



**Aeroporti
di Roma**

Relazione Finanziaria Consolidata Semestrale al 30 giugno 2022

Aeroporti di Roma

(pagina lasciata bianca intenzionalmente)



Mappa dei contenuti

Relazione Intermedia sulla Gestione	3
Bilancio Consolidato Semestrale abbreviato al 30 giugno 2022	43



RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

Indice Relazione Intermedia sulla Gestione

Profilo del semestre	5
1. Overview e informazioni generali	7
1.1 <i>Highlight finanziari del Gruppo</i>	7
1.2 <i>Organi sociali</i>	8
1.3 <i>Struttura del Gruppo</i>	9
2. Rischi e opportunità	10
2.1 <i>Sistema di gestione dei rischi</i>	10
2.2 <i>Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo</i>	10
3. I nostri risultati nel primo semestre 2022	15
3.1 <i>Attività di business</i>	15
3.1.1 <i>Aviation</i>	15
3.1.2 <i>Attività commerciali</i>	17
3.1.3 <i>Real Estate</i>	18
3.1.4 <i>Infrastrutture</i>	18
3.1.5 <i>Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento</i>	20
3.2 <i>Performance economica, patrimoniale e finanziaria</i>	26
3.2.1 <i>Premessa</i>	26
3.2.2 <i>Gestione economica consolidata</i>	26
3.2.3 <i>Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata</i>	29
3.2.4 <i>Investimenti del Gruppo ADR</i>	34
3.2.5 <i>Indicatori alternativi di performance</i>	36
4. Altre informazioni	39
5. Eventi successivi	40
<i>Dati di traffico</i>	40
<i>Altri eventi successivi</i>	41
6. Prevedibile evoluzione della gestione	42

Profilo del semestre

L'andamento del traffico del primo semestre 2022 è stato caratterizzato da un significativo recupero rispetto ai livelli pre-pandemia grazie alla decisa ripresa dei volumi che, a partire dal secondo trimestre, ha interessato in particolare il mercato europeo e nord-americano. Le performance registrate nel periodo hanno complessivamente superato anche le più ottimistiche previsioni di ripresa formulate nella prima parte dell'anno e che erano ancora condizionate dall'andamento assai negativo del primo trimestre per la persistente crisi pandemica.

L'allentamento delle misure di contrasto al COVID-19 adottate da parte di numerosi Paesi, unitamente ad una rinnovata propensione al viaggio dopo 2 anni di pandemia, sono i fattori determinanti alla base della rapida ripresa del traffico solo minimamente condizionata dalle sopravvenute tensioni politiche internazionali.

In questo contesto, il traffico sul sistema aeroportuale di Roma è cresciuto nei primi sei mesi del 2022 del 319% rispetto allo stesso periodo del 2021, principalmente grazie alle componenti EU ed Extra-UE anche se quest'ultima risulta ancora influenzata dalle tuttora vigenti limitazioni imposte dai governi di alcuni importanti paesi, Cina in primis. Per tale ragione rimane ancora ampio il divario rispetto ai livelli di traffico pre-pandemia (passeggeri -44% rispetto allo stesso periodo del 2019).

*“Stiamo superando il periodo più difficile della nostra storia senza compromessi sul nostro impegno nell'eccellenza operativa e nello sviluppo – ha commentato **Marco Troncone**, Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma - e guardiamo ai prossimi mesi con rinnovato ottimismo rafforzando la nostra mission sui fronti considerati strategici: qualità e sicurezza dei servizi offerti ai passeggeri, innovazione e sostenibilità ambientale e sociale. ADR rimane impegnata affinché nel 2022 si possa consolidare il percorso di ripresa già avviato per il completo recupero della connettività del Paese e contribuire allo sviluppo economico nazionale. Proseguiamo con determinazione gli investimenti programmati per accelerare la trasformazione verso aeroporti sempre più attrattivi per la nostra utenza e sempre più integrati nel tessuto del nostro territorio e nel sistema di mobilità sostenibile nazionale”.*

L'andamento dei ricavi riflette le positive performance del traffico con un miglioramento del 192% rispetto al primo semestre 2021, attribuibile alla crescita sia delle attività aviation (+277%) che non aviation (+86%).

Grazie al massimo utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale, parzializzata durante la fase più acuta della pandemia, ed alla tempestiva e adeguata disponibilità del personale operativo del Gruppo, i livelli di servizio hanno confermato standard qualitativi elevati nonostante il repentino aumento del traffico. Nonostante la risalita dei costi operativi rispetto al primo semestre del 2021, il margine operativo lordo è risultato positivo per 107 milioni di euro rispetto ai -34 milioni di euro del periodo a confronto.

Gli investimenti sono stati pari a 102 milioni di euro (+8 milioni rispetto al primo semestre 2021) e si sono concentrati in particolare sulla entrata in esercizio, in tempo utile per supportare la stagione estiva, della nuova Area di Imbarco “A”, importante e innovativa infrastruttura, inaugurata il 18 maggio, destinata a servire il traffico dei voli Schengen e domestici.

L'inaugurazione è avvenuta alla presenza del Presidente della Repubblica con la partecipazione del Presidente dell'ENAC e del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, oltre che di numerose cariche istituzionali nazionali e locali.

La posizione finanziaria netta è migliorata di 334 milioni di euro beneficiando anche dell'incasso di 219 milioni di euro del ristoro COVID-19, di cui alla L. 178/20, iscritto nel bilancio 2021.

Per il quinto anno consecutivo l'aeroporto di Fiumicino si è aggiudicato l'“Airport Service Quality Award”, riconoscimento assegnato dall'ACI (Airports Council International) sulla base della rilevazione indipendente della qualità percepita dai passeggeri in oltre 300 aeroporti al mondo con riferimento all'esercizio 2021.

Sempre nel primo semestre, ed in particolare nel mese di giugno, l'ACI ha assegnato allo scalo di Fiumicino l'ACI Europe Best Airport Award 2022 nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri. È la quarta volta negli ultimi 5 anni che ADR risulta al primo posto tra gli scali europei.

Sono, inoltre, proseguite nel semestre le attività indirizzate dalle principali linee strategiche del Gruppo.

Nel mese di gennaio il Gruppo Leonardo e ADR hanno siglato una partnership per lo sviluppo di iniziative congiunte per la transizione in “smart hub” degli asset aeroportuali gestiti da ADR.

Nel mese di febbraio, aderendo alla “Dichiarazione di Tolosa” insieme ad altri 200 scali europei, ADR ha ulteriormente rafforzato il proprio impegno verso la decarbonizzazione del settore. In questo ambito si segnala che Fiumicino, dopo essere stato il primo scalo in Italia a disporre già dal 2021 di carburante SAF (biocarburante), ha incrementato nel corso del primo semestre la disponibilità nello scalo di tale tipologia di carburante utilizzabile dal vettore ITA Airways per tutto il 2022 sulle tratte Roma-Venezia e Roma-Barcellona.

Nel mese di aprile è stato siglato un protocollo di intesa con il Gruppo Hera, tra le principali multiutility italiane, per la definizione e l’implementazione nei prossimi 2 anni di interventi che riguardano, in tema di economia circolare il trattamento dei rifiuti, la gestione delle acque reflue nell’impianto di depurazione aeroportuale e l’ottimizzazione della gestione delle reti idriche.

Nel mese di marzo è stato sottoscritto un accordo con Ferrovie dello Stato Italiane per lo sviluppo dell’intermodalità sostenibile e l’integrazione tra treno ed aereo finalizzata ad una migliore fruibilità, e qualità del viaggio che anticipa una nuova forma di mobilità. Tra le iniziative, il potenziamento dei servizi di connessione diretta di Alta Velocità tra lo scalo di Fiumicino ed il Sud del Paese e l’accelerazione degli attuali servizi con il Nord sviluppando, in accordo con le compagnie aeree, soluzioni commerciali integrate (treno+aereo) con la possibilità di effettuare le operazioni di check-in passeggeri e bagagli direttamente nelle principali stazioni ferroviarie collegate con il Leonardo da Vinci.

In occasione del primo Global Youth Tourism Summit (GYTS) apertosi il 27 giugno a Sorrento, l’Aeroporto Leonardo Da Vinci è stato riconosciuto come «World’s Most Sustainable Airport» dall’ Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO).

Infine, nel mese di giugno è stato ufficializzato l’ingresso di ADR in Plug and Play Tech Center, la piattaforma globale di innovazione che riunisce start-up e aziende di tutti i principali settori di mercato. La partnership, insieme all’imminente apertura dell’Innovation Hub, il primo incubatore per start up in un aeroporto, favorirà lo sviluppo di soluzioni innovative per migliorare i servizi per i passeggeri, per le compagnie aeree e per agevolare la transizione digitale ed energetica.

Capitolo 1

1. Overview e informazioni generali

1.1 Highlight finanziari del Gruppo

CATEGORIA	INDICATORI	1° SEMESTRE 2022	Δ% vs 1° SEMESTRE 2021	Δ% vs 1° SEMESTRE 2019
BUSINESS	Totale passeggeri (n°)	13.235.549	+319,1%	-43,5%
	Totale movimenti aerei (n°)	112.677	+139,7%	-36,0%
ECONOMIC	Ricavi da gestione aeroportuale (€/mln)	259,1	+ 192,4%	- 41,8%
	Costi operativi netti (€/mln)	234,7	+26,3%	- 10,1%
	EBITDA (€/mln)	106,7	- 417,6%	- 60,2%
	Utile (Perdita) del periodo di competenza del Gruppo (€/mln)	-3	- 97,6%	- 102,8%
	Investimenti (€/mln)	102,1	+7,9%	-10,4%
			30/06/2022	Δ% vs 31/12/2021
	Liquidità (€/mln)	791,0	+19,6%	+57,9%

1.2 Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione¹ è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2022 per l'esercizio 2022 (fino approvazione bilancio al 31.12.2022).

NOME	DESIGNAZIONE	CARICA
De Vincenti Claudio	Atlantia S.p.A.	Presidente
Troncone Marco	Atlantia S.p.A.	Amministratore Delegato
Carbone Luciano	Atlantia S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Rossi Nicola	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Le Divelec Lemmi Micaela	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Mentasti Andrea	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Monti Antonello	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Riva Katia	Atlantia S.p.A.	Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

Il Collegio Sindacale è stato nominato nell'Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2022 per gli esercizi 2022-2024 (fino approvazione bilancio al 31.12.2024).

