate</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>di cui correlate</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		938.226		1.073.332	
Utile (perdita) del periodo		(125.906)		(143.684)	
		874.545		991.873	
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI</b>					
		0		0	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>6.11</b>	<b>874.545</b>		<b>991.873</b>	
<b>PASSIVITÀ</b>					
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	13.602		15.745	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	133.449		149.293	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	19.389		17.238	
Fondi per accantonamenti non correnti		166.440		182.276	
Prestiti obbligazionari		1.512.896		1.006.473	
Finanziamenti a medio-lungo termine		674.130		873.671	
Strumenti finanziari - derivati		89.917		161.238	
Altre passività finanziarie		3.555	350	1.820	
Passività finanziarie non correnti	6.15	2.280.498	350	2.043.202	
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.446.938</b>	<b>350</b>	<b>2.225.478</b>	
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	1.115		1.115	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	66.675		47.740	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	4.205		8.793	
Fondi per accantonamenti correnti		71.995		57.648	
Debiti commerciali	6.16	172.384	9.588	170.274	48.013
Passività commerciali		172.384	9.588	170.274	48.013
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		23.184	129	431.431	
Strumenti finanziari - derivati		42.813		59.706	
Altre passività finanziarie correnti		2	2	0	
Passività finanziarie correnti	6.15	65.999	131	491.137	
Passività per imposte correnti	6.8	7.574		26	
Altre passività correnti	6.17	128.477	340	126.603	845
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>446.429</b>	<b>10.059</b>	<b>845.688</b>	<b>48.858</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>3.767.912</b>	<b>10.409</b>	<b>4.063.039</b>	<b>48.858</b>

## Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	1° SEMESTRE 2021	<i>di cui correlate</i>	1° SEMESTRE 2020	<i>di cui correlate</i>
<b>RICAVI</b>					
Ricavi da gestione aeroportuale		88.615	1.135	161.434	2.659
Ricavi per servizi di costruzione		58.480		49.641	
Altri ricavi operativi		5.162	761	5.682	517
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>7.1</b>	<b>152.257</b>	<b>1.896</b>	<b>216.757</b>	<b>3.176</b>
<b>COSTI</b>					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(6.408)		(5.251)	
Costi per servizi	7.3	(124.264)	(9.825)	(109.034)	(35.661)
Costo per il personale	7.4	(68.336)	(222)	(59.869)	(191)
Canoni concessori		(2.364)		(5.321)	
Costo per godimento beni di terzi		(361)		(530)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	(3.099)		(11.173)	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	6.14	(3.508)		(438)	
Altri costi		(15.569)	(7)	(4.323)	(7)
Altri costi operativi	7.5	(24.901)	(7)	(21.785)	(7)
Ammortamento attività materiali	6.1	(7.125)		(7.595)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(41.774)		(44.523)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(3.156)		(3.520)	
Ammortamenti		(52.055)		(55.638)	
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(275.964)</b>	<b>(10.054)</b>	<b>(251.577)</b>	<b>(35.859)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>(123.707)</b>		<b>(34.820)</b>	
Proventi finanziari		11.693		278	
Oneri finanziari		(30.075)	(2)	(45.622)	(1.082)
Utili (perdite) su cambi		(11.423)		17.066	
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>7.6</b>	<b>(29.805)</b>	<b>(2)</b>	<b>(28.278)</b>	<b>(1.082)</b>
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(417)		(828)	
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>(153.929)</b>		<b>(63.926)</b>	
Imposte sul reddito	7.8	28.023		17.260	
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>(125.906)</b>		<b>(46.666)</b>	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
<b>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</b>		<b>(125.906)</b>		<b>(46.666)</b>	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		<b>(125.906)</b>		<b>(46.666)</b>	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		0		0	

## Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	I SEMESTRE 2021	I SEMESTRE 2020
<b>UTILE (PERDITA) DEL PERIODO</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	32.614	(25.980)
Effetto fiscale	(7.827)	5.889
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(1)	(51)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>24.786</b>	<b>(20.142)</b>
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(476)	(16.231)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(476)</b>	<b>(16.231)</b>
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo</b>	<b>766</b>	<b>771</b>
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	25.076	(35.602)
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO</b>	<b>(100.830)</b>	<b>(82.268)</b>
di cui		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	(100.830)	(82.268)
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPREZZO AZIONI	RISERVA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	RISERVA DA UTILI/(PERDITE) DA VALUTAZIONE AL FAIR VALE DI PARTECIPAZIONI	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2019</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>(88.107)</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>285.326</b>	<b>245.161</b>	<b>1.184.467</b>	<b>0</b>	<b>1.184.467</b>
Utile (perdita) del periodo								(46.666)	(46.666)	0	(46.666)
Altre componenti dell'utile complessivo:				(19.320)	(51)	(16.231)			(35.602)	0	(35.602)
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati ( <i>cash flow hedge</i> ), al netto dell'effetto fiscale				(19.320)					(19.320)	0	(19.320)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale								0	0	0	0
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					(51)				(51)	0	(51)
(Perdite) utili da valutazione al fair value delle partecipazioni						(16.231)			(16.231)		(16.231)
Utile (perdita) complessivo del periodo				(19.320)	(51)	(16.231)		(46.666)	(82.268)	0	(82.268)
Destinazione utile dell'esercizio precedente							245.161	(245.161)		0	0
Altre variazioni					(3)				(3)	0	(3)
<b>SALDO AL 30 GIUGNO 2020</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>(107.427)</b>	<b>(43)</b>	<b>(16.231)</b>	<b>530.487</b>	<b>(46.666)</b>	<b>1.102.196</b>	<b>0</b>	<b>1.102.196</b>
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2020</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>(111.732)</b>	<b>197</b>	<b>(27.591)</b>	<b>532.607</b>	<b>(143.684)</b>	<b>991.873</b>	<b>0</b>	<b>991.873</b>
Utile (perdita) del periodo								(125.906)	(125.906)	0	(125.906)
Altre componenti dell'utile complessivo:				25.553	(1)	(476)			25.076	0	25.076
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati ( <i>cash flow hedge</i> ), al netto dell'effetto fiscale				25.553					25.553	0	25.553
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale								0	0	0	0
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					(1)				(1)	0	(1)
(Perdite) utili da valutazione al fair value delle partecipazioni						(476)			(476)		(476)
Utile (perdita) complessivo del periodo				25.553	(1)	(476)		(125.906)	(100.830)	0	(100.830)
Destinazione utile dell'esercizio precedente							(143.684)	143.684	0	0	0
Operazioni "under common control"							(16.495)		(16.495)		(16.495)
Altre variazioni					22		(25)		(3)	0	(3)
<b>SALDO AL 30 GIUGNO 2021</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>(86.179)</b>	<b>218</b>	<b>(28.067)</b>	<b>372.403</b>	<b>(125.906)</b>	<b>874.545</b>	<b>0</b>	<b>874.545</b>

## Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	I SEMESTRE 2021	I SEMESTRE 2020
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>(125.906)</b>	<b>(46.666)</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	52.055	55.638
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	26.503	20.883
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	(10)	664
Variazione altri fondi	(4.607)	(578)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	417	828
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(586)	2.306
Altri costi (ricavi) non monetari	4.846	4.386
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni	(57.640)	(111.166)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>(104.928)</b>	<b>(73.705)</b>
Investimenti in attività materiali (*)	(7.442)	(6.861)
Investimenti in attività immateriali (**)	(64.141)	(54.791)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(23.404)	(9.710)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	0	(1)
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	(12.150)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	4.003	11.239
Variazione netta delle altre attività non correnti	8	(12)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(103.126)</b>	<b>(60.136)</b>
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	179.500
Emissione di prestiti obbligazionari	491.887	0
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(400.001)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(200.000)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(50.719)	(9.568)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(150)	(35)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(158.983)</b>	<b>169.897</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)</b>	<b>(367.037)</b>	<b>36.056</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	1.097.229	500.885
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	730.192	536.941

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 280 mila euro nel primo semestre 2021 e per 1.456 mila euro nel primo semestre 2020;

(\*\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 134 mila euro nel primo semestre 2021

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	3.239	31.771
Interessi attivi incassati	25	74
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	33.686	32.272



**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, a cui sono state attribuite specifiche attività. La concessione scade il 30 giugno 2046.

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

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 (61.842.275, pari al 99,385% 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 30 luglio 2021 e sottoposto a revisione contabile limitata da parte di KPMG S.p.A.

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

## 2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 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 2020, 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 2020, predisposto secondo gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS).

Gli schemi di bilancio sono gli stessi adottati nel bilancio consolidato annuale al 31 dicembre 2020.

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 2021 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 sulle attività rilevanti dell'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". Rispetto al 31 dicembre 2020, il perimetro di consolidamento risulta variato per la inclusione della nuova società controllata ADR Infrastrutture S.p.A. ("ADR Infrastrutture"). In data 21 gennaio 2021 si è infatti perfezionato l'acquisito, da parte della Capogruppo ADR, della partecipazione, pari al 100% del capitale, precedentemente detenuta da Pavimental S.p.A. nella ADR Infrastrutture, società nella quale era stato ad inizio anno conferito, dalla stessa Pavimental, il ramo di azienda specializzato nella costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali.

Ai fini del consolidamento, sono state utilizzate le situazioni contabili delle società controllate approvate dai rispettivi Consigli di Amministrazione, 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 2020 al quale si rinvia.

### 4. Principi contabili applicati

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, cui si rinvia, nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

Con decorrenza 1° gennaio 2021, nell'ambito del processo di riforma degli IBOR (Interbank Offered Rates), è efficace il documento "Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 17: Interest Rate Benchmark Reform – phase 2", che per la valutazione/definizione delle relazioni di copertura di strumenti finanziari interessati da tali tassi:

- chiarisce che la sostituzione del tasso IBOR esistente con il nuovo tasso risk free non rappresenta un evento di derecognition di attività e passività;
- con riferimento all'hedge accounting, introduce disposizioni finalizzate a non creare discontinuità nelle relazioni di copertura in essere;

- richiede informazioni quali-quantitative sulla natura e sui rischi connessi a tale riforma, sulla gestione di tali rischi e sui progressi nel processo di transizione ai nuovi tassi.

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.

## 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 L. 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 alla concessione di gestione aeroportuale che i criteri per la determinazione e l'aggiornamento periodico dei corrispettivi applicabili ai c.d. "servizi regolamentati".

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

### Durata della concessione

La scadenza della concessione, fissata al 30 giugno 2044 ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-quater della L. 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, è stata prorogata *ope legis* al 30 giugno 2046 in virtù dell'articolo 202, comma 1-bis del D.L. 19 maggio 2020, n.34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

Le cause di revoca, decadenza e risoluzione del rapporto concessorio sono specificate nell'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma agli artt. 18, 19 e 20, nonché all'art. 20-bis per gli effetti previsti alla scadenza naturale del 30 giugno 2046.

### Oggetto della concessione

La L. n. 755/1973 (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. n. 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 L. n. 755/1973 “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 c.d. “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. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 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. 85/1999. 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 (per 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)	30.06.2021	31.12.2020
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
<b>TOTALE</b>	<b>891.302</b>	<b>891.302</b>

(\*) 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 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 necessità, e quindi autorizzata la realizzazione, hanno lo stesso trattamento dei beni della categoria precedente;
- i beni mobili commerciali, invece, appartengono alla Concessionaria con titolo di proprietà pieno; in capo all'amministrazione concedente viene a essere posto (art. 20-bis 4.d) il diritto di acquisto, alla scadenza naturale della concessione, perfezionabile corrispondendo alla ex Concessionaria il loro valore contabile residuo.