NOME	DESIGNAZIONE	CARICA
Tolone Cosimo Giuseppe	Min. Economia e Finanze	Presidente
Roberto Carducci	Min. Infrastrutture e Mobilità Sostenibili	Sindaco Effettivo
Ugo Venanzio Gaspari	Min. Sviluppo Economico	Sindaco Effettivo
Roberto Capone	Atlantia S.p.A.	Sindaco Effettivo
Benedetta Navarra	Atlantia S.p.A.	Sindaco Effettivo
Fulvia Astolfi	Atlantia S.p.A.	Sindaco Supplente
Regoliosi Carlo	Atlantia S.p.A.	Sindaco Supplente

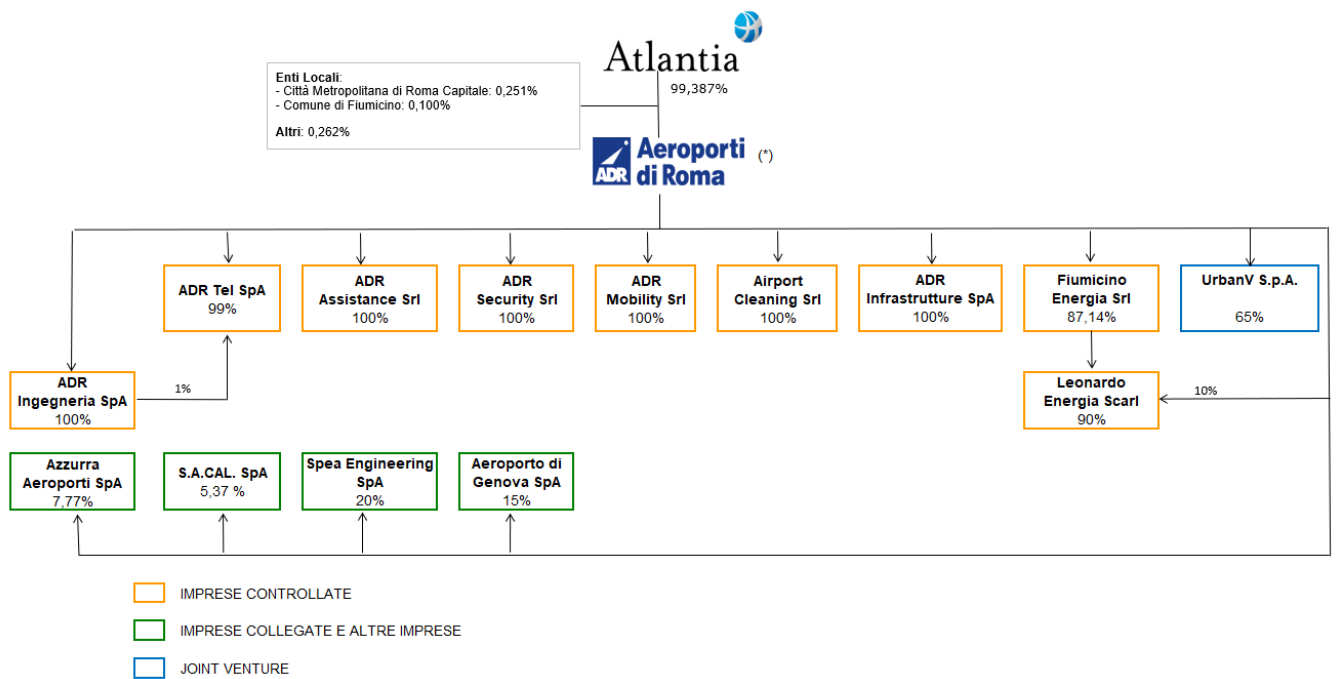
SOCIETA' DI REVISIONE

KPMG (novennio 2021-2029)

¹ L'assemblea degli Azionisti ADR del 28 aprile 2022 ha determinato in numero 10 i componenti del Consiglio di Amministrazione, ivi incluso il Consigliere designato dagli Enti locali non nominato.

1.3 Struttura del Gruppo

(al 30 giugno 2022)



(*) ADR SpA detiene, inoltre, una quota dello 1,08% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota di mille euro nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio Scrl

Capitolo 2

2. Rischi e opportunità

2.1 Sistema di gestione dei rischi

La corretta gestione dei rischi è, per ADR, un presupposto fondamentale per massimizzare le opportunità e ridurre le potenziali perdite associate ad eventi imprevedibili, preservando nel lungo termine la creazione di valore economico e proteggendo le attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder.

Il Gruppo 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.

2.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo

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*);
- il VP Risk Governance & Compliance, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, che presidia il processo Enterprise Risk Management, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema di controllo interno ed integrare la gestione dei rischi con le necessità di compliance;
- vertice aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione per le quali il Chief *Risk Officer*, 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 dall'alta direzione;
- il Comitato Controllo e Rischi con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CDA relative al Sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

In particolare, il processo di *Enterprise Risk Management* è strutturato come segue:

- 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;
- 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.

Tabella 1 Principali rischi del Gruppo ADR

AREA	FATTORE DI RISCHIO	DESCRIZIONE	IMPATTI	RISK RESPONSE
S T R A T E G I C I	VARIAZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AEREO	Rischi legati all'evoluzione del mercato del trasporto aereo, che possono anche derivare dalla congiuntura economica e/o da emergenze sanitarie	Effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR	I. monitoraggio dinamiche macroeconomiche e sociopolitiche dei mercati e <i>scenario analysis</i> II. attrattività degli aeroporti
	DIPENDENZA DA VETTORI CHIAVE	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR	III. diversificazione e sviluppo del portafoglio vettori/mercati
	REPUTAZIONE	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di Stakeholder interni o esterni rilevanti	Danni reputazionali con deterioramento delle relazioni con gli Stakeholder e attenzione da parte di media e stampa nazionali internazionali	I. processo di comunicazione efficace per la salvaguardia ed il miglioramento dell'immagine e del brand, anche attraverso specifiche attività di monitoraggio e controllo II. sistemi di monitoraggio e verifica dell'andamento della qualità dei servizi III. piano di sostenibilità aziendale IV. coerenza tra gli investimenti e le esigenze pubbliche
	CLIMATE CHANGE	Rischi connessi al cambiamento climatico e alla <i>carbon footprint</i> dell'organizzazione, dei suoi asset	Danni reputazionali, svalutazione degli asset e minore redditività nonché mancato raggiungimento degli obiettivi di abbattimento delle emissioni e conseguimento della neutralità carbonica	I. obiettivo <i>Net Zero Carbon</i> nel 2030 per le emissioni <i>Scope 1 & 2</i> II. sistema di misurazione delle emissioni certificato (certificazione ACA 4+), mantenimento dello stato <i>Carbon Neutral</i> fino al 2030 III. azioni volte a ridurre le emissioni <i>Scope 3</i> IV. investimenti per massimizzare la resilienza delle infrastrutture agli eventi meteorologici estremi e ai rischi connessi all'innalzamento dei livelli del mare
E S T E R N I	EVOLUZIONE QUADRO NORMATIVO	Rischi derivanti da mutamenti 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	I. monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale II. attività di benchmarking giuridico/economico e valutazione quantitativa di eventuali modifiche alla dinamica tariffaria
	EVENTI METEOROLOGICI ESTREMI	Rischi derivanti da eventi meteorologici estremi e disastri naturali	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi	I. procedure, protocolli e piani di emergenza nel rispetto dei requisiti normativi e/o regolatori di riferimento II. attività di cooperazione e coordinamento con gli Stakeholder (es. enti locali e proprietari terrieri)

	CAMBIAMENTI MACRO-ECONOMICI E SOCIO-POLITICI	Rischi derivanti dalle caratteristiche e dinamiche macroeconomiche e socio-politiche con ripercussioni sui mercati in cui la Società opera e connesse all'evoluzione del ciclo economico, al panorama socio-politico e/o macro-economico, a cambiamenti di contesto rilevabili nel medio-lungo periodo in conseguenza al Macro Trend in atto	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo (impatti derivanti dall'andamento dell'inflazione, dal conflitto Russia - Ucraina con maggiori costi/ritardi per la realizzazione degli investimenti e/o shortage di materiali critici per le lavorazioni)	I. monitoraggio delle dinamiche macroeconomiche e socio-politiche dei mercati in cui l'organizzazione opera II. monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis, valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere (es. azioni efficientamento/indipendenza energetica, strategie di acquisto mirate per materiali critici etc.)
C O M P L I A N C E	NORME, REGOLAMENTI E PRINCIPI ETICI	Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti, principi etici da parte di dipendenti, fornitori e partner	Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc.	I. modello organizzativo di controllo e monitoraggio per il rispetto della regolamentazione, della normativa vigente e degli standard etici della Società (MOG 231, Codice etico, Policy anticorruzione, Policy gestione delle segnalazioni, Policy ADR in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione) II. svolgimento delle attività in settori e con partner compatibili con gli standard etici del Gruppo
	HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENT	Rischi legati alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale (rifiuti, contaminazione suolo acqua, inquinamento acustico)	Incidenti a persone, sanzioni economiche, penali e amministrative nonché impatti sulla reputazione aziendale	I. monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento II. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle <i>best practice</i> in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente III. adozione e certificazione di Sistemi di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro
O P E R A T I V I	SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO	Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali di terra/ <i>airside</i> (es. gestione emergenze pandemie, terrorismo)	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi	I. organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo: <ul style="list-style-type: none"> • safety management system, • formazione del personale • Piani di emergenza aeroportuale • monitoraggio del rispetto degli standard di safety e security
	CYBERCRIME	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	I. strumenti e procedure di <i>cybersecurity</i> e piani di <i>business continuity</i> e <i>disaster recovery</i> per i sistemi ICT

	BUSINESS CONTINUITY	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, con conseguente compromissione del raggiungimento degli obiettivi aziendali	<p>I. pianificazione ed esecuzione delle attività di manutenzione preventiva e programmata su tutte le tipologie di infrastrutture e impianti</p> <p>II. presidio diretto sulla manutenzione degli impianti strategici</p> <p>III. miglioramento continuo di sistemi, infrastrutture e procedure per garantire la continuità delle operazioni di scalo</p> <p>IV. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali</p> <p>V. piani di <i>business continuity</i> e <i>disaster recovery</i> per i sistemi ICT</p>
FI N A N Z I A R I	LIQUIDITÀ	Rischi derivanti da inadeguata pianificazione/ gestione finanziaria con eccesso di liquidità o tensioni sulla disponibilità di liquidità o rischi connessi alla difficoltà/ incapacità di contrarre o rifinanziare il debito per assicurare i finanziamenti necessari alla crescita organica e/o a far fronte agli impegni finanziari	<p>- peggioramento della capacità di onorare gli impegni correnti e di investire per la manutenzione e per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali</p> <p>- impossibilità di rimborsare i debiti finanziari in scadenza, con potenziale dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari (cfr. sotto)</p>	<p>I. monitoraggio e previsione dei fabbisogni finanziari prospettici di breve e lungo periodo</p> <p>II. monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali</p> <p>III. rifinanziamento dei debiti finanziari con congruo anticipo rispetto alle scadenze contrattuali</p> <p>IV. diversificazione delle fonti di finanziamento</p> <p>V. incremento della riserva di liquidità nei momenti di tensione finanziaria</p>
		Rischi connessi al mancato rispetto degli obblighi di fare/non fare (inclusi i <i>covenant</i> finanziari) e/o delle condizioni di utilizzo previste dalla contrattualistica finanziaria	<p>- mancata utilizzabilità delle fonti di finanziamento</p> <p>- limitazioni all'operatività (secondo le previsioni della contrattualistica finanziaria)</p> <p>- dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari con l'attivazione di azioni coercitive, fino alla richiesta di rimborso anticipato integrale dei finanziamenti interessati</p>	<p>I. monitoraggio degli impegni e delle scadenze previsti dalla contrattualistica finanziaria</p> <p>II. valutazione periodica e preventiva dell'andamento dei <i>covenant</i> finanziari e attivazione anticipata di eventuali azioni correttive (es. richiesta di <i>covenant holiday</i>)</p>
	TASSI DI INTERESSE	Rischi legati alla variazione/volatilità dei tassi di interesse	incremento del costo del debito, con impatto sul livello degli oneri finanziari e sul valore di attività e passività finanziarie	<p>I. utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (<i>interest rate swap</i>)</p> <p>II. assunzione di finanziamenti a tasso fisso</p>
	TASSI DI CAMBIO	Rischi legati alla variazione/volatilità dei tassi di cambio	<p>- incremento del controvalore in euro di obbligazioni in valuta estera assunte dalla società (debiti, impegni, contratti, investimenti etc.)</p> <p>- decremento del controvalore in euro di obbligazioni in valuta estera assunte da terzi nei confronti della società (crediti, contratti etc.)</p>	<p>I. assunzione di obblighi e impegni preferenzialmente in euro</p> <p>II. utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (<i>currency swap</i>) a copertura delle passività finanziarie in valuta</p>

CREDITO E CONTROPARTE	Rischi legati all'affidamento delle controparti commerciali, al monitoraggio e al recupero dei relativi crediti	<ul style="list-style-type: none"> - sostenimento di costi di monitoraggio e recupero delle esposizioni in sofferenza - svalutazione dei crediti con impatti a conto economico - default delle controparti 	<p>I. utilizzo di banche dati per lo <i>screening</i> delle controparti in fase di affidamento</p> <p>II. ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni/garanzie o fidejussioni) o, in alternativa, pagamento "a pronti" o anticipato</p> <p>III. monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del "comitato crediti"</p>
	Rischi legati al possibile default delle controparti finanziarie	<ul style="list-style-type: none"> - default delle controparti - perdita di valore degli investimenti della liquidità 	<p>I. ricorso preferenziale a controparti finanziarie di elevato <i>standing</i> creditizio</p> <p>II. rispetto dei limiti di concentrazione assoluta e per classe di <i>rating</i> previsti dalle policy vigenti</p> <p>III. monitoraggio continuativo del merito di credito delle controparti finanziarie</p>

Capitolo 3

3. I nostri risultati nel primo semestre 2022

3.1 Attività di business

3.1.1 Aviation

Nel primo semestre 2022, il sistema aeroportuale romano ha registrato 13,2 milioni di passeggeri. La consistente crescita dei volumi (passeggeri +319% e movimenti +140% rispetto al primo semestre 2021) si è concretizzata a partire dal secondo trimestre grazie alla drastica riduzione delle restrizioni di viaggio resa possibile dalla mitigazione degli effetti virali da COVID-19 (circa +330% rispetto allo stesso periodo del 2021), nonostante il perdurare dell'assenza totale del traffico per l'Ucraina e Russia, causa chiusura dello spazio aereo per i recenti avvenimenti geopolitici tra i due Paesi.

La decisa ripresa delle prenotazioni è stata nel tempo sempre più sostenuta da una rinnovata propensione alla mobilità che era rimasta repressa per tutto il lungo periodo pandemico. Siamo ancora distanti dai livelli pre-pandemia (passeggeri -44% e movimenti -36% rispetto allo stesso periodo del 2019), ma il trend è decisamente positivo e lascia sperare in tempi, per una piena ripresa, più rapidi rispetto a quelli preventivati solo qualche mese fa'.

La crescita è stata trainata principalmente dall'incremento dei flussi di traffico UE (+519%) e Extra UE (+498%). Per l'ambito domestico il tasso di crescita risulta essere inferiore (+104%), ma bisogna considerare che questo segmento di mercato, nel biennio precedente, era stato impattato in misura minore dalle restrizioni alla mobilità legate alla pandemia.

Tabella 2 Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2019	Δ% (2022-2021)	Δ% (2022-2019)
MOVIMENTI (N°)	112.677	47.015	176.013	139,7%	(36,0%)
FIUMICINO	92.289	35.553	150.498	159,6%	(38,7%)
CIAMPINO	20.388	11.462	25.515	77,9%	(20,1%)
PASSEGGERI (N°)	13.235.549	3.158.353	23.438.340	319,1%	(43,5%)
FIUMICINO	11.655.414	2.843.183	20.547.554	309,9%	(43,3%)
CIAMPINO	1.580.135	315.170	2.890.786	401,4%	(45,3%)
<i>DI CUI: IMBARCATI</i>	6.520.542	1.549.192	11.606.392	320,9%	(43,8%)
FIUMICINO	5.729.309	1.391.884	10.159.719	311,6%	(43,6%)
CIAMPINO	791.233	157.308	1.446.673	403,0%	(45,3%)
MERCI (T.)	66.190	52.359	96.859	26,4%	(31,7%)
FIUMICINO	58.689	44.259	87.834	32,6%	(33,2%)
CIAMPINO	7.501	8.100	9.025	(7,4%)	(16,9%)

Figura 1 Composizione del traffico del 1° semestre 2022 per il sistema aeroportuale romano

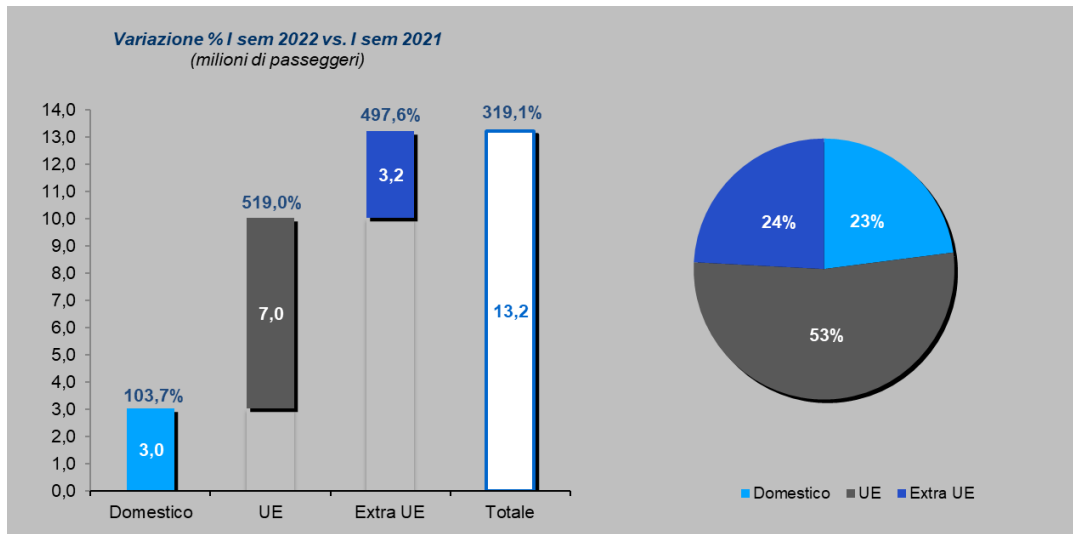
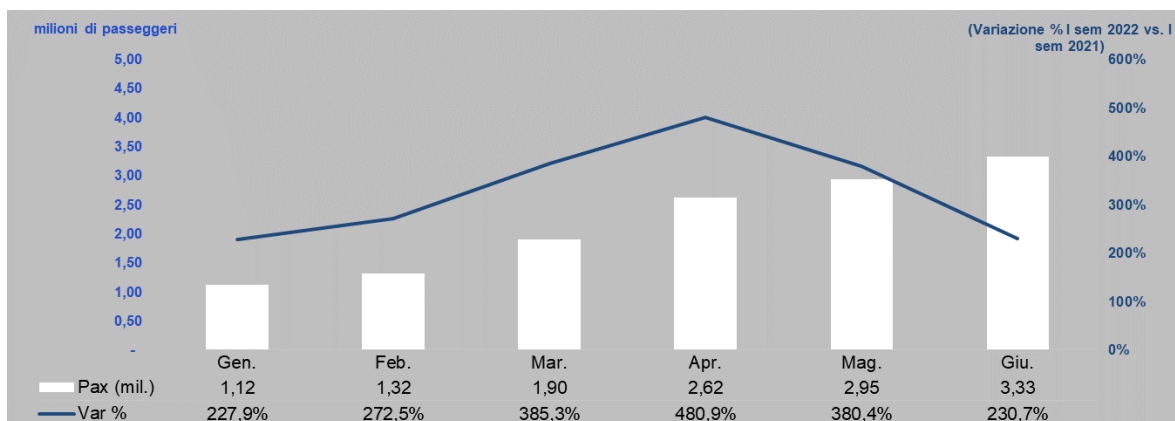


Figura 2 Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano e variazione rispetto al 1° semestre 2021

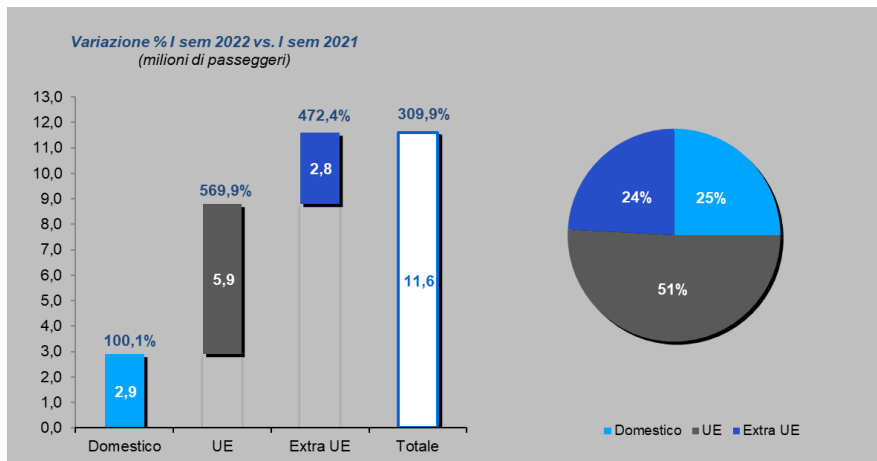


Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare nel corso del primo semestre 2022 quasi 11,6 milioni di passeggeri, con una crescita rispetto allo stesso periodo del 2021 pari al +310% per i passeggeri e +160% per i movimenti. Il calo rispetto al 2019 è pari rispettivamente al -43% e -39%.

L'ambito che ha registrato i risultati migliori è stata l'UE, con 5,9 milioni di passeggeri, un incremento pari al +570% e una quota del traffico superiore al 50% sullo scalo. Anche il mercato Extra UE, con 2,9 milioni di passeggeri, ha ottenuto ottime performance con una crescita pari al +472% guidata dall'incremento dei flussi sul mercato del Nord America. Buoni risultati anche in ambito domestico dove il traffico supera quota 2,9 milioni di passeggeri, raddoppiando i volumi dello scorso anno.