In base a quanto previsto dall'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma, ADR riceverà, alla scadenza naturale della concessione, 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)	31.12.2020								30.06.2021		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	VARIAZIONE AREA CONS.	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	16.056	(227)	15.829	0	(93)	1	115		16.837	(985)	15.852
Impianti e macchinari	89.759	(76.582)	13.177	133	(4.552)	42	1.396	0	94.729	(84.533)	10.196
Attrezzature industriali e commerciali	14.912	(13.134)	1.778	123	(421)	358	218	0	18.696	(16.640)	2.056
Altri beni	39.943	(31.417)	8.526	28	(1.339)	290	39	0	40.151	(32.607)	7.544
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.797	0	9.797	4.607	0	(681)	390	0	14.113	0	14.113
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.118	(2.261)	2.857	2.551	(720)	(110)	0	0	6.225	(1.647)	4.578
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>175.585</b>	<b>(123.621)</b>	<b>51.964</b>	<b>7.442</b>	<b>(7.125)</b>	<b>(100)</b>	<b>2.158</b>	<b>0</b>	<b>190.751</b>	<b>(136.412)</b>	<b>54.339</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2019							30.06.2020		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	15.722	(74)	15.648	0	(73)	0	0	15.722	(147)	15.575
Impianti e macchinari	94.595	(72.047)	22.548	162	(4.985)	102	0	94.859	(77.032)	17.827
Attrezzature industriali e commerciali	14.359	(12.251)	2.108	184	(370)	0	0	14.543	(12.621)	1.922
Altri beni	37.878	(28.811)	9.067	241	(1.490)	90	(3)	38.167	(30.262)	7.905
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.603	0	1.603	6.274	0	(192)	0	7.685	0	7.685
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.238	(1.257)	2.981	0	(677)	0	(3)	4.198	(1.897)	2.301
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>168.395</b>	<b>(114.440)</b>	<b>53.955</b>	<b>6.861</b>	<b>(7.595)</b>	<b>0</b>	<b>(6)</b>	<b>175.174</b>	<b>(121.959)</b>	<b>53.215</b>

Le Attività materiali, pari a 54.339 mila euro (51.964 mila euro al 31 dicembre 2020), si incrementano nel periodo di 2.375 mila euro principalmente per effetto della inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento (+2.158 mila euro) e per gli investimenti del periodo (7.442 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti (7.125 mila euro).

Gli investimenti, pari a 7.442 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (4.607 mila euro), principalmente all'installazione di monitor, ledwall ed apparati di rete nel T1 per 1.735 mila euro, alla Sala di Controllo Unica (APOC) per 830 mila euro, agli interventi per potenziamento dell'infrastruttura CED per 416 mila euro, alla installazione di strutture per supporto digital per 143 mila euro;

- nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (2.551 mila euro) per Diritto d'uso su altri beni (2.293 mila euro) e su impianti e macchinari (258 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)	31.12.2020								30.06.2021			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	VAR.NE AREA CONSOL.	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
<b>Diritti concessori</b>												
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.007.897)	1.160.069	0	(22.738)	0	0	2.167.966	0	(1.030.635)	1.137.331
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.561.259	0	(285.546)	1.275.713	58.481	(19.036)	0	5	1.619.739	0	(304.576)	1.315.163
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>3.729.225</b>	<b>0</b>	<b>(1.293.443)</b>	<b>2.435.782</b>	<b>58.481</b>	<b>(41.774)</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>3.787.705</b>	<b>0</b>	<b>(1.335.211)</b>	<b>2.452.494</b>
Altre attività immateriali	94.346	(41)	(71.823)	22.482	5.005	(3.113)	0	(19)	99.332	(41)	(74.936)	24.355
Anticipi a fornitori	22.708	0	0	22.708	134	0	(21.757)	(188)	897	0	0	897
Diritto d'Uso Altre Immobilizzazioni Immateriali	0	0	0	0	521	(43)	0	0	521		(43)	478
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>117.054</b>	<b>(41)</b>	<b>(71.823)</b>	<b>45.190</b>	<b>5.660</b>	<b>(3.156)</b>	<b>(21.757)</b>	<b>(207)</b>	<b>100.750</b>	<b>(41)</b>	<b>(74.979)</b>	<b>25.730</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>3.846.279</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.365.266)</b>	<b>2.480.972</b>	<b>64.141</b>	<b>(44.930)</b>	<b>(21.757)</b>	<b>(202)</b>	<b>3.888.455</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.410.190)</b>	<b>2.478.224</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2019								30.06.2020			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
<b>Diritti concessori</b>												
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(960.517)	1.207.449	0	(24.642)	0	2.167.966	0	(985.159)	1.182.807	
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.462.377	0	(247.200)	1.215.177	49.640	(19.881)	8	1.512.017	0	(267.073)	1.244.944	
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>3.630.343</b>	<b>0</b>	<b>(1.207.717)</b>	<b>2.422.626</b>	<b>49.640</b>	<b>(44.523)</b>	<b>8</b>	<b>3.679.983</b>	<b>0</b>	<b>(1.252.232)</b>	<b>2.427.751</b>	
Altre attività immateriali	85.139	(41)	(65.069)	20.029	5.151	(3.520)	69	90.359	(41)	(68.590)	21.728	
Anticipi a fornitori	35.272	0	0	35.272	0	0	(11.309)	23.963	0	0	23.963	
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>120.411</b>	<b>(41)</b>	<b>(65.069)</b>	<b>55.301</b>	<b>5.151</b>	<b>(3.520)</b>	<b>(11.240)</b>	<b>114.322</b>	<b>(41)</b>	<b>(68.590)</b>	<b>45.691</b>	
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>3.750.754</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.272.786)</b>	<b>2.477.927</b>	<b>54.791</b>	<b>(48.043)</b>	<b>(11.232)</b>	<b>3.794.305</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.320.822)</b>	<b>2.473.442</b>	

Le Attività immateriali, pari a 2.478.224 mila euro (2.480.972 mila euro al 31 dicembre 2020) si decrementano di 2.748 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti del periodo pari a 44.930 mila euro e per l'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento che ha determinato un'elisione dei crediti per acconti vantati dalla società per 21.757 mila euro; tali effetti sono parzialmente compensati dagli investimenti del periodo pari a 64.141 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 migioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati dal Gruppo ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 58.481 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nel periodo 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 39,6 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 5,4 milioni di euro;
- interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei terminal per 1,7 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 5,2 milioni di euro;
- interventi sala di controllo APOC per 3,8 milioni di euro.

Al 30 giugno 2021 non sono stati identificati indicatori di *impairment*. A tal riguardo si specifica che in sede di predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, la Capogruppo aveva proceduto ad effettuare un impairment test per tener conto degli impatti previsti derivanti dalla pandemia da COVID-19. Ai fini della predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021, gli amministratori non hanno identificato, nell'analisi dei fattori interni ed esterni, variazioni significative rispetto a quanto considerato nell'ambito del suddetto impairment test, confermando le relative risultanze di recuperabilità del capitale investito netto del Gruppo.

Le Altre attività immateriali, pari a 24.355 mila euro (22.482 mila euro al 31 dicembre 2020), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti del periodo, pari a 5.005 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

## 6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>			
Pavimental S.p.A.	0	2.933	(2.933)
Spea Engineering S.p.A.	7.668	8.089	(421)
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	7.668	11.022	(3.354)
<b>ALTRE IMPRESE</b>			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	25.087	25.087	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	697	697	0
S.A.CAL. S.p.A.	0	476	(476)
Consorzio CAIE	1	1	0
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	1	0
Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.	1	1	0
	25.787	26.263	(476)
<b>TOTALE</b>	<b>33.455</b>	<b>37.285</b>	<b>(3.830)</b>

Le Partecipazioni ammontano a 33.455 mila euro, con un decremento di 3.830 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 dovuto a:

- cessione della partecipazione del 20% detenuta nel capitale di Pavimental S.p.A. ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ("ASPI"), avvenuta in data 23 aprile 2021, ad un prezzo di 3,7 milioni di euro; sulla base degli accordi tra le parti tale prezzo risulta soggetto ad un meccanismo di revisione in aumento o in diminuzione nel caso in cui il valore di cessione di un importante macchinario (costituito da una fresa meccanica di proprietà Pavimental destinata alla dismissione), dovesse differire da quello incorporato nel suddetto prezzo di vendita della partecipazione. Le parti si sono date un tempo pari a 32 mesi per finalizzare la cessione del macchinario, trascorso il quale sarà direttamente ASPI ad acquistarlo ad un prezzo prestabilito;
- decremento del valore della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. ("Spea Engineering") (20%) pari a -421 mila euro, per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -417 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita del periodo della partecipata), -1 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e -3 mila euro a patrimonio netto;
- azzeramento del valore della partecipazione in S.A.Cal. S.p.A (-476 mila euro) per effetto della valutazione al fair value della società basata sulle migliori informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra, pari al 7,77% del capitale, in favore di alcuni creditori finanziari della medesima società (portatori di prestiti obbligazionari e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra, ADR ha prestato ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima, una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

La valutazione del fair value delle principali partecipazioni minoritarie non quotate, rientrante nel livello 3 della gerarchia del fair value, è stata determinata adottando, quale tecnica di valutazione, un approccio che tiene conto dei flussi di cassa futuri attesi (c.d. "discounted cash flow").

## 6.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021			31.12.2020		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
<b>ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>						
Altre attività finanziarie	2.455	1.500	955	2.538	1.350	1.188
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>2.455</b>	<b>1.500</b>	<b>955</b>	<b>2.538</b>	<b>1.350</b>	<b>1.188</b>

### Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 955 mila euro (1.188 mila euro al 31 dicembre 2020) e si riferiscono agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento Revolving, che, anche nel primo semestre 2021, è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 1.500 mila euro (1.350 mila euro al 31 dicembre 2020) e sono riconducibili per 1.350 mila euro al 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 83.744 mila euro (91.227 mila euro al 31 dicembre 2020) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2020		VARIAZIONE		30.06.2021
	ACCANTONAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN		
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	33.383	1.326	(2.140)	0	32.569
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	57	4	0	0	61
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	8.417	2.730	0	0	11.147
Costo ammortizzato e strumenti derivati	35.347	0	(17)	(8.069)	27.261
Fondi rischi e oneri	5.637	929	(1.417)	0	5.149
Perdite fiscali e ACE	47.486	24	(690)	0	46.820
Altre	1.376	170	(228)	0	1.318
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE</b>	<b>131.703</b>	<b>5.183</b>	<b>(4.492)</b>	<b>(8.069)</b>	<b>124.325</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI</b>					
Applicazione IFRIC 12	40.460	806	(701)	0	40.565
Altre	16	0	0	0	16
<b>TOTALE IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>40.476</b>	<b>806</b>	<b>(701)</b>	<b>0</b>	<b>40.581</b>
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE</b>	<b>91.227</b>	<b>4.377</b>	<b>(3.791)</b>	<b>(8.069)</b>	<b>83.744</b>

Il decremento di 7.483 mila euro registrato nel primo semestre 2021 è ascrivibile principalmente alla variazione positiva del fair value dei derivati.

## 6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 485 mila euro (458 mila euro al 31 dicembre 2020), sono relative a depositi cauzionali.