Figura 3 Composizione del traffico del 1° semestre 2022 per lo scalo di Fiumicino

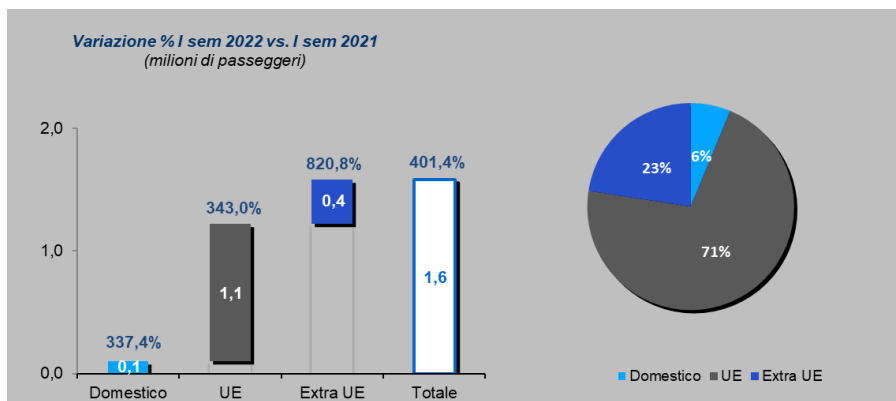


Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha gestito, nel primo semestre 2022, circa 1,6 milioni di passeggeri con un incremento dei volumi trasportati del 401% rispetto al 2021. Il calo del traffico rispetto al 2019 è pari al -45% ed è legato anche all'entrata a regime della riduzione dei movimenti commerciali per l'abbattimento del rumore in zona aeroportuale, che sono passati da 100 a 65 voli al giorno.

L'Europa-UE, con 1,1 milioni di passeggeri, è il principale mercato per lo scalo con oltre il 70% dei volumi complessivi e registra una crescita pari al +343%. In recupero anche il traffico Extra UE (0,36 milioni di passeggeri totali) e domestico (0,1 milioni di passeggeri totali).

Figura 4 Composizione del traffico del 1° semestre 2022 per lo scalo di Ciampino



3.1.2 Attività commerciali

Nei primi sei mesi dell'anno le attività commerciali hanno registrato delle performance positive sia in termini di volumi che di spesa per passeggero, grazie alla ripresa del traffico passeggeri, all'apertura del nuovo shop di Lagardere presso la nuova Piazza commerciale lato Est, operativo da dicembre 2021, e, più in generale, dalla maggiore propensione all'acquisto da parte dei passeggeri. Si segnala, inoltre, che, con l'apertura del nuovo Molo A e l'AVC del T1, sono state aperte delle nuove attività commerciali sia in ambito Retail che Food&Beverage, operative dal mese di maggio.

Tabella 3 Principali indicatori delle attività commerciali per Fiumicino

	U.M.	2022	2021	2019	Δ% ('22 vs '21)
Spesa media Retail	€/pax partente	14,9	14,6	15,7	+2,2%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	5,3	6,0	5,4	-13%

Tabella 4 Principali indicatori delle attività commerciali per Ciampino

	U.M.	2022	2021	2019	Δ% ('22 vs '21)
Spesa media Retail	€/pax partente	7,1	4,9	4,9	46%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	3,1	3,0	3,4	2,2%

La spesa media a passeggero sullo scalo di Fiumicino ha registrato un leggero calo rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente del -2,1%, periodo però non pienamente confrontabile in quanto caratterizzato dai primi mesi del 2021 con un basso numero di passeggeri (dovuti a chiusure e lockdown) e con relativo incremento anomalo della spesa per pax. Rispetto al 2019 si registra invece un calo del -4,6% dovuto principalmente ad un effetto mix negativo con bassi volumi di passeggeri Extra-Schengen e soprattutto nei segmenti "high spender", oltre che ad un diverso perimetro in termini di punti vendita aperti. Nello specifico, sempre rispetto al 2019, il segmento Retail ha registrato un calo del -5% riuscendo a compensare al suddetto effetto mix con una maggiore propensione di spesa di altri segmenti di passeggeri. In ambito Food&Beverage si registra un calo del -3,3% dovuto ad un diverso perimetro di attività aperte.

Advertising

Per quanto riguarda l'*Advertising*, ADR ha ulteriormente rafforzato sul mercato pubblicitario la propria proposta commerciale *data-driven*, permettendo ai clienti inserzionisti di strutturare, in modalità *Programmatic*, campagne pubblicitarie Digital *Out Of Home*, 100% customizzate in termini di: giorno e ora di erogazione, circuiti digitali presidiati e audience raggiunta negli aeroporti di Roma.

3.1.3 Real Estate

Nel primo semestre 2022 è proseguita la realizzazione dei progetti di miglioramento finalizzati a rafforzare il sistema di gestione e controllo degli spazi sub-concessi in logica sostenibile. Sono state elaborate ed inserite in tutti i nuovi contratti stipulati "clausole green", in grado di supportare ADR nell'allineamento dei sub-concessionari agli standard sostenibili ed è stato strutturato un processo per avviare, nel secondo semestre, un progetto pilota di raccolta "porta a porta" dei rifiuti fuori Terminal (nel Terminal è presente da anni) utile per ridurre i rifiuti di tipo indifferenziato.

3.1.4 Infrastrutture

Il 18 maggio è stata inaugurata la nuova area imbarco A, dedicata agli imbarchi domestico Schengen ad est del Terminal 1, che si estende su oltre 37.000 mq, con 23 nuovi gate di cui 13 dotati di pontili per l'imbarco, ed un'esclusiva galleria commerciale di 6.000 mq che rappresenta l'eccellenza italiana dello shopping e del food. L'opera, che è stata completata impiegando con massima efficienza il sedime aeroportuale (senza consumo di suolo aggiuntivo), è stata ideata e realizzata come un unico grande spazio, irradiato da luce naturale, grazie alle ampie superfici vetrate. Sono state coniugate le esigenze tecniche con quelle di spazialità, per rendere il tutto quanto più confortevole per i passeggeri.

I valori di sostenibilità e innovazione, centrali per ADR, hanno guidato ogni fase della progettazione e della costruzione dell'area di imbarco, attraverso concrete applicazioni ed interventi che fanno riferimento al protocollo di certificazione ambientale Leed Gold (Leadership in Energy and Environmental Design) per la

progettazione, realizzazione e gestione degli edifici. Tra queste, ad esempio, l'impianto di riscaldamento è installato sottopavimento per garantire una prestazione energetica ottimale.

Nel primo semestre 2022, inoltre, è stato realizzato ed è in corso di completamento l'Innovation Hub, uno spazio di 650 mq all'interno del Terminal 1 dotato di aree di coworking, spazi condivisi, in un ambiente moderno all'interno del quale le startup potranno testare sul campo le proprie innovazioni e accedere ad uno specifico programma di accelerazione nell'ambito delle sette aree strategiche prioritarie definite nell'Innovation Plan da ADR, che sono: Reliable & Data Driven Airport Management; Energy, Green Transition & Sustainability; Seamless Travel&VAS; Total Passenger Information; Airport Automation; Revenue Opportunities; Transformation of corporate processes. Da queste priorità deriva simbolicamente l'acronimo R.E.S.T.A.R.T..

3.1.5 Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento

Tabella 5 Modifiche del quadro normativo di riferimento

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) sul <i>Master Plan</i> 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 approvativa del <i>Master Plan</i> al 2030 dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Con il Decreto 179/2020 si è concluso negativamente il procedimento di VIA sul <i>Master Plan al 2030</i> di Fiumicino. Il Decreto è stato impugnato da ADR al TAR Lazio che ha respinto il ricorso il 12 marzo 2021. Non è stato presentato appello al Consiglio di Stato.
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	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. Non è stato presentato appello al Consiglio di Stato.
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	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. Attualmente è in corso il confronto tra ADR ed ENAC per l'adozione del Nulla Osta Tecnico, di competenza dell'Ente, sul nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale entro i termini previsti dall'art. 9 c. 6 del Contratto di Programma (CdP).
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 (DEF)	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	L'allegato al DEF, presentato il 23 maggio 2022, inserisce all'interno della tabella IV "Interventi in Project Review" lo sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino con la costruzione di una nuova pista di volo (quarta pista) e adeguamento della capacità dei terminal. Gli interventi sono realizzati allo scopo di accompagnare un profilo di crescita stimato in oltre 60 milioni di passeggeri all'anno nel medio-lungo periodo.
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	Art. 6 Decreto Legge 68/2022	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	L'art. 6 del D.L. 68/2022 (c.d. Trasporti bis) riconosce alle opere incluse nei piani di sviluppo aeroportuale le procedure semplificate previste per gli investimenti inclusi nel PNRR, consentendo di velocizzare i relativi iter approvativi (ad es. termini della Valutazione di Impatto Ambientale). Occorre monitorare l'andamento dell'iter di conversione in Legge del D.L. 68/2022 per verificare eventuali modifiche al testo dell'art. 6.

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
CONSULTAZIONI CON GLI UTENTI	FCO-CIA	Direttiva 2009/12/CE (art. 6) consultazione periodica degli Utenti su aggiornamenti dei corrispettivi regolati	Aggiornamento dei corrispettivi regolati per l'annualità 2022	<p>Il 21 febbraio 2022, ADR ha avviato la consultazione annuale con l'utenza, convocando per il successivo 28 febbraio un incontro, in via telematica, con gli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino per presentare e fornire informazioni sull'aggiornamento tariffario per l'annualità 2022. Rispetto agli anni passati, la consultazione si è tenuta con alcuni mesi di ritardo e a ridosso dell'avvio dell'“anno regolatorio” (1° marzo) in ragione delle interlocuzioni fra ADR (ed altri gestori di contratto di programma ‘in deroga’ ex DL 78/2009) e ART, tenutesi nei mesi precedenti in merito all'applicazione del freeze tariffario (cioè corrispettivi regolati per il 2022 pari a quelli in applicazione nel 2021) richiesto dall'Autorità con delibera 68/2021 del 20 maggio 2021.</p> <p>A conclusione dell'incontro del 28 febbraio, ADR ha fatto invito agli Utenti di far pervenire eventuali osservazioni e valutazioni. Il 24 marzo, ART – a valle delle verifiche di rito – ha assentito alla definizione dei corrispettivi presentata da ADR. La consultazione si è chiusa il 4 aprile 2022 con pubblicazione da parte di ADR dei corrispettivi 2022.</p> <p>Con riferimento all'aggiornamento del corrispettivo 2022 per il servizio PRM, ADR ha avviato la consultazione degli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino il 7 dicembre 2021. L'audizione pubblica con l'utenza si è svolta in via telematica il 20 dicembre 2021. La consultazione si è chiusa il 4 aprile 2022 con pubblicazione dei corrispettivi in applicazione a partire dal 15 maggio 2022. Il corrispettivo per il servizio PRM è annualmente approvato da ENAC.</p>
ART E MODELLI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA	FCO-CIA	Delibera ART n. 77/2022, del 12 maggio 2022, avente ad oggetto “Monitoraggio dei diritti aeroportuali anno 2022. Avvio di un procedimento individuale, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27”	Mancata applicazione da giugno 2022 degli importi per diritti aeroportuali nella misura extra-UE per i voli operati su UK	Con nota del 10 giugno 2022, ADR ha inviato ad ART le proprie osservazioni e chiarimenti sul proprio operato in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per voli con destinazione UK dall'annualità 2022.