## 6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 302.063 mila euro (262.559 mila euro al 31 dicembre 2020), comprendono:

- rimanenze, pari a 7.835 mila euro (5.635 mila euro al 31 dicembre 2020), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, sistemi di telecomunicazione e materiali per l'edilizia; l'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile sostanzialmente all'inclusione della società ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento;
- attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 2.214 mila euro (0 euro al 31 dicembre 2020) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Infrastrutture, società entrata nel semestre nel perimetro di consolidamento;
- crediti commerciali, pari a 292.014 mila euro (256.924 mila euro al 31 dicembre 2020).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	331.727	290.911	40.816
Crediti verso impresa controllante	378	301	77
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	9.096	2.235	6.861
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>349.252</b>	<b>301.498</b>	<b>47.754</b>
Fondo svalutazione crediti	(49.658)	(36.994)	(12.664)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.580)	(7.580)	0
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(57.238)</b>	<b>(44.574)</b>	<b>(12.664)</b>
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>292.014</b>	<b>256.924</b>	<b>35.090</b>

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 331.727 mila euro e registrano una variazione in aumento di 40.816 mila principalmente riconducibile all'effetto della inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento e all'incremento dei crediti commerciali verso Alitalia in as.

Si rinvia inoltre alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari ove si affrontano le misure prese dal Gruppo, alla luce della crisi COVID-19 che ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale.

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 in relazione alla quale, in base al Contratto di Programma, analogamente ad altri casi di forza maggiore o di variazione del quadro normativo-regolatorio, si applicano specifici meccanismi di ripristino.

Il Gruppo ADR vanta, inoltre, crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, scaduti a partire dagli ultimi mesi dell'esercizio 2020. I requisiti di prelazione che caratterizzano tali crediti, stante la loro prededucibilità, unitamente alla circostanza che trattasi di crediti riferibili a servizi regolamentati, ne confortano al momento, considerate le prospettive della procedura in corso, la loro recuperabilità.

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 9.096 mila euro (2.235 mila euro al 31 dicembre 2020), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori, l'incremento rispetto alla fine dell'esercizio precedente riflette in parte l'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2020	INCREMENTI	DECREMENTI	30.06.2021
Fondo svalutazione crediti	36.994	12.666	(2)	49.658
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.580	0	0	7.580
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>44.574</b>	<b>12.666</b>	<b>(2)</b>	<b>57.238</b>

L'incremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2020 riflette l'innalzamento del rischio di insoluto da parte di alcuni clienti, principalmente aeronautici.

Ai sensi dell'IFRS 15, l'accantonamento per la svalutazione dei crediti correnti è stato classificato a rettifica dei relativi ricavi maturati nel semestre per 1.162 mila euro.

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		
	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	41.982	3.618	38.364	0	0	0
IRES	42	118	(76)	7.574	0	7.574
IRAP	182	245	(63)	0	26	(26)
<b>TOTALE</b>	<b>42.206</b>	<b>3.981</b>	<b>38.225</b>	<b>7.574</b>	<b>26</b>	<b>7.548</b>

Le Attività per imposte correnti ammontano a 42.206 mila euro (3.981 mila euro al 31 dicembre 2020) e includono il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante fiscale), pari a 41.982 mila euro. L'incremento di tale credito per tassazione consolidata è attribuibile essenzialmente al beneficio sulla perdita fiscale IRES del 24%, rilevata nel periodo, trasferibile al consolidato fiscale in quanto utilizzabile in compensazione con utili conseguiti dalle altre società consolidate.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 7.574 mila euro (26 mila euro al 31 dicembre 2020). L'incremento di 7.548 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 è principalmente attribuibile all'iscrizione dell'imposta sostitutiva in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

## 6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	34.065	26.777	7.288
Crediti verso altri	6.202	7.567	(1.365)
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>40.749</b>	<b>34.826</b>	<b>5.923</b>

I Crediti tributari, pari a 34.065 mila euro (26.777 mila euro al 31 dicembre 2020), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 27.646 mila euro (21.058 mila euro al 31 dicembre 2020): l'incremento del credito è legato alla riduzione dell'operatività e quindi del fatturato;
- 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.

I Crediti verso altri si riducono di 1.365 mila euro principalmente per la riduzione del credito verso l'INPS per le somme anticipate al personale del Gruppo ADR con riferimento alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (-1.849 mila euro).

## 6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	729.828	1.096.974	(367.146)
Denaro e valori in cassa	364	255	109
<b>TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>730.192</b>	<b>1.097.229</b>	<b>(367.037)</b>

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 730.192 mila euro, si riducono di 367.037 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto dei flussi monetari negativi delle attività operative, degli investimenti e delle attività di finanziamento del periodo.

Nel corso del semestre è stato rimborsato anticipatamente il finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro; è stato, inoltre, rimborsato il prestito obbligazionario EMTN in scadenza a febbraio 2021 per nominali 400,0 milioni di euro, e sono stati chiusi i contratti di Interest Rate Swap forward starting per 44,0 milioni di euro. Tali effetti sono stati in parte compensati dalla emissione, nel mese di aprile 2021, di un Sustainability-Linked, sotto programma EMTN, per nominali 500 milioni di euro.

## 6.11 Patrimonio netto

Il Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo ADR al 30 giugno 2021 ammonta a 874.545 mila euro (991.873 mila euro al 31 dicembre 2020), mentre il Patrimonio netto di pertinenza di terzi risulta pari a zero (zero anche al 31 dicembre 2020). Il Patrimonio netto si analizza come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	(86.179)	(111.732)	25.553
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	218	197	21
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(28.067)	(27.591)	(476)
Altre riserve e utili portati a nuovo	372.403	532.607	(160.204)
Utile (perdita) del periodo	(125.906)	(143.684)	17.778
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>874.545</b>	<b>991.873</b>	<b>(117.328)</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>874.545</b>	<b>991.873</b>	<b>(117.328)</b>

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

- la perdita del periodo di pertinenza del Gruppo, pari a 125.906 mila euro;
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 25.076 mila euro derivante principalmente dalla variazione positiva del fair value dei derivati di cash flow hedge

(+25.553 mila euro, al netto dell'effetto fiscale), parzialmente compensata dalla variazione negativa del *fair value* della partecipazione in S.A.CAL. S.p.A. (-476 mila euro);

- la rilevazione, nella voce Altre riserve e utili portati a nuovo, della differenza (-17,3 milioni di euro) tra il prezzo pagato per l'acquisto della partecipazione in ADR Infrastrutture e il valore delle attività e passività acquisiti, che è stato iscritto nel bilancio consolidato ai medesimi valori a cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente, in quanto l'operazione di acquisto della partecipazione in ADR Infrastrutture dalla Pavimental S.p.A. è stata classificata come operazione intervenuta tra società appartenenti allo stesso gruppo di controllo (cd. "under common control");
- l'iscrizione, nella voce Altre riserve e utili portati a nuovo, della plusvalenza consolidata, pari a 767 mila euro, realizzata dalla cessione della partecipazione del 20% detenuta in Pavimental in favore di ASPi essendo stata classificata anche questa operazione come operazione "under common control".

Al 30 giugno 2021, 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 di cash flow hedge include la valutazione al fair value dei derivati di cash flow hedge; per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

## 6.12 Fondi per benefici per dipendenti (quota non corrente e corrente)

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 14.717 mila euro (16.860 mila euro al 31 dicembre 2020), di cui la quota non corrente ammonta a 13.602 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 2021
<b>VALORE INIZIALE FONDO TFR</b>	<b>16.860</b>
Costo corrente	19
Interessi passivi	(2)
Totale costi rilevati a conto economico	17
Liquidazioni/utilizzi	(2.897)
Variazione area di consolidamento/Affitto ramo d'azienda	737
<b>VALORE FINALE FONDO TFR</b>	<b>14.717</b>
di cui:	
quota non corrente	13.602
quota corrente	1.115

In accordo con quanto previsto dallo IAS 19, non si è proceduto alla stima attuariale del fondo TFR al 30 giugno 2021 in quanto gli effetti sono trascurabili, considerando le principali assunzioni, quali il tasso di attualizzazione ed il tasso annuo di turnover, in linea con il 31 dicembre 2020.



Il decremento del fondo di 2.143 mila euro riflette l'effetto della liquidazione del TFR in favore dei dipendenti coinvolti nel piano di esodi incentivati, parzialmente compensato dall'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento e dall'operazione di affitto del ramo d'azienda di Spea Engineering da parte di ADR Ingegneria.

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

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 200.124 mila euro (197.033 mila euro al 31 dicembre 2020), di cui 66.675 mila euro la quota corrente (47.740 mila euro al 31 dicembre 2020), 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)	31.12.2020	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI (*)	30.06.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	197.033	26.503	(8)	(23.404)	200.124
di cui:					
quota corrente	47.740				66.675
quota non corrente	149.293				133.449

(\*) di cui utilizzi per costi esterni pari a euro 21.829 e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 1.575 mila.

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 23.594 mila euro (26.031 mila euro al 31 dicembre 2020) di cui 4.205 mila euro la quota corrente (8.793 al 31 dicembre 2020). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nel semestre è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2020	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2021
Fondo imposte	6.686	632	0	(95)	7.223
Fondi per vertenze in corso e potenziali	12.867	2.769	0	(115)	15.521
Fondo assicurazioni interne	730	120	0	0	850
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	(13)	0	0
Fondo ristrutturazione	5.735	0	0	(5.735)	0
<b>TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>26.031</b>	<b>3.521</b>	<b>(13)</b>	<b>(5.945)</b>	<b>23.594</b>
di cui:					
quota corrente	8.793				4.205
quota non corrente	17.238				19.389

Il fondo imposte, pari a 7.223 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 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 15.521 mila euro (12.867 mila euro al 31 dicembre 2020), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine semestre. Tale fondo si è incrementato per effetto dell'accantonamento del periodo (+2.769 mila euro), solo in parte compensato degli utilizzi del semestre (-115 mila euro).

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne dei risarcimenti a terzi dei presunti danni conseguenti all'incendio del T3 del 7 maggio 2015. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento danni (vettori, handler, subconcessionari e passeggeri), solo in parte supportate da una quantificazione puntuale, per danni che ammontano complessivamente, ad oggi, a circa 19 milioni di euro.

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

Si registra inoltre l'azzeramento del Fondo ristrutturazione avvenuto nel semestre per effetto degli utilizzi del periodo relativi al piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1 dicembre 2020.

## 6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021					31.12.2020		
	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
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>								
Prestiti obbligazionari	1.512.896	0	1.512.896	246.876	1.266.020	1.406.336	399.863	1.006.473
Finanziamenti a medio/lungo termine	686.630	12.500	674.130	335.765	338.365	886.171	12.500	873.671
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	9.178	9.178	0	0	0	18.022	18.022	0
Altre passività finanziarie	5.063	1.508	3.555	3.271	284	2.866	1.046	1.820
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>	<b>2.213.767</b>	<b>23.186</b>	<b>2.190.581</b>	<b>585.912</b>	<b>1.604.669</b>	<b>2.313.395</b>	<b>431.431</b>	<b>1.881.964</b>
<b>STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI</b>	<b>132.730</b>	<b>42.813</b>	<b>89.917</b>	<b>89.917</b>	<b>0</b>	<b>220.944</b>	<b>59.706</b>	<b>161.238</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>2.346.497</b>	<b>65.999</b>	<b>2.280.498</b>	<b>675.829</b>	<b>1.604.669</b>	<b>2.534.339</b>	<b>491.137</b>	<b>2.043.202</b>

## Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2020				VARIAZIONI		30.06.2021
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO	
<b>Prestiti obbligazionari</b>	<b>1.406.336</b>	500.000	(400.001)	11.422	(4.861)	<b>1.512.896</b>	
quota corrente	399.863					0	
quota non corrente	1.006.473					1.512.896	

Al 30 giugno 2021, i Prestiti obbligazionari sono pari a 1.512.896 mila euro (1.406.336 mila euro al 31 dicembre 2020). L'incremento, pari a 106.560 mila euro, è attribuibile alla nuova emissione del primo Sustainability-Linked bond, avvenuta ad aprile 2021 (500.000 mila euro) e all'adeguamento del bond A4 al tasso di cambio di fine periodo (+11.422 mila euro), in parte compensati dal rimborso per 400,0 milioni di euro del prestito obbligazionario EMTN in scadenza nel febbraio 2021, e dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (-4.861 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 30 giugno 2021.

(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	246.876	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	ADR	500.000	EUR	476.158	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029	ADR	300.000	EUR	297.868	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031	ADR	500.000	EUR	491.994	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>				<b>1.512.896</b>					

(\*) il valore iscritto in bilancio (246,9 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.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni A4 si rinvia alla Nota 8.

Oltre al citato bond A4, ultimo ancora in essere delle obbligazioni emesse nel 2003 dalla società "veicolo" Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato da ADR nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi e risultano ancora in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti *senior unsecured*:

- le note emesse l'8 giugno 2017 di importo complessivo pari a nominali 500 milioni di euro;
- la successiva emissione perfezionata in data 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal *label "green"*;
- la più recente emissione, perfezionata in data 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal *label "sustainability-linked"*, con durata di circa 10 anni, dedicato agli investitori istituzionali. L'emissione obbligazionaria prevede il rimborso in un'unica soluzione a

scadenza in data 30 luglio 2031 ed il pagamento di una cedola a tasso fisso pari all'1,75%, pagabili ogni anno in via posticipata nel mese di luglio, a partire da luglio 2022. L'emissione prevede anche l'applicazione di uno *step-up* sul margine fino ad un massimo di 25 bps, a partire dalla cedola pagabile nel 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato dalla Società.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori istituzionali e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 30 giugno 2021, il rating assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P alle emissioni obbligazionarie e al rating emittente di ADR è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BBB-. Gli outlook o *watch* assegnati dalle agenzie sono tutti *positive*.

Il 4 giugno 2021, Fitch ha rivisto il rating *watch* precedente assegnato, nel 2020 (i.e. rating *watch developing*), in *positive* a valle dell'approvazione, da parte dell'Assemblea degli Azionisti di Atlantia, della cessione dell'intera quota detenuta in ASPI e del suo impatto positivo sul merito di credito dell'intero Gruppo Atlantia.

L'approvazione della cessione di ASPI ha generato azioni positive sul merito di credito di ADR anche da parte delle altre due agenzie di rating: il 7 giugno, Moody's ha modificato l'*outlook* da *negative* in *positive*; S&P, il 22 giugno, ha incrementato di 1 notch, da BB+ a BBB-, il rating e posto l'*outlook* in *positive*.

Lo stato *positive* dei giudizi di tutte le agenzie di rating evidenzia la possibilità di un ulteriore miglioramento del livello del rating in caso di accordo tra Atlantia e il Governo sulla concessione di ASPI e dell'approvazione del Piano Economico-Finanziario di quest'ultima.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021		31.12.2020	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.512.896	1.635.500	1.406.336	1.476.815
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>1.512.896</b>	<b>1.635.500</b>	<b>1.406.336</b>	<b>1.476.815</b>

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2021; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da 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 2020 e a parità di perimetro (i.e. non considerando l'emissione del nuovo bond e il rimborso di quello emesso nel 2013), si rileva un aumento del fair value sia del bond in sterline, in parte riconducibile della componente cambio della passività, che dei due bond in euro. Considerando invece l'emissione del nuovo bond *sustainability-linked* e il rimborso del bond nel febbraio 2021, si rileva un complessivo incremento del fair value dei prestiti obbligazionari pari a 159 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

## Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2020	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZ.TO	30.06.2021
	VALORE DI BILANCIO				VALORE DI BILANCIO
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>886.171</b>	0	(200.000)	459	<b>686.630</b>
quota corrente	12.500				12.500
quota non corrente	873.671				674.130

I Finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 686.630 mila euro (886.171 mila euro alla fine dell'esercizio precedente), di cui 12.500 mila euro quota corrente; la riduzione, pari a 199,5 milioni di euro, è attribuibile sostanzialmente al rimborso anticipato del finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 30 giugno 2021.

(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 2020	200.000	200.000	199.612	EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55%	trimestrale	a scadenza	4 anni	05.2024	
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan	150.000	140.833	140.702	EUR	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031	
						II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022		15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	CDP Loan	150.000	146.667	146.559	EUR	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031	
						II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022		15 anni	11.2034
						III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023		15 anni	03.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan 2018	200.000	200.000	199.757	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035	
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>		<b>950.000</b>	<b>687.500</b>	<b>686.630</b>							

(\*) 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 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 costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating assegnato ad ADR da almeno due agenzie su tre.

La linea di finanziamento bancaria per complessivi 200 milioni di euro concessa nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas), ha struttura contrattuale mutuata dalla precedente (concessa nel 2016 per complessivi 100 milioni di euro ed interamente rimborsata), tasso variabile e scadenza nel 2024.

Per quanto riguarda i finanziamenti erogati dalla Banca Europea per gli Investimenti ("BEI"), si ricorda che nel dicembre 2016 sono stati stipulati due contratti di finanziamento a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla stessa Banca 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 e CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud". Al 30 giugno 2021, tali linee di finanziamento risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse *tranche* aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2034. Tutte le *tranche* utilizzate, come evidenziato nella tabella precedente, sono caratterizzate da una tipologia di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Si rileva, inoltre, un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro totalmente erogata nel 2020. Tale ulteriore linea di finanziamento è stata concessa a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento, sottoscritto in data 23 marzo 2018, ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

I contratti finanziari che regolano tali linee sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo "project" (vedi successiva Nota 8) avendo lo scopo di finanziare alcuni tra i progetti di investimento costituenti il Piano di Sviluppo aeroportuale.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021		31.12.2020	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	487.018	488.827	486.998	468.174
Tasso variabile	199.612	203.775	399.173	401.402
<b>TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE</b>	<b>686.630</b>	<b>692.602</b>	<b>886.171</b>	<b>869.576</b>

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2021; 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.

A parità di perimetro (i.e. senza considerare il finanziamento garantito da SACE e rimborsato nel corso del semestre), si rileva un aumento del fair value pari a 26 milioni di euro. Considerando invece il rimborso del finanziamento garantito da SACE, la riduzione complessiva del fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è così risultata pari a 177 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020, in gran parte dovuto al rimborso effettuato nel corso del 2021.

## Altre passività finanziarie

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2020			RIMBORSI	30.06.2021
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ. FIN.		VALORE DI BILANCIO
Debiti per locazioni	2.866	2.960	12	(778)	5.060
quota corrente	1.046				1.505
quota non corrente	1.820				3.555

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si incrementa di 2.194 mila euro per effetto delle nuove accensioni del periodo, pari a 2.960 mila euro, parzialmente compensate dai pagamenti dei canoni di locazione (-778 mila euro).

## Derivati con fair value passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di cambio	74.450	85.872	(11.422)
Derivati a copertura di rischi di interesse	58.055	134.808	(76.753)
Rateo interessi	225	264	(39)
<b>TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO</b>	<b>132.730</b>	<b>220.944</b>	<b>(88.214)</b>
quota non corrente	89.917	161.238	(71.321)
quota corrente	42.813	59.706	(16.893)

## Derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio di tasso di 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 2021, il Gruppo ADR ha in essere due 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.

La quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel primo semestre 2021, relativa al fair value negativo dei derivati forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di *unwinding* (chiusura) nel giugno 2017, è pari a 1.008 mila euro.

Al 30 giugno 2021, ADR ha in essere anche tre contratti di interest rate swap di tipo forward starting, sottoscritti nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 300 milioni. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2022, hanno 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 2023.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con fair value passivo del Gruppo ADR, in essere al 30 giugno 2021.

CONTROPA RTE	SOCI ETÀ	STRUM .	TIP OL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE E COPERTO	TASSO APPLIC.	SOTTOSTANT E	FAIR VALUE DEL DERIVATO			VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
										AL 30.06.2021	AL 31.12.2020	A C/ECONO M	A OCI (*)	IMPORTI PAGATI (**)
Mediobanca , UniCredit	ADR	CCS	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso del 5,441% paga fisso del 6,4%	-	(15.467)	(20.847)	118	5.262	
				C						(74.450)	(85.872)	11.422	0	
				Classe A4						(89.917)	(106.719)	11.540	5.262	
Société Générale	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	09.2017	06.2031	100.000	Paga un tasso fisso del 1,606% e riceve Euribor a 6 mesi	-	0	(18.690)	0	3.885	14.805
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	debito da assumere	(42.588)	(54.519)	0	11.931	
Unicredit, BNPP	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	10.2016	06.2031	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,105% e ricevono Euribor a 6 mesi	-	0	(40.752)	0	11.536	29.216
<b>TOTALE</b>										<b>(132.505)</b>	<b>(220.680)</b>	<b>11.540</b>	<b>32.614</b>	<b>44.021</b>
di cui:														
Derivati di copertura di rischi di cambio										(74.450)	(85.872)			
Derivati di copertura di rischi di interesse										(58.055)	(134.808)			

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

(\*\*) IRS forward starting: data di attivazione originaria giugno 2021; i contratti sono stati chiusi coerentemente con l'emissione del nuovo Sustainability-Linked bond in data 30 aprile 2021.

(\*\*\*) 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.



## Posizione finanziaria netta

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	di cui correlate	31.12.2020	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(730.192)		(1.097.229)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)				
Altre attività finanziarie correnti (C)	(1.500)	(1.350)	(1.350)	(1.350)
<b>LIQUIDITA' (D=A+B+C)</b>	<b>(731.692)</b>		<b>(1.098.579)</b>	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	42.815	2	59.706	
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	23.184	129	431.431	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)</b>	<b>65.999</b>		<b>491.137</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)</b>	<b>(665.693)</b>		<b>(607.442)</b>	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito) (I)	677.685	350	875.491	
Strumenti di debito (J)	1.602.813		1.167.711	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)</b>	<b>2.280.498</b>		<b>2.043.202</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO come da raccomandazione ESMA del 4 marzo 2021 (M=H+L)</b>	<b>1.614.805</b>		<b>1.435.760</b>	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(955)		(1.188)	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)</b>	<b>1.613.850</b>		<b>1.434.572</b>	

## 6.16 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 172.384 mila euro (170.274 mila euro al 31 dicembre 2020).

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	161.773	157.016	4.757
Debiti verso imprese controllanti	547	2.061	(1.514)
Risconti passivi	2.626	1.381	1.245
Acconti e anticipi ricevuti	7.438	9.816	(2.378)
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>172.384</b>	<b>170.274</b>	<b>2.110</b>

I Debiti verso fornitori, pari a 161.773 mila euro, si incrementano di 4.757 mila sostanzialmente per effetto dell'incremento dei debiti derivante dal consolidamento di ADR Infrastrutture (di cui 3.216 mila relativo alla variazione dell'area di consolidamento).

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 7.438 mila euro, registrano un decremento di 2.378 mila euro per effetto dei minori anticipi ricevuti dai clienti.