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
ART E MODELLI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA	FCO-CIA	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 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.
ART E MODELLI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA	FCO-CIA	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	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>Senza pregiudizio alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020, ADR ed il concedente ENAC hanno quindi negoziato e stipulato, in data l'11.08.2021, un apposito atto aggiuntivo, con il quale, in linea con il disposto della Delibera 68/2021, sono state positivamente definite le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017, tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normative e sostanziali del Contratto di Programma stesso.</p> <p>Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16.12.2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell'atto aggiuntivo.</p> <p>ADR, in data 14.02.2022, ha impugnato al TAR Lazio tale atto, chiedendo al Giudice Amministrativo di annullare il diniego di avvio della consultazione, segnalando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto; l'udienza di merito, fissata il 20 luglio 2022, con l'accordo delle parti, in considerazione delle interlocuzioni in corso, è stata rinviata al 23 novembre 2022.</p> <p>Nello stesso periodo di febbraio 2022, ENAC ha trasmesso ad ADR una nuova proposta di revisione dell'atto aggiuntivo già sottoscritto in data 11 agosto 2021, come se questo non fosse ancora valido ed efficace.</p> <p>In data 11 aprile 2022, ADR ha pertanto notificato ad ENAC e all'ART un ulteriore ricorso al TAR Lazio per l'accertamento dell'obbligatorietà inter partes dell'atto aggiuntivo sottoscritto da ADR e dall'ENAC in data 11 agosto 2021.</p>

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
ART E MODELLI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA	FCO-CIA	Delibera ART n. 42 del 24 marzo 2022 con cui l'Autorità ha avviato un nuovo procedimento volto alla Revisione modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, e successiva Delibera ART n. 80 del 12 maggio 2022 con cui l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"	Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e previsione di un atto aggiuntivo da stipularsi tra concedente e concessionario ai di modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC (cfr. Misura 30 prevista dalla Delibera 80).	ADR, pur ribadendo la posizione espressa nei pregressi contenziosi sulle precedenti Delibere di revisione dei Modelli tariffari, sta analizzando le novità che l'ART intende introdurre nei propri modelli regolatori e fornirà il suo contributo in sede di consultazione pubblica.
INQUINAMENTO ACUSTICO	CIA	DM n. 345/2018 Approvazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore	Limitazione del numero di voli in partenza e in arrivo	La limitazione dei movimenti/giorno è entrata a regime e viene rispettata secondo le regole del Piano antirumore, anche se la riduzione non ha ancora effetti nei confronti dei soli operatori Cargo che continuano a mantenere, per tutta la stagione winter 2022-2023, il numero di <i>slot</i> previsto prima della riduzione disposta dal DM 345/18 per effetto di una disposizione ENAC del 9 giugno 2022.
APPALTI PUBBLICI	FCO-CIA	D.L. 73/2021 (c.d. Decreto Sostegni bis)	Disposizioni in materia di appalti pubblici	Il Decreto ha introdotto un meccanismo di compensazione per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti di lavori in corso di esecuzione al 25 luglio 2021. Il meccanismo è stato esteso al secondo semestre dell'anno 2021 ad opera della Legge n. 234/2021 (Legge di Bilancio 2022). Con successivi DM dell'11.11.2021 e del 4.04.2022, il MIMS ha effettuato la rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi, rispettivamente, nel primo e nel secondo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi.

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
APPALTI PUBBLICI	FCO-CIA	D.L. 4/2022 (c.d. Decreto Sostegni ter)	Disposizioni in materia di appalti pubblici	<p>Il Decreto ha previsto, fino al 31 dicembre 2023, in relazione alle procedure di affidamento dei contratti pubblici avviate successivamente al 27 gennaio 2022, l'applicazione delle seguenti misure, in parziale deroga all'art. 106 del Codice dei Contratti Pubblici:</p> <p>a) inserimento obbligatorio, nei documenti di gara iniziali, delle clausole di revisione dei prezzi previste dall'articolo 106, comma 1, lettera a), primo periodo, del Codice dei Contratti Pubblici;</p> <p>b) per i contratti relativi ai lavori, compensazione, in aumento o in diminuzione, in caso di variazioni dei prezzi dei singoli materiali da costruzione eccedenti il 5% rispetto al prezzo rilevato nell'anno di presentazione dell'offerta e, comunque, in misura pari all'80% di detta eccedenza. Entro il 31 marzo e il 30 settembre di ciascun anno, il MIMS rileva con proprio decreto le variazioni percentuali dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi relative a ciascun semestre.</p>
APPALTI PUBBLICI	FCO-CIA	D.L. 50/2022 (c.d. Decreto Aiuti)	Disposizioni in materia di appalti pubblici	<p>L'art. 26 del Decreto, per appalti di lavori aggiudicati sulla base di offerte pervenute entro il 31.12.2021, ha previsto un meccanismo di adeguamento dei prezzi, sulla base dei prezzari regionali da aggiornarsi entro il 31 luglio 2022, ai fini dell'adozione degli Stati di Avanzamento Lavori (SAL) relativi alle lavorazioni eseguite e contabilizzate dall'1.01.2022 al 31.12.2022.</p> <p>I maggiori importi derivanti dall'applicazione dei prezzari aggiornati sono riconosciuti al netto dei ribassi formulati in sede di offerta e nella misura del 90%.</p> <p>In sede di conversione del Decreto, ad opera della Legge n. 91 del 15.07.2022, è stata inserita una disposizione relativa alle modalità di applicazione del meccanismo di adeguamento previsto dal Decreto da parte dei soggetti operanti nei settori speciali.</p> <p>In particolare, a seguito della Legge di conversione, in relazione agli appalti pubblici di lavori, tali soggetti, qualora non utilizzino i prezzari regionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - applicano le disposizioni dell'art. 26 del Decreto con riguardo ai prezzari dagli stessi utilizzati e aggiornati entro il 31.07.2022; - non hanno l'obbligo di applicare la disposizione dell'art. 26 del Decreto secondo la quale, in attesa dell'aggiornamento dei prezzari regionali, le Stazioni Appaltanti incrementano fino al 20% le risultanze dei prezzari regionali aggiornati al 31 dicembre 2021; ciò posto, per tali soggetti deve ritenersi comunque possibile applicare, su base volontaristica, un meccanismo di incremento provvisorio mutuato dalla disposizione sopra richiamata.

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
<p>RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DEGLI ENTI AI SENSI DEL D. LGS. 231/2001</p>		<p>Legge 9 marzo 2022 Legge n. 238/2021 Decreto-legge n. 13/2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inserimento nel D. Lgs. n. 231/2001 tra reati presupposto che possono determinare responsabilità amministrativa degli enti dei reati contro il patrimonio culturale di cui all'art. 25-<i>septiesdecies</i> e dei delitti di riciclaggio di beni culturali e devastazione e saccheggio di beni culturali e paesaggistici di cui all'art. 25-<i>duodevicies</i>. • Modifica di una serie di reati presupposto ex D. Lgs. n. 231/2001, tra cui delitti informatici, delitti contro la personalità individuale e illeciti di abuso di mercato; • Modifiche apportate ad alcune delle fattispecie di reato di cui all'art. 24 del D. Lgs. n. 231/2001 	

3.2 Performance economica, patrimoniale e finanziaria

3.2.1 Premessa

Rispetto al primo semestre 2021, si segnala l'inclusione nel perimetro di consolidamento delle società Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l., il cui controllo è stato acquisito in data 1 luglio 2021 e, quindi, consolidate nel 2021 a partire dal secondo semestre.

Inoltre, si ricorda che, nel primo semestre 2021, la società ADR Ingegneria S.p.A. era divenuta operativa dall'1 marzo, in conseguenza dell'affitto del ramo d'azienda di Spea Engineering S.p.A., specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

3.2.2 Gestione economica consolidata

Tabella 6 Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021 ²	DELTA	DELTA %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	259.125	88.615	170.510	192,4%
<i>Ricavi aviation</i>	186.537	49.538	136.999	276,6%
<i>Ricavi non aviation</i>	72.588	39.077	33.511	85,8%
Ricavi per servizi di costruzione	72.331	58.480	13.851	23,7%
Altri ricavi operativi	9.996	5.162	4.834	93,6%
TOTALE RICAVI	341.452	152.257	189.195	124,3%
Costi esterni gestionali	(77.590)	(62.609)	(14.981)	23,9%
Costi totali dei servizi di costruzione	(69.104)	(57.565)	(11.539)	20,0%
Canoni concessori	(10.551)	(2.364)	(8.187)	346,3%
Costo del personale netto	(82.629)	(59.855)	(22.774)	38,0%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	5.131	(3.508)	8.639	(246,3%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(234.743)	(185.901)	(48.842)	26,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	106.709	(33.644)	140.353	n.s.
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(54.318)	(52.055)	(2.263)	4,3%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(23.361)	(38.008)	14.647	(38,5%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	29.030	(123.707)	152.737	(123,5%)
Proventi (oneri) finanziari	(31.346)	(29.805)	(1.541)	5,2%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(97)	(417)	320	(76,7%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	(2.413)	(153.929)	151.516	(98,4%)
Imposte	(522)	28.023	(28.545)	(101,9%)
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	(2.935)	(125.906)	122.971	(97,7%)
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	n.s.
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(2.935)	(125.906)	122.971	(97,7%)
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	60	0	60	n.s.
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	(2.995)	(125.906)	122.911	(97,6%)

² I dati relativi al primo semestre 2021 differiscono da quelli contenuti nella Relazione Finanziaria Consolidata Semestrale al 30 giugno 2021 per effetto della riclassifica dalla voce del Costo del personale (ridenominata nella presente Relazione "Costo del personale netto") alla voce Costi dei servizi di costruzione (ridenominata nella presente Relazione "Costi totali dei servizi di costruzione") dei costi relativi al personale del Gruppo, dedicato ai servizi di costruzione. Tale riclassifica si è resa necessaria al fine di una migliore rappresentazione dei costi complessivi dei servizi di costruzione in relazione all'aumento del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione conseguente all'internalizzazione nel Gruppo ADR delle attività di costruzione e ingegneria, gestite attraverso società separate.