## 6.17 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 128.477 mila euro (126.603 mila euro al 31 dicembre 2020).

L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	89.054	89.679	(625)
Debiti servizio antincendio	64	0	64
Debiti verso il personale	10.289	4.546	5.743
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	5.805	5.590	215
Debiti per depositi cauzionali	13.565	13.478	87
Altri debiti diversi	9.700	13.310	(3.610)
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>128.477</b>	<b>126.603</b>	<b>1.874</b>

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 89.054 mila euro (89.679 mila euro al 31 dicembre 2020) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 64.103 mila euro (62.028 mila euro al 31 dicembre 2020). 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'incremento del debito per addizionale, di 2.075 mila euro rispetto alla fine del 2020, riflette il correlato andamento, nel corso del periodo, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 21.855 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.074 mila euro al 31 dicembre 2020). 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.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si incrementano, rispettivamente di 5.743 mila euro e di 215 mila euro, principalmente per effetto dell'accertamento delle competenze correlate alla reintroduzione dei sistemi di incentivazione variabile e per i piani relativi ad esodi incentivati.

Gli Altri debiti diversi, pari a 9.700 mila euro (13.310 mila euro al 31 dicembre 2020), includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 2.508 mila euro, in diminuzione di 5.700 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 in relazione al pagamento dell'acconto 2020, effettuato ad aprile 2021, al netto della quota maturata nel periodo.

## 7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

### 7.1 Ricavi

I Ricavi del primo semestre 2021 sono pari a 152.257 mila euro (216.757 mila euro nel primo semestre 2020) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021			1° SEMESTRE 2020		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
<b>AVIATION</b>						
Diritti aeroportuali	38.360	0	38.360	80.589	0	80.589
Infrastrutture centralizzate	2.029	0	2.029	3.764	0	3.764
Servizi di sicurezza	6.529	0	6.529	15.674	0	15.674
Altri	2.620	0	2.620	5.021	0	5.021
	<b>49.538</b>	<b>0</b>	<b>49.538</b>	<b>105.048</b>	<b>0</b>	<b>105.048</b>
<b>NON AVIATION</b>						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	2.843	14.480	17.323	3.549	18.262	21.811
Commerciali	0	6.879	6.879	0	22.663	22.663
Parcheggi	3.538	0	3.538	5.700	0	5.700
Pubblicità	538	0	538	2.548	0	2.548
Altri	2.619	8.180	10.799	3.355	309	3.664
	<b>9.538</b>	<b>29.539</b>	<b>39.077</b>	<b>15.152</b>	<b>41.234</b>	<b>56.386</b>
<b>RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE</b>	<b>59.076</b>	<b>29.539</b>	<b>88.615</b>	<b>120.200</b>	<b>41.234</b>	<b>161.434</b>
<b>RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE</b>	<b>58.480</b>	<b>0</b>	<b>58.480</b>	<b>49.641</b>	<b>0</b>	<b>49.641</b>
<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>45</b>	<b>5.117</b>	<b>5.162</b>	<b>243</b>	<b>5.439</b>	<b>5.682</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>117.601</b>	<b>34.656</b>	<b>152.257</b>	<b>170.084</b>	<b>46.673</b>	<b>216.757</b>
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	68.034			65.768		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	49.567			104.316		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 88.615 mila euro, risultano ancora pesantemente impattati dagli effetti sul traffico della crisi pandemica. La diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2020, che aveva risentito degli effetti dei provvedimenti di chiusura delle frontiere a partire dal mese di marzo, è del 45,1%. In particolare le attività *aviation* hanno subito una flessione del 52,8% essenzialmente per effetto della riduzione del traffico, mentre il comparto *non aviation*, con ricavi in riduzione del 30,7%, ha risentito sia della diminuzione dei passeggeri che della parzializzazione dei Terminal operativi, inevitabilmente in parte chiusi nell'aeroporto di Fiumicino. In dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali si sono ridotti del 69,6%, mentre quelli da subconcessioni immobiliari del 20,6%; in flessione del 37,9% i ricavi da parcheggi e del 78,9% quelli da pubblicità. La riduzione dei ricavi *non aviation* è stata parzialmente compensata dalla componente dei ricavi per i lavori che la nuova società ADR Infrastrutture ha realizzato nel semestre verso terzi (+7.763 mila euro).

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 58.480 mila euro (49.641 mila euro nel primo semestre 2020) 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 (costi esterni e costo del personale). Tali ricavi registrano un incremento rispetto al periodo a confronto di 8.839 mila euro per effetto della parziale ripresa del programma degli investimenti che, nella seconda parte del semestre 2020, aveva risentito della quasi totale sospensione dei cantieri sull'intero sistema aeroportuale.

Gli Altri ricavi operativi pari a 5.162 mila euro (5.682 mila euro nel primo semestre 2020) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Contributi e sovvenzioni	232	26
Plusvalenze da alienazioni	62	0
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	0	2
Recuperi di spesa	1.673	2.142
Indennizzi da terzi	90	174
Altri proventi	3.105	3.338
<b>TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>5.162</b>	<b>5.682</b>

## 7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 6.408 mila euro (5.251 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Carburante e lubrificanti	292	367
Energia elettrica, gas e acqua	1.953	2.337
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	4.163	2.547
<b>TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>6.408</b>	<b>5.251</b>

L'incremento di 1.157 mila euro rispetto al periodo a confronto è dovuto all'aumento della voce Materiali di consumo, ricambi e materiali vari di 1.616 mila euro per effetto principalmente della inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento, parzialmente compensato dal decremento dei costi per Energia elettrica, gas e acqua di 384 mila euro.

## 7.3 Costi per servizi

I Costi per servizi sono pari a 124.264 mila euro (109.034 mila euro nel primo semestre 2020). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Costi per manutenzioni	18.098	18.533
Costi edili e simili	1.057	0
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	21.829	9.710
Costi per servizi esterni	11.188	10.496
Costi per servizi di costruzione	50.659	46.041
Pulizie e disinfestazioni	2.571	2.984
Prestazioni professionali	4.260	4.187
Servizi antincendio	1.565	3.223
Altri costi	12.512	13.815
Compensi ad amministratori e sindaci	525	45
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>124.264</b>	<b>109.034</b>

L'incremento dei costi per servizi, pari a 15.230 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+12.119 mila euro) e dei costi per servizi di costruzione (+4.618 mila euro) essenzialmente per la graduale ripresa del programma degli investimenti. Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per servizi antincendio ed altri costi, principalmente costi di pubblicità e promozioni, per effetto delle azioni di contenimento degli stessi poste in essere dal Gruppo al fine di contrastare gli impatti derivanti dalla riduzione di operatività conseguente al drastico calo del traffico aereo.

## 7.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 68.336 mila euro (59.869 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Salari e stipendi	49.475	44.581
Oneri sociali	14.309	13.145
Benefici successivi al rapporto di lavoro	3.643	3.494
Altri costi	909	(1.351)
<b>TOTALE COSTO PER IL PERSONALE</b>	<b>68.336</b>	<b>59.869</b>

L'incremento del Costo per il personale di 8.467 mila euro rispetto al primo semestre 2020 è attribuibile principalmente all'impatto derivante dal consolidamento di ADR Infrastrutture e dall'avvio operativo di ADR Ingegneria, nonché agli oneri relativi agli esodi incentivati dei dipendenti che hanno aderito al piano di esodo incentivato di cui agli accordi sindacali del 3 febbraio e del 6 maggio 2021 e di dirigenti per complessivi 2.800 mila euro e agli accantonamenti del periodo relativi alla reintroduzione degli incentivi variabili. Inoltre, nel periodo a confronto, si era registrato un effetto positivo derivante dalla riduzione del *fair value* dei piani di incentivazione azionaria. Tali andamenti sono stati parzialmente compensati dalle azioni di contenimento costi poste in atto dal Gruppo, tra le quali il ricorso agli strumenti normativi disponibili (ammortizzatori sociali – CIGS e CIGD).

In particolare, per far fronte al drastico calo del traffico dovuto al diffondersi dell'evento pandemico COVID-19, il Gruppo ADR ha varato un piano di ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS/Fondo di Integrazione Salariale) per il periodo 23 marzo 2020 – 22 gennaio 2021 che ha coinvolto la totalità dei dipendenti aventi diritto. Tale programma è stato prorogato a seguito di accordo con le OO.SS.

del 1 dicembre 2020 fino al 22 marzo 2021. Per effetto del perdurare della crisi, in data 16 marzo 2021 è stato siglato un ulteriore accordo per il ricorso alla Cassa Integrazioni Guadagni in Deroga (CIGD) per dodici settimane a decorrere dal 23 marzo 2021, successivamente prorogata con accordo sottoscritto con le OO.SS. in data 11 giugno 2021 per ulteriori 28 settimane a partire dal 14 giugno 2021.

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

FORZA MEDIA	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020	VARIAZIONE
ADR S.p.A.	1.282	1.400	(118)
ADR Tel S.p.A.	46	52	(6)
ADR Assistance S.r.l.	270	295	(25)
ADR Security S.r.l.	677	732	(55)
ADR Mobility S.r.l.	54	57	(3)
Airport Cleaning S.r.l.	448	503	(55)
ADR Ingegneria S.p.A.	51	0	51
ADR Infrastrutture S.p.A.	144	0	144
<b>TOTALE FORZA MEDIA</b>	<b>2.972</b>	<b>3.039</b>	<b>(67)</b>

## 7.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 24.901 mila euro (21.785 mila euro nel periodo a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Canoni concessori	2.364	5.321
Costi per godimento beni terzi	361	530
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.100	11.173
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	3.508	438
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	11.504	3
Imposte indirette e tasse	3.274	3.293
Oneri diversi	790	1.027
<b>TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>24.901</b>	<b>21.785</b>

La voce Canoni concessori, pari a 2.364 mila euro, si riduce di 2.957 mila euro rispetto al periodo a confronto in quanto direttamente correlata all'andamento del traffico.

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 periodo, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente.

Gli Accantonamenti a fondi per rischi ed oneri sono pari a 3.508 mila euro (438 mila euro nel primo semestre 2020). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli accantonamenti per svalutazione dei crediti sono pari a 11.504 mila euro. L'incremento rispetto al periodo a confronto è ascrivibile all'innalzamento del rischio di insoluto da parte di alcuni clienti, principalmente aeronautici.

## 7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -29.805 mila euro (-28.278 mila euro nel primo semestre 2020). Il dettaglio dei proventi finanziari e degli oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

### Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	150	104
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	11.540	141
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	0	29
Interessi da clienti	3	4
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>11.693</b>	<b>278</b>

I Proventi finanziari, pari a 11.693 mila euro (278 mila euro nel periodo a confronto), aumentano principalmente per effetto della 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 (+11.422 mila euro).

Tale variazione viene compensata da una componente del medesimo ammontare registrata tra le perdite su cambi che attiene all'incremento del valore nominale delle obbligazioni in sterline.

### Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	(8)	638
Interessi su obbligazioni in circolazione	16.500	17.011
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	4.800	2.330
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	3.945	3.501
Altri oneri finanziari per interessi	148	0
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI</b>	<b>25.393</b>	<b>22.842</b>
Valutazione derivati	0	17.068
Differenziali IRS	4.680	5.036
<b>TOTALE ONERI SU DERIVATI</b>	<b>4.680</b>	<b>22.104</b>
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	(2)	28
Altri oneri	12	10
<b>TOTALE ALTRI ONERI</b>	<b>10</b>	<b>38</b>
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>30.075</b>	<b>45.622</b>

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a -8 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 646 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione, pari a 16.500 mila euro, si riducono complessivamente di 511 mila euro rispetto al primo semestre 2020 per l'effetto combinato del rimborso, a febbraio 2021, del bond EMTN 2021, e delle emissioni EMTN 2029 *green* e EMTN 2031 *sustainability-linked*.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 4.800 mila euro, aumentano di 2.470 mila euro rispetto al primo semestre 2020 per effetto dei tiraggi della linea BEI Loan 2018 e del Loan assistito da garanzia SACE (al 30 giugno 2021 interamente rimborsato), e dell'effetto "anno pieno" degli interessi relativi alla finanziamento BNL Loan 2020.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 0 mila euro rispetto ai 17.068 mila euro del periodo a confronto che includeva l'effetto della variazione negativa 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.

### Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Utili su cambi	22	17.099
Perdite su cambi	(11.445)	(33)
<b>TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI</b>	<b>(11.423)</b>	<b>17.066</b>

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo ai Proventi finanziari e Oneri finanziari.

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

Tale voce, pari a -417 mila euro, accoglie l'effetto della svalutazione del valore della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. (-828 mila euro nel periodo a confronto relativi alla allora collegata Pavimental S.p.A.).

## 7.8 Imposte sul reddito

Le Imposte sul reddito sono positive per 28.023 mila euro (positive per 17.260 mila euro nel periodo precedente). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.



(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
<b>IMPOSTE CORRENTI</b>		
IRES	(37.898)	(19.329)
IRAP	162	172
Imposta sostitutiva	10.980	0
	<b>(26.756)</b>	<b>(19.157)</b>
<b>DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI</b>		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(681)	(410)
	<b>(681)</b>	<b>(410)</b>
<b>IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE</b>		
Imposte anticipate	(690)	2.039
Imposte differite	104	268
	<b>(586)</b>	<b>2.307</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>(28.023)</b>	<b>(17.260)</b>

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per 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.

La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2021 è rappresentata da un provento da tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nel periodo trasferibile al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabile in compensazione con gli utili generati nel gruppo Atlantia.

Le imposte correnti includono l'imposta sostitutiva (nella misura del 3%), pari a 10.980 euro, accertata in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale –diritti acquisiti.

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

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto 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 rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese 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.

ADR ha inoltre costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore di alcuni creditori finanziari della medesima Azzurra (portatori di prestiti obbligazionari e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra, ADR ha prestato ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

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 con rating nella fascia *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di *leverage ratio* non superiore a 4,75x che diventa 4,25x in caso di livello di rating della società a BBB-/Baa3 o inferiore. Anche il nuovo contratto finanziario sottoscritto nel 2020 con BNL include un *covenant* finanziario in linea con i precedenti contratti.

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.

Con riferimento ai contratti di finanziamento bancari, si rileva che, nel mese di marzo 2021, la Società ha inviato richieste di *waiver* allo scopo di estendere i *covenant holiday* concessi nel corso del 2020 che sterilizzano il rischio di *breach* contrattuale legato al mancato rispetto dei livelli dei *covenant* finanziari contrattualmente previsti. Tali richieste di estensione si sono rese necessarie per il perdurare degli impatti che la pandemia da COVID-19 potrà avere sui risultati finanziari prospettici di ADR. Al 30 giugno 2021, tutte le richieste di *waiver* inviate nel primo semestre 2021 risultano approvate sia da parte delle banche commerciali (*covenant holiday* esteso fino alla data di calcolo del 30 giugno 2022, inclusa) sia da parte di BEI e CDP (*covenant holiday* esteso fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2021, inclusa). Con riferimento a BEI e CDP, nel mese di luglio 2021 è stata inviata un'ulteriore richiesta di *waiver* per includere nel periodo di disapplicazione dei *covenant* finanziari anche la data di calcolo del 30 giugno 2022.

I dati di chiusura al 30 giugno 2021 evidenziano, sulla base delle simulazioni effettuate e come previsto e rappresentato alle controparti finanziarie all'interno delle richieste di *waiver*, il *breach* dei *ratio* finanziari inclusi nei contratti. I *covenant holiday* concessi dalle controparti finanziarie consentiranno di disinnescare le previsioni di rimborso anticipato che si applicherebbero in questi casi ai sensi delle clausole contrattuali.

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 2021 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8; non sussistono fidejussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

### 9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto per 109,5 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

In data 17 giugno 2021, ADR ha sottoscritto il contratto per l'acquisto da Atlantia S.p.A. della partecipazione, pari al 87,14% del capitale, da questa detenuta in Fiumicino Energia S.r.l., cui fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. Il prezzo di acquisto pattuito è pari a 10,5 milioni di euro. Il trasferimento delle quote ed il pagamento del corrispettivo è fissato per il 1° luglio 2021; si rinvia alla Nota 12 Eventi successivi alla chiusura del semestre.

### 9.3 Gestione dei rischi finanziari

#### Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 30 giugno 2021 è costituita dal valore contabile delle attività commerciali e 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 e di tutela del credito poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti 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, ecc.), con controparti occasionali (per esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

La crisi COVID-19 ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale. Il Gruppo ADR sta adottando misure straordinarie (allungamento dei tempi di pagamento, eliminazione della fatturazione anticipata, piani di rientro) con l'intento di favorire il superamento della situazione in atto, cercando di minimizzare l'innescò di situazioni di crisi irreversibili della propria clientela.

### 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 2021 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 980,2 milioni euro, composta da:

- 730,2 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 250,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

Per le informazioni sugli effetti della epidemia COVID-19 si rinvia alla Nota 11.5.

### 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 di interesse e di cambio sul risultato economico.

Con le delibere del 14 maggio 2015 e dell'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 di interesse nel tempo intercorrente la sottoscrizione di nuovi finanziamenti.

Alla data del 30 giugno 2021 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;
- tre 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)				30.06.2021
	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	132.505	0	132.505
<b>TOTALE DERIVATI DI COPERTURA</b>	<b>0</b>	<b>132.505</b>	<b>0</b>	<b>132.505</b>

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al fair value sono costituiti dagli strumenti derivati, descritti 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 2021 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. Sussiste, 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 a 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 data 8 ottobre 2019 sono state depositate dalla Corte di Cassazione quattro sentenze favorevoli alla Società riguardanti altrettanti atti di irrogazione delle sanzioni emessi dall'Agenzia delle Dogane. In data 28 febbraio 2020, la Corte di Cassazione ha depositato la sentenza relativa ad ulteriori tre atti di irrogazione delle sanzioni con la quale è stata cassata quella di merito, oggetto del giudizio, e disposto il rinvio alla Commissione Tributaria Regionale per l'esame degli effetti del giudicato in tema di imposta ai fini della risoluzione della controversia in tema di sanzioni correlate. Il 22 maggio 2020, ADR ha depositato il ricorso per riassunzione della controversia in Commissione Tributaria Regionale.

- 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 i relativi ricorsi che non sono stati accolti dalla Commissione Tributaria Provinciale. Ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ADR ha impugnato le sentenze di primo grado in Commissione Tributaria Regionale, che per due annualità ha confermato il giudizio di primo grado, mentre per altre due ha accolto i ricorsi della Società. Per tutti i giudizi di secondo grado sono stati proposti ricorsi 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 sentenza è passata in giudicato, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha, quindi, presentato appelli relativamente alle annualità 2008 e 2009, entrambi rigettati dalla Commissione Tributaria Regionale. La Società ha proposto ricorsi in Cassazione.

#### 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 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 del 27 dicembre 2013. 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.

- Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, l'11 aprile 2019, ADR ha impugnato, chiedendone l'annullamento, il provvedimento del 24 dicembre 2018 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 c. 4 del 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 ed ADR ha trasposto al TAR Lazio il giudizio promosso davanti al Presidente della Repubblica. Si è in attesa di fissazione dell'udienza.

#### Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti per accertarne l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e li 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 a.s. 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. A scioglimento della riserva assunta all'esito dell'udienza del 9 maggio 2019, il Giudice ha disposto l'espletamento di CTU tecnico contabile. L'udienza per l'esame della consulenza è fissata per il 15 dicembre 2021.
- Alitalia LAI in a.s. ha citato con separati giudizi davanti al Tribunale Civile di Milano e di Roma alcune compagnie petrolifere per richiedere la condanna alla restituzione delle somme versate a titolo di royalty 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 royalty carburanti venivano richieste da questi ultimi. Nell'ambito dei procedimenti sono state disposte CTU di carattere economico contabile. Alcuni dei giudizi sono tuttora in corso anche in fase di appello. In particolare, in data 27 febbraio 2020, sono state pubblicate tre sentenze con cui il Tribunale di Milano, rispettivamente nei giudizi avviati da Alitalia LAI nei confronti di Total Aviazione Italia e Air Total International SA, KAI (già Shell Italia Aviazione) e KRI (già Shell Italia) e Tamoil, ha accolto, sia pur parzialmente, la domanda proposta da Alitalia nei confronti delle società petrolifere e, accogliendo le relative domande di manleva avanzate nei confronti dei gestori aeroportuali, ha condannato questi ultimi a rimborsare alle società petrolifere medesime specifici importi (in particolare, per quanto riguarda ADR: 1,7 milioni di euro in favore di Total Aviazione Italia e Air Total International, 0,8 milioni di euro in favore di KAI e KRI e 0,4 milioni di euro in favore di Tamoil). ADR e gli altri gestori hanno impugnato le pronunce davanti la Corte di Appello di Milano.- All'esito delle udienze di comparizione tenutesi il 10 marzo 2021, durante le quali era prevista la discussione delle istanze di sospensione dell'efficacia esecutiva delle sentenze impuginate, tutte le Parti appellanti hanno accolto la proposta della Corte di definire i giudizi in tempi rapidi e rinunciare alle suddette richieste di sospensiva, a fronte dell'impegno di Alitalia a non porre in esecuzione le sentenze. I giudizi sono così aggiornati:



appello c/ KAI-KRI, prossima udienza fissata al 22.9.2021 per la precisazione delle conclusioni; appelli c/ Tamoil e Total Aviazione ed Air Total, cause trattenute in decisione con concessione dei termini procedurali per il deposito di comparse conclusionali e delle memorie. Il 10 marzo 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Air BP Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, chiamati in causa in qualità di terzo. Alitalia LAI ha proposto appello. L'udienza di comparizione è fissata per l'11 ottobre 2021. In data 7 agosto 2020, è stata altresì pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, in un giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Kuwait Petroleum Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, sempre chiamati in causa. Alitalia in A.S. ha proposto appello. L'udienza di comparizione delle Parti è fissata al 9 maggio 2022.

- 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, la Corte d'Appello, con sentenza del 7 febbraio 2020, ha rigettato l'appello proposto dal vettore.

#### **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. n. 345/2018 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. Il ricorso è stato discusso il 18 novembre 2020: si è in attesa della pubblicazione della sentenza. In dettaglio nel DM 345 sono presenti dieci prescrizioni; ad oggi ADR ritiene che sette siano adempiute, una sospesa, una non ottemperata e una in corso di adempimento. Il 30 ottobre 2020 la Regione Lazio (deputata con l'ausilio di ARPA Lazio alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 4 del DM) ha inviato lettera al MATTM, con in copia ADR, in cui esprime il suo parere sull'adempimento delle prescrizioni, a tale lettera ADR ha dato riscontro l'11 novembre 2020 argomentando ulteriori precisazioni a sostegno delle proprie azioni nel rispetto delle Prescrizioni allegate al DM 345/18. In data 17 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso di ADR.

Anche Ryanair ha impugnato, chiedendone la sospensiva, il D.M. n. 345/2018, con ricorso al TAR Lazio del 18 febbraio 2019, presentando successivamente dei motivi aggiunti. ADR si è costituita in giudizio. 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 discussa – unitamente al ricorso di ADR e di Wizzair - il 18 novembre 2020 e con sentenza in data 17 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso. Ryanair ha impugnato tale sentenza al Consiglio di Stato, chiedendone la sospensiva che il Consiglio ha accolto fissando altresì l'udienza di discussione del merito per il 16 settembre 2021.