Ricavi

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 259,1 milioni di euro, si incrementano del 192,4% rispetto al periodo a confronto principalmente per effetto della crescita delle attività *aviation* (+276,6%), dovuta essenzialmente alla ripresa dei volumi di traffico, non essendo intervenute variazioni tariffarie. Anche il comparto non *aviation*, con ricavi in aumento dell'85,8%, ha beneficiato dell'incremento del traffico passeggeri; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità. Tale andamento positivo è stato solo parzialmente compensato dalla flessione dei ricavi verso terzi di ADR Infrastrutture.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 72,3 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto allo stesso periodo del 2021, di 13,9 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi, pari a 10,0 milioni di euro, si incrementano di 4,8 milioni di euro rispetto al periodo a confronto principalmente per effetto della inclusione nel perimetro di consolidamento, a partire dal secondo semestre 2021, della società Leonardo Energia, a cui fa capo la gestione della centrale di cogenerazione, che nel periodo in esame ha incrementato la cessione alla rete della energia elettrica prodotta dalla cogenerazione.

Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 77,6 milioni di euro e registrano un incremento di 15,0 milioni di euro rispetto al periodo a confronto legato principalmente all'incremento dei costi di gestione correlati all'incremento dell'attività aeroportuale, nonché all'aumento dei costi per manutenzioni, parzialmente compensati dalla riduzione dei costi sostenuti da ADR Infrastrutture riferibili alle commesse appaltate da clienti terzi.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 69,1 milioni di euro, sono aumentati di 11,5 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi. Tale voce include sia i costi esterni sia il costo del personale dedicato ai lavori eseguiti nel periodo su infrastrutture in concessione.

L'onere per Canoni concessori, direttamente correlato all'andamento del traffico, ammonta a 10,6 milioni di euro, in aumento, rispetto al periodo a confronto, di 8,2 milioni di euro.

Il Costo del personale netto³ risulta pari a 82,6 milioni di euro, con un incremento del 38,1% (+22,8 milioni di euro), correlato alla crescita del volume delle attività gestite, con un conseguente progressivo azzeramento del ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS) e incremento degli organici a tempo determinato, nonché alle maggiori competenze del periodo correlate ai sistemi di incentivazione variabile; tale andamento è stato parzialmente compensato dai minori oneri per incentivi all'esodo.

Gli (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri sono pari a +5,1 milioni di euro per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti a seguito dell'esito favorevole di contenziosi in materia tributaria e giuslavoristica (-3,5 milioni di euro di accantonamenti effettuati nel periodo a confronto).

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 106,7 milioni di euro, in aumento di 140,4 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2021.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 54,3 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale, di cui è titolare la Capogruppo ADR. L'incremento di 2,3 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2021 è attribuibile all'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 23,4 milioni di euro (38,0 milioni di euro nel primo semestre 2021), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 20,4 milioni di euro (26,5 milioni di euro nel periodo a confronto), in riduzione di 6,1 milioni di euro attribuibile essenzialmente all'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 2022;

³ Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 3,0 milioni di euro (11,5 milioni di euro nel primo semestre 2021). Il primo semestre 2021 rifletteva l'aumento della tensione finanziaria nel settore riflessa nell'innalzamento del rischio di insoluto di alcuni clienti, principalmente aeronautici.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 29,0 milioni di euro (-123,7 milioni di euro nel periodo a confronto).

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti sono pari a 31,3 milioni di euro e si incrementano di 1,5 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2021.

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

Tale voce è pari a -0,1 milioni di euro e include la svalutazione della partecipazione nella collegata SPEA Engineering S.p.A. (-0,4 milioni di euro nel periodo a confronto).

Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite, negativo per 0,5 milioni di euro (positivo per 28,0 milioni di euro nel semestre a confronto), il Gruppo ADR ha conseguito, nel periodo in esame, un risultato economico negativo di competenza per 3,0 milioni di euro rispetto ad una perdita netta di 125,9 milioni di euro del primo semestre 2021.

Tabella 7 Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(2.935)	(125.906)
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	69.715	32.614
Effetto fiscale	(16.732)	(7.827)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(3)	(1)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	52.980	24.786
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	(476)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	0	(476)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DEL PERIODO	2.424	766
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	55.404	25.076
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO	52.469	(100.830)
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	52.409	(100.830)
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	60	0

3.2.3 Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

Tabella 8 Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)		30.06.2022	31.12.2021	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	2.517.858	2.502.720	15.138
	Immobilizzazioni materiali	51.780	50.898	882
	Immobilizzazioni finanziarie	20.829	19.954	875
	Attività per imposte anticipate	71.744	90.451	(18.707)
	Altre attività non correnti	466	470	(4)
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.662.677	2.664.493	(1.816)
	Attività commerciali	229.730	192.202	37.528
	Altre attività correnti	48.826	265.341	(216.515)
	Attività per imposte correnti	18.838	73.735	(54.897)
	Passività commerciali	(172.365)	(140.513)	(31.852)
	Altre passività correnti	(162.599)	(148.066)	(14.533)
	Passività per imposte correnti	(7.213)	(7.521)	308
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(44.783)	235.178	(279.961)
	Fondi per benefici per dipendenti	(975)	(975)	0
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(70.388)	(55.138)	(15.250)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(3.096)	(4.923)	1.827
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(74.459)	(61.036)	(13.423)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(119.242)	174.142	(293.384)
	Passività non correnti	(182.884)	(196.618)	13.734
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(182.884)	(196.618)	13.734
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.360.551	2.642.017	(281.466)
	Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.019.380	966.971	52.409
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	2.855	2.795	60
G	PATRIMONIO NETTO	1.022.235	969.766	52.469
	Passività finanziarie non correnti	1.923.078	2.261.910	(338.832)
	Altre attività finanziarie non correnti	(15.376)	(718)	(14.658)
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.907.702	2.261.192	(353.490)
	Passività finanziarie correnti	372.738	76.375	296.363
	Attività finanziarie correnti	(942.124)	(665.316)	(276.808)
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(569.386)	(588.941)	19.555
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.338.316	1.672.251	(333.935)
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.360.551	2.642.017	(281.466)

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 30 giugno 2022 è pari a 2.662,7 milioni di euro e si decrementa di 1,8 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 principalmente per l'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+15,1 milioni di euro), in relazione agli investimenti del periodo (78,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (48,4 milioni di euro) e dalla riclassifica tra le "Altre attività finanziarie non correnti" del diritto di subentro riconosciuto ad ADR in

applicazione del regime regolatorio vigente e che trova la sua prima applicazione in questa semestrale per l'entrata in esercizio nel mese di maggio del nuovo molo di imbarco A, la cui componente infrastrutturale è dotata di una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale (+14,9 milioni di euro);

- incremento delle immobilizzazioni finanziarie di 0,9 milioni di euro per effetto dell'iscrizione della partecipazione in UrbanV S.p.A. (+1,0 milioni di euro), parzialmente compensata dalla valutazione della collegata Spea Engineering S.p.A. con il metodo del patrimonio netto (-0,1 milioni di euro);
- diminuzione delle attività per imposte anticipate (-18,7 milioni di euro), sostanzialmente in relazione all'andamento del fair value degli strumenti derivati.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 44,8 milioni di euro, in diminuzione di 280,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 229,7 milioni di euro e si incrementano di 37,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 essenzialmente per effetto del sensibile incremento dei volumi di attività concentratisi nella frazione finale del semestre.
- Le altre attività correnti si decrementano per 216,5 milioni di euro sostanzialmente in relazione all'incasso (per complessivi 219,2 milioni di euro) del ristoro COVID-19, di cui alla L. 178/20, iscritto nel bilancio 2021.
- Le Attività per imposte correnti si riducono di 54,9 milioni di euro per l'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti, parzialmente compensato dall'iscrizione del credito per tassazione consolidata sulla perdita fiscale rilevata nel semestre.
- Le Passività commerciali si incrementano di 31,9 milioni di euro per effetto dei maggiori debiti commerciali verso fornitori per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente e dell'incremento degli anticipi ricevuti dai clienti.
- Le Altre passività correnti aumentano complessivamente di 14,5 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto combinato di:
 - un incremento dei debiti verso il personale di 6,3 milioni di euro e dei Debiti verso istituti previdenziali e di sicurezza sociale di 2,9 milioni di euro derivanti principalmente dall'accertamento delle competenze del periodo correlate ai sistemi di incentivazione variabile e dal progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali;
 - un incremento del debito per canone concessorio di 6,2 milioni di euro in relazione alla quota maturata nel periodo al netto del pagamento della seconda rata 2021 effettuato a gennaio 2022;
 - un decremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 1,7 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.

Tabella 9 Quota corrente fondi e passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	14.978	15.185	(207)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	221.154	216.871	4.283
Altri fondi per rischi e oneri	19.243	24.612	(5.369)
TOTALE	255.375	256.668	(1.293)
di cui:			
- Quota corrente	74.459	61.036	13.423
- Quota non corrente ⁴	180.916	195.632	(14.716)

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, si incrementa di 4,3 milioni di euro, rispetto al

⁴ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 1.968 mila euro al 30.06.2022 e 986 mila euro al 31.12.2021.

saldo di fine 2021, 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 ed oneri si riducono di 5,4 milioni per effetto sostanzialmente dei riassorbimenti di cui si è detto nel commento al conto economico.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.360,6 milioni di euro al 30 giugno 2022, in riduzione di 281,5 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.019,4 milioni di euro e si incrementa di 52,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto del risultato economico complessivo del periodo (+52,5 milioni di euro), su cui ha inciso la variazione positiva del *fair value* dei derivati.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi risulta pari a 2,9 milioni di euro, sostanzialmente in linea rispetto al 31 dicembre 2021.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2022 si è attestato a 1.338,3 milioni di euro, in riduzione di 333,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 principalmente per l'incasso del contributo pubblico a valere sul "fondo danni Covid" di cui si è detto, per la variazione positiva di fair value dei contratti derivati di Interest Rate Swap Forward Starting di pre-hedge per 65 milioni di euro, nonché grazie al miglioramento dei risultati di gestione.

Tabella 10 Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	Delta
Passività finanziarie non correnti	1.923.078	2.261.910	(338.832)
Prestiti obbligazionari	1.270.581	1.521.416	(250.835)
Finanziamenti a medio-lungo termine	650.299	656.360	(6.061)
Strumenti finanziari – derivati	0	81.230	(81.230)
Altre passività finanziarie non correnti	2.198	2.904	(706)
Altre attività finanziarie non correnti	(15.376)	(718)	(14.658)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.907.702	2.261.192	(353.490)
Passività finanziarie correnti	372.738	76.375	296.363
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	291.450	37.903	253.547
Strumenti finanziari derivati	81.288	38.472	42.816
Attività finanziarie correnti	(942.124)	(665.316)	(276.808)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(791.008)	(661.640)	(129.368)
Altre attività finanziarie correnti	(151.116)	(3.676)	(147.440)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(569.386)	(588.941)	19.555
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.338.316	1.672.251	(333.935)

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.907,7 milioni di euro e diminuisce di 353,5 per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (1.270,6 milioni di euro) registrano un decremento di 250,8 milioni di euro, attribuibile principalmente alla riclassifica a breve termine della *Tranche A4*, nonché agli effetti della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 650,3 milioni di euro, si riducono di 6,1 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve delle quote scadenti entro dodici mesi dei finanziamenti CDP.