- Sono stati notificati ad ADR due ulteriori ricorsi avverso il D.M. n. 345/2018, promossi dal vettore Wizzair operante su Ciampino: uno risarcitorio ed uno straordinario al Presidente della Repubblica poi trasposto al TAR Lazio il 9 luglio 2019 su istanza di ADR. All'udienza per la sospensiva, il legale di Wizzair ha rinunciato alla sospensiva e chiesto l'abbinamento della discussione del ricorso unitamente a quelli di Ryanair di pari argomento. Con sentenza in data 17 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso. Wizzair ha impugnato tale sentenza al Consiglio di Stato, chiedendone la

sospensiva che il Consiglio ha accolto, fissando altresì l'udienza di discussione del merito per il 16 settembre 2021.

#### **Decreto interministeriale 179/2020 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Ministero per i beni e le attività culturali: parere negativo sulla Compatibilità Ambientale Master Plan al 2030 dell'aeroporto di Fiumicino**

Il 3 settembre 2020 è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente il Decreto interministeriale n. 179/20, in cui è stato concluso negativamente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Master Plan al 2030 relativo allo sviluppo a Nord dell'aeroporto di Fiumicino. ADR ha impugnato il predetto Decreto (e tutti gli atti ad esso presupposti, connessi e consequenziali) innanzi al TAR Lazio con ricorso notificato il 7 ottobre 2020.

Anche ENAC ha impugnato al TAR il predetto Decreto tramite "motivi aggiunti" al proprio precedente ricorso con il quale aveva impugnato il parere sul Master Plan al 2030 espresso dalla Commissione Tecnica di VIA.

Con sentenza del 12 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso di ADR ed il ricorso presentato (con successivi motivi aggiunti) da ENAC; i ricorsi sono stati dichiarati inammissibili poiché a giudizio del TAR il Master Plan al 2030 è da considerarsi incompatibile ab origine con le previsioni del decreto del 1996 che istituì la Riserva. In ogni caso, il TAR non esclude un potere di ripermetrazione della riserva in capo agli enti preposti attivando le procedure previste dalla legge. ADR ed ENAC stanno valutando se proporre appello al Consiglio di Stato.

#### **Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali**

ADR, nel novembre 2019, ha impugnato, senza richiesta di sospensiva, al TAR Lazio la delibera dell'Autorità n. 118/2019 del 1° agosto 2019, eccependo la radicale insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del D.L. n. 78/2009. Infatti, per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma "in deroga" è un sistema di tariffazione "pluriennale", con modalità di aggiornamento "valide per l'intera durata del rapporto" concessorio. Con motivi aggiunti, in data 15 ottobre 2020, ADR ha impugnato la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha concluso il procedimento ed ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera stessa, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei diritti stessi anche con riferimento ai gestori, quali ADR, che operano sulla base di un contratto di programma in deroga. ADR ha poi fatto istanza di accesso agli atti, per avere conoscenza e copia dei pareri ministeriali citati nell'ultima delibera impugnata; l'istanza è stata accolta da ART in data 10 novembre 2020.

Il 13 novembre 2020 anche IBAR ha impugnato la Delibera ART n.136/2020 con ricorso straordinario al Capo dello Stato; il ricorso è stato poi trasposto al TAR Piemonte ed ADR si è costituita anche in questo giudizio.

All'udienza del 9 giugno 2021 di entrambi i giudizi, il Collegio, viste le istanze di parte, ha rinviato entrambe le cause a data da destinarsi.

#### **Piano manutenzioni straordinarie 2019 - aeroporto di Fiumicino**

Con ricorso del 9 dicembre 2019, ADR ha impugnato, senza chiederne la sospensiva, l'atto con cui ENAC ha approvato, con eccezioni, prescrizioni e precisazioni, il Piano delle manutenzioni straordinarie per l'aeroporto di Fiumicino. In particolare, è stato contestato ad ENAC lo stralcio di alcuni interventi inseriti da ADR nel Piano. Si è in attesa di fissazione dell'udienza. Analoghi ricorsi

sono successivamente stati presentati in data 5 febbraio 2021, con i quali ADR ha impugnato al TAR i due provvedimenti di ENAC con cui l'Ente approvava rispettivamente, il Piano delle manutenzioni straordinarie per l'aeroporto di Fiumicino 2019 ed il Piano delle manutenzioni straordinarie per l'aeroporto di Ciampino 2019. Si è in attesa di fissazione dell'udienza.

#### **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.
- In data 4 maggio 2020, è stato notificato ad ADR, da parte di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria un atto di citazione davanti al Tribunale Civile di Civitavecchia, per richiedere la revoca dei pagamenti effettuati alla società nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla Procedura medesima del 2 maggio 2017. Il petitum dei pagamenti – effettuati ad ADR tra novembre 2016 e gennaio 2017 - di cui si chiede la revoca, con conseguente dichiarazione di inefficacia e relativa restituzione ad Alitalia in A.S., è quantificato in complessivi circa 34 milioni di euro, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria. Il giudizio è aggiornato all'udienza del 2 dicembre 2021. Analoghi atti di citazione sono stati notificati da parte di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria ad ADR Mobility e ad ADR Tel (petitum pari rispettivamente a 1,3 milioni di euro e 0,1 milioni di euro). I giudizi sono in corso.

#### **Subconcessioni commerciali**

- 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 per 38,4 milioni di euro, di cui 33,6 milioni di euro di mancato utile. Con sentenza pubblicata il 24 maggio 2021, il Tribunale di Roma, in accoglimento della domanda subordinata di ADR, ha dichiarato la risoluzione della convenzione di subconcessione per impossibilità sopravvenuta della prestazione e ha condannato Moccia all'immediata restituzione dell'area e al pagamento dell'indennità di occupazione senza titolo, a far data dal 26/4/2017, in misura pari al corrispettivo pattuito per la subconcessione (2,5 milioni di euro). Con atto notificato il 14 luglio 2021, Moccia ha proposto appello. L'udienza di comparizione è fissata il 1° dicembre 2021.

#### **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, comprensivi 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 e ha dichiarato risolto il contratto di appalto del 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Nel 2015 il Fallimento Alpine ha proposto ricorso per Cassazione, respinto con ordinanza comunicata il

16 giugno 2020. Nell'ottobre 2020 ADR ha proposto un giudizio per la riforma della sentenza del Tribunale Civile di Roma del 2006 al fine di tentare il recupero, seppure nei confronti di un soggetto nelle more fallito, di quanto a suo tempo versato a controparte. Nel gennaio 2021, sia Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell'ATI) hanno proposto, separatamente, ricorso in Cassazione per revocazione della suddetta ordinanza.

- Cimolai S.p.A. (in ATI con Sertech S.p.A., RPA S.r.l. e Tecnica Y Projectos S.A.), nel 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. A seguito dello scioglimento della riserva assunta all'udienza dell'8 giugno 2020, il Giudice istruttore ha ritenuto di dar corso ad una CTU "al fine di verificare la tempestività, correttezza e fondatezza delle riserve iscritte e delle domande risarcitorie proposte". Il deposito della CTU, già previsto per il 31 maggio 2021 e l'udienza per il relativo esame, già fissata per il 24 giugno 2021, sono state ricalendarizzate nei seguenti termini dal Giudice, a seguito dell'accoglimento di una richiesta di differimento del termine avanzata dai Consulenti Tecnici: i) 31 luglio 2021: deposito della relazione definitiva del CTU; ii) 29 settembre 2021: udienza per esame e trattazione. E' pervenuta recentemente dal CTU una bozza di relazione tecnica da cui emerge un riconoscimento in favore dell'appaltatore di un importo di 5,6 milioni di euro cui lo stesso CT aggiunge - rilasciandolo alla valutazione del Tribunale - un importo ulteriore di 4 milioni di euro. I Consulenti Tecnici di Parte hanno provveduto con le rispettive osservazioni.

#### **Delibera ANAC appalto Molo C**

Con riferimento al procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, avviato dall'ANAC nell'ottobre 2016, in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), il 4 settembre 2019, l'Autorità ha emesso la delibera n. 759 con cui sono state confermate quasi tutte le censure mosse sin dall'inizio del procedimento ed è stata disposta la trasmissione alla Corte dei Conti, oltre che all'ENAC e al MIT, con richiesta anche ad ADR di valutare "le possibili iniziative da intraprendere, informando l'Autorità degli eventuali provvedimenti conseguenti che si intendono adottare".

Conseguentemente, in data 18 ottobre 2019, ADR ha provveduto a notificare ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito. Inoltre, ADR ha informato le Società Organismi di Attestazione (SOA) di Cimolai e dei subappaltatori in merito alle valutazioni effettuate dall'ANAC sulle attribuzioni di qualificazione di alcune categorie di lavori, correlate all'appalto in questione, ai fini delle loro conseguenti valutazioni e determinazioni.

#### **Incendio Terminal 3**

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 Distacco 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 e alla successiva udienza del 21 gennaio 2019 sono state svolte le verifiche di carattere procedurale, la ricognizione delle Parti in causa e disposta l'ammissione delle istanze istruttorie formulate da ognuno (richiesta di sentire i testimoni e i rispettivi consulenti tecnici). 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 è proseguita alle udienze tenutesi nel corso del 2019, 2020 e 2021 ed è tuttora in corso. La prossima udienza è fissata per il 20 settembre 2021.

### Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto.
- 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 2021 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per circa 65 milioni di euro (65 milioni di euro al 31 dicembre 2020) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora siano 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 dell'anno 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)	30.06.2021		1° SEMESTRE 2021		31.12.2020		1° SEMESTRE 2020	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
<b>IMPRESE CONTROLLANTI</b>								
Atlantia S.p.A.	42.566	560	194	(462)	3.988	2.049	157	(831)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI</b>	<b>42.566</b>	<b>560</b>	<b>194</b>	<b>(462)</b>	<b>3.988</b>	<b>2.049</b>	<b>157</b>	<b>(831)</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>								
Pavimental S.p.A.	0	0	0	0	361	28.383	39	(24.089)
Spea Engineering S.p.A.	185	3.163	86	(1.601)	225	11.379	335	(3.356)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE</b>	<b>667</b>	<b>4.131</b>	<b>86</b>	<b>(1.601)</b>	<b>1.068</b>	<b>40.730</b>	<b>374</b>	<b>(27.445)</b>
<b>PARTI CORRELATE</b>								
Leonardo Energia S.c.ar.l.	6	3.227	79	(6.781)	10	2.403	79	(6.363)
Fiumicino Energia S.r.l.	32	0	93	0	20	0	84	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(9)
Telepass S.p.A.	100	19	2	(21)	84	33	4	(41)
Autogrill Italia S.p.A.	1.113	83	892	(70)	1.549	1.098	2.151	(233)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	141	970	49	(74)	476	1.320	131	(563)
Autostrade Tech S.p.A.	0	64	0	(53)	0	144	0	(116)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(12)	0	0	0	(11)
Edizione S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	(16)
Retail Italia Network S.r.l.	17	0	32	0	17	38	99	0
Telepass Pay S.p.A.	1	0	0	0	2	0	58	0
Essediesse S.p.A.	52	0	8	0	36	0	39	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni	1	0	0	0	1	0	0	0
K-Master S.r.l.	75	0	0	0	0	198	0	0
Maccaresse S.p.A. Società Agricola	0	0	0	(8)	0	0	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	2	0	10	0	8	0	0	0
Pavimental S.p.A.	966	530	451	(335)	0	0	0	0
PTS CLASS S.p.A.	0	0	0	(2)	0	0	0	0
Tecne S.p.A.	0	4	0	(4)	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	340	0	(631)	0	845	0	(231)
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>2.506</b>	<b>5.237</b>	<b>1.616</b>	<b>(7.991)</b>	<b>2.203</b>	<b>6.079</b>	<b>2.645</b>	<b>(7.583)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>45.739</b>	<b>9.928</b>	<b>1.896</b>	<b>(10.054)</b>	<b>7.259</b>	<b>48.858</b>	<b>3.176</b>	<b>(35.859)</b>