Gli Strumenti finanziari - derivati si azzerano a seguito della riclassifica a breve termine del Cross Currency Swap di copertura del prestito obbligazionario A4 in sterline (81,2 milioni di euro).

Le Altre attività finanziarie non correnti si incrementano di 14,7 milioni di euro principalmente per l'iscrizione del diritto di subentro legato agli investimenti ultimati relativi all'area di imbarco A aventi vita utile regolatoria superiore alla durata residua della concessione aeroportuale (+14,9 milioni di euro).

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una posizione di disponibilità netta pari a 569,4 milioni di euro, in riduzione di 19,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 in relazione ai seguenti andamenti:

- aumento della Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine (253,5 milioni di euro), conseguente alla riclassifica a breve delle quote dei finanziamenti CDP e della *Tranche A4* dei prestiti obbligazionari per complessivi 259,4 milioni di euro, in parte compensata dall'adeguamento della *Tranche A4* al cambio di fine periodo;
- incremento delle passività per strumenti finanziari derivati per 42,8 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve del Cross Currency Swap di copertura del prestito obbligazionario A4 in sterline (+81,2 milioni di euro), parzialmente bilanciata dalla riclassifica, tra le Altre attività finanziarie correnti, del fair value dei tre contratti di Interest Rate Swap forward starting che avevano un valore negativo (-38,2 milioni di euro) al 31.12.2021;
- aumento delle Altre attività finanziarie correnti per 147,4 milioni di euro in relazione alla sottoscrizione di un deposito bancario a termine avente scadenza marzo 2024 per nominali 120,0 milioni di euro e all'incremento del fair value positivo dei contratti di interest rate swap di tipo forward starting per complessivi 27,1 milioni di euro. Tale importo è relativo per 15,6 milioni di euro a due contratti aventi un nozionale complessivo di 100 milioni di euro, con attivazione originaria ad aprile 2022 e posticipata durante il primo semestre 2022 a maggio 2023, e per 11,5 milioni di euro ai tre contratti di cui al punto precedente aventi un nozionale di 300,0 milioni di euro, con attivazione originariamente prevista a febbraio 2022 e posticipata, durante il primo semestre 2022, a maggio 2023;
- maggiori disponibilità liquide per 129,4 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incasso del ristoro COVID-19 (+219,2 milioni di euro) e del miglioramento dei risultati della gestione, in parte compensato dalla sottoscrizione del deposito bancario a termine di cui sopra (-120,0 milioni di euro).

Al 30 giugno 2022 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.161,0 milioni di euro, composta da:

- 791,0 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 250,0 milioni di euro riconducibili a una linea di credito committed di tipo revolving che presenta un periodo di utilizzo residuo di circa nove mesi;
- 120,0 milioni di euro riconducibili al deposito bancario a termine su cui è stata impiegata una corrispondente parte della liquidità e che viene esposto tra le altre attività finanziarie a breve termine.

Per quanto riguarda la documentazione finanziaria, si ricorda che la deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei covenant finanziari (c.d. covenant holiday) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino almeno alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. Nel corso del primo semestre 2022, ADR ha, inoltre, richiesto precauzionalmente di poter ottenere la deroga anche per la data di calcolo del 31 dicembre 2022, deroga che risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. Per aggiornamenti si rinvia al capitolo 5.

Tabella 11 Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(2.935)	(125.906)
Rettificato da:		
Ammortamenti	54.318	52.055
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20.371	26.503
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	642	(10)
Variazione altri fondi	(5.607)	(4.607)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	97	417
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	1.208	(586)
Altri costi (ricavi) non monetari	5.962	4.846
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	280.943	(57.640)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	354.999	(104.928)
Investimenti in attività materiali (*)	(6.888)	(7.442)
Investimenti in attività immateriali (**)	(78.538)	(64.141)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(16.699)	(23.404)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(975)	0
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	0	(12.150)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	197	4.003
Variazione netta delle altre attività non correnti	4	8
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(102.899)	(103.126)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	491.887
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(400.001)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	0	(200.000)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(2.359)	(50.719)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(120.373)	(150)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(122.732)	(158.983)
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)	129.368	(367.037)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	661.640	1.097.229
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	791.008	730.192

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 48 mila euro nel primo semestre 2022 e per 280 mila euro nel primo semestre 2021.

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

Tabella 12 Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	(53.408)	3.239
Interessi attivi incassati	304	25
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	26.947	33.686

Nel primo semestre 2022, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 355,0 milioni di euro, con un incremento di 459,9 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, principalmente per l'andamento favorevole del capitale circolante, che riflette l'incasso, per 219,3 milioni di euro, del ristoro COVID-19 di cui si è detto e l'incasso netto dei crediti per tassazione consolidata per 54,8 milioni di euro.

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato parzialmente assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 102,9 milioni di euro.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 122,7 milioni di euro per effetto principalmente della sottoscrizione di un deposito bancario a termine avente scadenza marzo 2024 per nominali 120,0 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto del periodo, positivo per 129,4 milioni di euro, ha incrementato le disponibilità liquide a fine periodo a 791,0 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 661,6 milioni di euro.

3.2.4 Investimenti del Gruppo ADR

Tabella 13 Investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre 2022, 2021 e 2020

(MILIONI DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021	1° SEMESTRE 2020
Investimenti concessione aeroportuale	72,3	58,5	49,6
Altri investimenti materiali ed immateriali	13,1	12,7	10,6
Totale investimenti	85,4	71,2	60,2
Interventi di rinnovo ⁵	16,7	23,4	9,7
Totale	102,1	94,6	69,9

Gli investimenti realizzati nel periodo sono relativi principalmente ai lavori di realizzazione del nuovo molo di imbarco e avancorpo commerciale inaugurati nel mese di maggio, nonché alla prosecuzione dei lavori di ristrutturazione del Terminal 3.

Sono stati spesi in totale 102,1 milioni di euro, così articolati:

- 77,4 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità, in dettaglio: 48,7 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est, 26,3 milioni di euro per la realizzazione di nuovi terminal e moli e 2,4 milioni di euro per interventi su piste e piazzali;
- 8,0 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- 16,7 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

⁵ Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Tabella 14 Dettaglio investimenti del periodo

(MILIONI DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	
Sistema aerostazioni est		48,7
Interventi su piste e piazzali		2,4
Di cui principali:		
Sala di controllo unica (APOC)	0,5	
Interventi su terminal e moli		26,3
Di cui principali:		
Terminal 3 – ristrutturazione	17,6	
Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori		8,0
Di cui principali:		
Sistemi informativi	6,0	
Sviluppi immobiliari	0,2	
Totale investimenti		85,4
Di cui:		
Ultimati	73,7	
In corso	11,7	
Interventi di rinnovo		16,7
Totale		102,1

3.2.5 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 contengono indicatori di performance alternativi, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, 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)

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

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

Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

	FONTI/MODALITÀ DI CALCOLO
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)
Liquidità	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti come desumibile dai prospetti contabili consolidati

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, vengono forniti la modalità di calcolo e il riferimento alle sezioni della presente Relazione finanziaria consolidata semestrale, in cui 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
TOTALE RICAVI	
Costi esterni gestionali	Sono così calcolati
	+ Consumo di materie prime e materiali di consumo (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	+ Costi per servizi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- Costi dei servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)
	- Costi per rinnovi infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)
	+ Costo per godimento beni di terzi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	+ Altri costi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
	+ Costi servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)
Costi totali dei servizi di costruzione	+ Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
Canoni concessori	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	+ Costo per il personale (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
Costo del personale netto	- Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
	- Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	
Ammortamenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	Sono così calcolati
	+ Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
	+ Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

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

	SITUAZIONE PATRIMONIALE CONSOLIDATA RICLASSIFICATA	Fonte/Modalità di calcolo
	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	corrispondente alla voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	corrispondente alla voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	corrispondente alla voce Partecipazioni dei prospetti contabili consolidati
	ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	
	ATTIVITÀ COMMERCIALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	PASSIVITÀ COMMERCIALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
B	CAPITALE CIRCOLANTE	
	FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
C	QUOTA CORRENTE FONDI	corrispondente alla voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	
	PASSIVITÀ NON CORRENTI	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati + Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	
	PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
G	PATRIMONIO NETTO	
	PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	
	PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	+ Altre attività finanziarie correnti, desumibili dai prospetti contabili consolidati + Disponibilità liquide e mezzi equivalenti desumibili dai prospetti contabili consolidati
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	

Capitolo 4

4. Altre informazioni

Rapporti con la controllante Atlantia S.p.A.

In data 15 ottobre 2021 Atlantia S.p.A. - che possiede il 99,387% 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 0,262%) - ha comunicato ad ADR che il proprio Consiglio di Amministrazione, in data 14 ottobre, ha deliberato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR, a valle del ridisegno dell'assetto organizzativo, funzionale e manageriale che ha portato Atlantia a focalizzarsi nelle attività *core* di *portfolio management*, *strategy*, *risk*, *talent*, *partnership*, *innovation* e *sustainability*, nonché a valle della ridefinizione dei rapporti con le società controllate operative a cui è riservata piena autonomia gestionale.

La cessazione dell'attività di direzione e coordinamento non ha fatto tuttavia venir meno quelle Policy e Linee Guida finalizzate a (i) consentire ad Atlantia di adempiere agli obblighi di redazione del bilancio consolidato e dati previsionali, agli obblighi di cui al TUF e al Codice di Corporate Governance, nonché (ii) consentire il presidio di quei rischi operativi, di compliance e finanziari che possono avere un impatto a livello dell'intero Gruppo.

ADR esercita, a sua volta, attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Ingegneria S.p.A, Fiumicino Energia S.r.l., Leonardo Energia S.c.a.r.l.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

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

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

Capitolo 5

5. Eventi successivi

Dati di traffico

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 25 luglio 2022), al fine di fornire un aggiornamento sulla rilevante ripresa del traffico aereo nel periodo estivo. L'allentamento delle restrizioni alla mobilità, unito all'avvio della stagione estiva, hanno favorito la ripresa del trasporto aereo: nel periodo 1° gennaio – 25 luglio 2022, negli scali di Fiumicino e Ciampino, i passeggeri trasportati sono aumentati del 257,6% rispetto al 2021, così come i movimenti aerei, con un incremento del 118,9%.