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:

- Spea Engineering: società controllata da Atlantia, che ha svolto per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori) fino al 1 marzo 2021, data in cui la società controllata ADR Ingegneria S.p.A. ha preso in affitto il ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale;
- Fiumicino Energia S.r.l.: società controllata da Atlantia, a 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;
- Pavimental (società controllata indirettamente da Atlantia): i ricavi verso la società sono relativi sostanzialmente al distacco di personale, mentre i costi sono connessi al contratto di service in essere con la controllata ADR Infrastrutture e 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, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. "key management personnel") in carica al 30 giugno 2021 ammontano a 631 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 semestre hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

## Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2021		1° SEMESTRE 2021		31.12.2020		1° SEMESTRE 2020	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
<b>IMPRESE CONTROLLANTI</b>								
Atlantia S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(1.082)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(1.082)</b>
Spea Engineering S.p.A.	1.350	479	0	0	1.350	0	0	0
Pavimental S.p.A.	0	2	0	(2)	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>1.350</b>	<b>481</b>	<b>0</b>	<b>(2)</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.350</b>	<b>481</b>	<b>0</b>	<b>(2)</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(1.082)</b>

Gli oneri finanziari verso Atlantia si riducono per effetto della cessione, avvenuta in data 28 gennaio 2020, delle obbligazioni A4 che la controllante possedeva al 99,87%.

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati; le passività dal debito finanziario relativo all'affitto del ramo di azienda da parte della controllata ADR Ingegneria.

## 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.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 30 giugno 2021, 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 30.06.2021	scadenza vesting	scadenza esercizio/assegnazione	prezzo di esercizio (euro)	fair value unitario alla data di assegn.	fair value rivalut. unitario al 30.06.2021	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 phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR II Ciclo	758.751	(434.598)	(62.742)	(261.411)	0	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	0	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR III Ciclo	611.682	(45.137)	(21.202)	(132.392)	412.951	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	0,79	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	(377.436)	12.735	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	(142.043)	44.549	0	373.312	15.06.2022	01.07.2025	na	2,98	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	(41.738)	1.408	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	(14.549)	4.563	0	38.235	15.06.2022	01.07.2025	na	22,57	0	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 2021 è stato rilevato a conto economico, un provento di 203 mila di euro, in relazione alla variazione negativa del fair value dei diritti attribuiti; i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 30 giugno 2021 sono iscritti nelle altre passività correnti.



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

Nel corso del primo semestre 2021, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 11.3; nel periodo in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

## 11.3 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19

L'andamento del Gruppo ADR, anche nel primo semestre del 2021, è stato condizionato dagli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria legata al COVID-19, diffusasi a livello mondiale a partire da marzo 2020, e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate per contrastarne l'espansione.

Il traffico passeggeri sul sistema aeroportuale romano è risultato in calo del 56,5% rispetto al primo semestre del 2020, mentre i movimenti hanno registrato una riduzione del 33,3%.

L'andamento negativo del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente una riduzione del 45,1%. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 7.1 Ricavi.

Al fine di contrastare gli impatti sui risultati economici e sulla liquidità, il Gruppo ADR ha proseguito le azioni di contenimento dei costi, poste in essere già a partire dal 2020. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 7.3 Costi per servizi, Nota 7.4 Costi per il personale, Nota 7.5 Altri costi operativi.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, in relazione alle più aggiornate proiezioni dei flussi finanziari del Gruppo non sono stati rilevati indicatori di impairment.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza del Gruppo. Nel mese di aprile, infatti, ADR ha collocato sul mercato una nuova emissione obbligazionaria "Sustainability Linked" – primo aeroporto al mondo ad eseguire un'emissione pubblica con tali caratteristiche – per un importo di 500 milioni di euro ed una durata di 10 anni. Con il successo conseguito anche da questa operazione, che è seguita alla precedente emissione "Green" di ADR del novembre 2020, è stata assicurata una ulteriore dotazione di liquidità grazie alla quale la società potrà far fronte, sulla base delle attuali proiezioni di traffico, agli impegni finanziari futuri fino a tutto il 2023 incluso.

Sempre sul fronte del rafforzamento della sicurezza finanziaria, è stata ottenuta dalle banche finanziatrici l'estensione del periodo di deroga dell'applicazione dei covenants finanziari, presenti nei contratti di finanziamento, fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2021, per i finanziamenti BEI e CDP, e fino al 30 giugno 2022 per gli altri finanziamenti bancari. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15 Passività finanziarie e alla Nota 8 Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

Con il DDL di Bilancio 2021 è stato istituito un Fondo danni COVID-19 di 500 mil di euro, di cui 450 milioni di euro destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. E' previsto un contributo fino al 100% del danno subito, calcolato come perdita di ricavi e incremento costi imputabili all'epidemia, al netto delle riduzioni di costo per l'accesso agli ammortizzatori sociali e altre forme di sostegno, relativamente al periodo sopra indicato. Nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili alla generalità delle imprese beneficiarie sia complessivamente superiore alle risorse stanziare, l'entità della quota assegnata a ciascuna impresa sarà determinata in modo proporzionale al contributo riconoscibile alla stessa impresa rispetto al totale dei contributi riconoscibili e, comunque, nel limite massimo del venti per cento delle risorse indicate per gli aeroporti.

L'art. 73, c. 2 e 3 del D.L. 73/2021 ha incrementato di ulteriori 300 milioni di euro (di cui 285 milioni di euro per gli aeroporti) la dotazione del Fondo danni COVID, portando a 735 milioni di euro le risorse destinate a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali.

In virtù del meccanismo definito con la Legge di Bilancio 21 (L. 178/2020), della significatività delle richieste presumibilmente avanzate dalle società di gestione, del peso di ADR rispetto a queste, è ipotizzabile che la quota massima spettante alla Società sia complessivamente pari a 147 milioni di euro.

Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo; i tempi dell'istruttoria UE possono essere stimabili in due/tre mesi.

Alla data del 30 giugno 2021 si è in attesa dell'emanazione dei decreti interministeriali per l'attuazione della misura e della valutazione da parte della Commissione Europea di compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato. Per aggiornamenti si rinvia alla Nota 12. Eventi successivi alla chiusura del periodo.

## 12. Eventi successivi alla chiusura del periodo

- In data 1° luglio, ADR ha acquistato la partecipazione dell'87,14% del capitale di Fiumicino Energia S.r.l., detenuta da Atlantia, ad un prezzo di 10,5 milioni di euro. Alla società Fiumicino Energia S.r.l., 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%.
- In data 1° luglio 2021, è stata inaugurata nell'aeroporto di Fiumicino la nuova base operativa della compagnia low cost Wizz Air, che punta, come ADR, su una politica di sostenibilità con aerei ad alta capacità ambientale. La base opererà con quattro Airbus a321 Neo, ecofriendly, e saranno servite 32 nuove rotte verso 19 Paesi, portando a 52 i collegamenti con la Capitale.
- In data 15 luglio 2021, ADR si è aggiudicata la gara di finanziamento EU di circa 3 milioni di euro nell'Innovation Fund, con un consorzio dalla stessa organizzato e coordinato, che ha come partner Enel X e Fraunhofer, per la realizzazione di uno storage elettrico con second life batteries presso l'aeroporto di Fiumicino.
- In data 21 luglio 2021, ADR e Aena (gestore della maggior parte degli aeroporti spagnoli) hanno firmato il primo Memorandum of Understanding (MoU) incentrato sull'innovazione tra due operatori aeroportuali internazionali. ADR e Aena hanno deciso con questo accordo di puntare sull'accelerazione dell'implementazione delle nuove tecnologie e dei processi digitali per consentire al proprio pubblico di fruire dei servizi aeroportuali in modalità sicura e contactless individuando soluzioni innovative che possano coprire l'intera esperienza dei passeggeri nel contesto post-pandemia.
- In data 26 luglio 2021, la Commissione Europea ha diramato un comunicato stampa, con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 paragrafo 2b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), il regime di aiuti italiano da 800 milioni di Euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid. In dettaglio, la Commissione ha approvato la misura di sostegno a favore degli aeroporti "per i danni subiti tra il 1° marzo e il 14 luglio 2020, a causa della pandemia da coronavirus e delle restrizioni di viaggio in vigore in quel periodo".

Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione Intermedia sulla Gestione.

### Il Consiglio di Amministrazione



**ALLEGATI**

## Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE (EURO) (¹)	SOCI	% POSSESSO	% INTERESSENZA GRUPPO ADR	METODO DI CONSOLIDAMENTO O CRITERIO DI VALUTAZIONE
<b>CAPOGRUPPO</b>								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	99	100	Integrale
					ADR Ingegneria S.p.A.	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 Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Coordinamento attività per realizzazione grandi opere aeroportuali	Euro	500.000	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 Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Attività edilizia e costruzione	Euro	5.050.000	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
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>								
Spea Engineering S.p.A	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione	Roma	Studio regole europee sul trasporto	Euro	(1.753,56)	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
<b>ALTRE PARTECIPAZIONI</b>								
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
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE <sup>2</sup> e turismo d'affari	Euro	132.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota (euro 1.000)		Valutata al fair value

<sup>1</sup> Il valore indicato per il Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione è riferito al Capitale netto di liquidazione

<sup>2</sup> MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions)



**RELAZIONE  
DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**



KPMG S.p.A.  
 Revisione e organizzazione contabile  
 Via Curtatone, 3  
 00185 ROMA RM  
 Telefono +39 06 80961.1  
 Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
 PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## 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 dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, del Gruppo Aeroporti di Roma al 30 giugno 2021. 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 2021 non sia stato redatto, in

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo  
 Bologna Bolzano Brescia  
 Catania Como Firenze Genova  
 Lecce Milano Napoli Novara  
 Padova Palermo Parma Perugia  
 Pescara Roma Torino Treviso  
 Trieste Varese Verona

Società per azioni  
 Capitale sociale  
 Euro 10.415.500,00 i.v.  
 Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi  
 e Codice Fiscale N. 00709600159  
 R.E.A. Milano N. 512967  
 Partita IVA 00709600159  
 VAT number IT00709600159  
 Sede legale: Via Vittor Pisani, 25  
 20124 Milano MI ITALIA



**Gruppo Aeroporti di Roma**

*Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato  
30 giugno 2021*

tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

**Altri aspetti**

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e il bilancio consolidato semestrale abbreviato per il periodo chiuso al 30 giugno 2020 sono stati rispettivamente sottoposti a revisione contabile e a revisione contabile limitata da parte di un altro revisore che, in data 23 marzo 2021, ha espresso un giudizio senza modifica sul bilancio consolidato e, in data 31 luglio 2020, ha espresso delle conclusioni senza modifica sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Roma, 3 agosto 2021

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marco Mele'. The signature is fluid and cursive, written over a light blue horizontal line.

Marco Mele  
Socio