Tabella 15 Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 25 Luglio 2022⁶

	1° Gen – 25 Lug 2022	1° Gen – 25 Lug 2021	Delta %
Movimenti (n°)	133.527	60.989	+118,9%
Fiumicino	109.638	45.673	+140,0%
Ciampino	23.889	15.316	+56,0%
Passeggeri (n°)	16.123.223	4.508.837	+257,6%
Fiumicino	14.277.705	3.912.438	+264,9%
Ciampino	1.845.518	596.399	+209,4%
Merci (t)	78.081	60.699	+28,6%
Fiumicino	69.594	51.551	+35,0%
Ciampino	8.487	9.148	-7,2%

Di seguito l'andamento dei singoli aeroporti:

Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 25 luglio 2022, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico pari a circa 14,3 milioni di passeggeri, in crescita del 264,9% rispetto ai 3,9 milioni dello stesso periodo del 2021. I movimenti aerei hanno registrato una crescita pari al 140,0% con circa 110 mila voli operati.

In questo arco di tempo sono transitati in media 73 mila passeggeri al giorno, contro i 20 mila dello stesso periodo del 2021; nel mese di luglio (1-25) il numero medio giorno dei passeggeri sale a 105 mila.

Considerevole recupero del traffico Internazionale che, con 10,7 milioni di passeggeri, è in crescita del 433,7% rispetto allo stesso periodo del 2021: ripresa del traffico Extra UE – mercato che ha risentito maggiormente della limitazione agli spostamenti causa Covid – con un incremento del 368,3% dei volumi 2021, nonostante il perdurare dell'assenza totale del traffico per l'Ucraina e Russia, causa chiusura dello spazio aereo per i recenti avvenimenti geopolitici tra i due Paesi. Il traffico domestico, pari a circa 3,6 milioni passeggeri, è in crescita dell'87,4% rispetto allo stesso periodo del 2021.

⁶ Dati provvisori

Ciampino

Anche lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio – 25 luglio 2022, una ripresa del traffico con un numero di passeggeri transitati pari a circa 1,85 milioni e una crescita del 209,4%, guidato dal principale mercato dello scalo - il traffico intra-europeo - con 1,65 milioni di passeggeri. Nel dettaglio, i movimenti commerciali hanno registrato un incremento del 115,1%, a fronte di una crescita del totale dei movimenti pari al 56,0% nel periodo considerato.

In calo il traffico merce del 7,2% che risente dello spostamento da Ciampino a Fiumicino dell'attività di TNT/FedEx a partire dalla stagione Summer 2022.

Altri eventi successivi

- Nel mese di luglio ADR ha ricevuto conferma di avvenuta approvazione dell'estensione dei covenant holiday fino alla data di verifica del 31 dicembre 2022 (compresa) anche da parte di quelle controparti bancarie i cui processi autorizzativi erano ancora in corso alla data del 30 giugno 2022. La formalizzazione delle relative lettere di consenso è attesa nel mese di agosto.
- Il 25 luglio 2022, S&P ha rivisto il rating di ADR a rialzo da BBB- (con outlook positive) a BBB (con outlook stable). La decisione è contestuale e collegata alla revisione del rating della capogruppo Atlantia da BB (con outlook positive) a BB+ (con outlook stable).
- In data 26 luglio 2022, ADR ha acquisito da Finlombarda S.p.A. e da Interfina S.r.l. le quote da queste detenute nel capitale di Fiumicino Energia S.r.l., rispettivamente pari all'11,25% e al 1,61%; a seguito di tali operazioni, la partecipazione di ADR nella società risulta pari al 100%.
- Con riferimento alla Delibera ART n. 77/2022, del 12 maggio 2022, avente ad oggetto "Monitoraggio dei diritti aeroportuali anno 2022. Avvio di un procedimento individuale, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27", in data 12 luglio 2022, ART ha richiesto ad ADR chiarimenti e documentazione integrativa a supporto di quanto rappresentato dalla Società nella propria memoria trasmessa all'Autorità il 10 giugno u.s.. ADR è in procinto di inviare quanto richiesto.
- Con riferimento alla Delibera ART n. 80 del 12 maggio 2022 con cui l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali", in data 14 luglio 2022, ADR, fermo restando le contestazioni già avanzate rispetto alla applicabilità dei modelli ART ai titolari di contratti di programma ai sensi dell'art 17, comma 34 bis, del DL 78/2009, ha inviato ad ART le proprie osservazioni nell'ambito della consultazione pubblica indetta con Delibera n. 80/2022 sul procedimento di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (avviato con Delibera n. 42/2022 del 23 marzo 2022) ed ha quindi trasmesso, ai sensi di quanto previsto in Allegato B alla Delibera n. 80/2022, la tabella sinottica riportante le proprie puntuali osservazioni nonché alcune considerazioni di impostazione generale. ADR ha, inoltre, chiesto di poter illustrare le suddette osservazioni innanzi al Consiglio dell'Autorità in occasione dell'audizione programmata per il 27 luglio 2022.

Capitolo 6

6. Prevedibile evoluzione della gestione

L'andamento delle prenotazioni di viaggio conferma che anche la restante parte della stagione estiva sarà caratterizzata da volumi di traffico sostenuti, sia sulle destinazioni europee che su taluni mercati intercontinentali.

In questa prospettiva, i tempi di completa ripresa dei livelli pre-pandemia appaiono accelerati rispetto alle previsioni formulate ad inizio anno.

Tuttavia, alcune importanti destinazioni internazionali rimangono ancora penalizzate dalla persistenza di provvedimenti restrittivi di tipo sanitario e risulta comunque prudente mantenere elevata l'attenzione nei confronti di potenziali recrudescenze della minaccia pandemica ancora non del tutto neutralizzata.

Ulteriore minaccia è costituita dalle crescenti tensioni internazionali che possono derivare sia da una escalation del conflitto in Ucraina che da ulteriori tensioni sui prezzi delle principali fonti di energia e delle materie prime che, se prolungate nel tempo, potrebbero generare impatti economico-finanziari apprezzabili sulla società, oltre che, più in generale, riflettersi sui margini economici delle imprese e sul potere di acquisto delle famiglie.

In questo contesto, ADR prosegue comunque con determinazione il proprio programma di investimenti con particolare attenzione a sviluppo, sostenibilità e innovazione con la finalità di mantenere inalterati i livelli di eccellenza raggiunti in termini di qualità del servizio ed attenzione all'ambiente.



BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2022

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma	45
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	45
Conto economico consolidato	48
Conto economico complessivo consolidato	49
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	50
Rendiconto finanziario consolidato	51
Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma	52
1. Informazioni generali	53
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	53
3. Perimetro e principi di consolidamento	53
4. Principi contabili applicati	54
5. Contratto di concessione	55
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	58
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	76
8. Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	82
9. Altre garanzie, impegni e rischi	83
10. Rapporti con parti correlate	93
11. Altre informazioni	95
12. Eventi successivi alla chiusura del periodo	97
Allegati	98
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	99
Relazione della Società di Revisione	100



Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	30.06.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	51.780		50.898	
<i>Diritti concessori</i>		2.487.201		2.473.539	
<i>Altre attività immateriali</i>		30.657		29.181	
Attività immateriali	6.2	2.517.858		2.502.720	
Partecipazioni	6.3	20.829		19.954	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	15.376		718	
Attività per imposte anticipate	6.5	71.744		90.451	
Altre attività non correnti	6.6	466		470	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.678.053		2.665.211	
ATTIVITÀ CORRENTI					
<i>Rimanenze</i>		5.917		6.500	
<i>Attività per lavori in corso su ordinazione</i>		1.134		1.105	
<i>Crediti commerciali</i>		222.679	3.800	184.597	2.195
Attività commerciali	6.7	229.730	3.800	192.202	2.195
Altre attività finanziarie correnti	6.4	151.116	1.350	3.676	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	18.838	18.758	73.735	73.580
Altre attività correnti	6.9	48.826	484	265.341	491
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	791.008		661.640	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		1.239.518	24.392	1.196.594	77.616
TOTALE ATTIVITÀ		3.917.571	24.392	3.861.805	77.616

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
(MIGLIAIA DI EURO)					
	NOTE	30.06.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		960.150		942.781	
Utile (perdita) del periodo		(2.995)		(38.035)	
		1.019.380		966.971	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
Capitale sociale e riserve		2.795		2.718	
Utile (perdita) del periodo		60		77	
		2.855		2.795	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	1.022.235		969.766	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
<i>Fondi per benefici per dipendenti</i>	6.12	14.003		14.210	
<i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.13	150.766		161.733	
<i>Altri fondi per rischi ed oneri</i>	6.14	16.147		19.689	
Fondi per accantonamenti non correnti		180.916		195.632	
<i>Prestiti obbligazionari</i>		1.270.581		1.521.416	
<i>Finanziamenti a medio-lungo termine</i>		650.299		656.360	
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		0		81.230	
<i>Altre passività finanziarie</i>		2.198	220	2.904	286
Passività finanziarie non correnti	6.15	1.923.078	220	2.261.910	286
Altre passività non correnti	6.16	1.968		986	
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.105.962	220	2.458.528	286
PASSIVITÀ CORRENTI					
<i>Fondi per benefici per dipendenti</i>	6.12	975		975	
<i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.13	70.388		55.138	
<i>Altri fondi per rischi ed oneri</i>	6.14	3.096		4.923	
Fondi per accantonamenti correnti		74.459		61.036	
<i>Debiti commerciali</i>	6.17	172.365	3.099	140.513	5.276
Passività commerciali		172.365	3.099	140.513	5.276
<i>Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine</i>		291.450	130	37.903	129
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		81.288		38.472	
Passività finanziarie correnti	6.15	372.738	130	76.375	129
Passività per imposte correnti	6.8	7.213		7.521	
Altre passività correnti	6.18	162.599	465	148.066	483
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		789.374	3.694	433.511	5.888
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.917.571	3.914	3.861.805	6.174

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	1° SEMESTRE 2022	di cui correlate	1° SEMESTRE 2021	di cui correlate
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		259.125	3.841	88.615	1.135
Ricavi per servizi di costruzione		72.331		58.480	
Altri ricavi operativi		9.996	795	5.162	761
TOTALE RICAVI	7.1	341.452	4.636	152.257	1.896
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(13.925)		(6.408)	
Costi per servizi	7.3	(131.560)	(892)	(124.264)	(9.825)
Costo per il personale	7.4	(93.383)	(643)	(68.336)	(222)
<i>Canoni concessori</i>		(10.551)		(2.364)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(1.083)		(361)	
<i>(Accantonamenti) utilizzati al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.13	(3.672)		(3.099)	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>	6.14	5.131		(3.508)	
<i>Altri costi</i>		(9.061)	(7)	(15.569)	(7)
Altri costi operativi	7.5	(19.236)	(7)	(24.901)	(7)
<i>Ammortamento attività materiali</i>	6.1	(5.888)		(7.125)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	6.2	(43.779)		(41.774)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	6.2	(4.651)		(3.156)	
Ammortamenti		(54.318)		(52.055)	
TOTALE COSTI		(312.422)	(1.542)	(275.964)	(10.054)
RISULTATO OPERATIVO		29.030		(123.707)	
Proventi finanziari		1.766		11.693	
Oneri finanziari		(38.454)		(30.075)	(2)
Utili (perdite) su cambi		5.342		(11.423)	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(31.346)		(29.805)	(2)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(97)		(417)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(2.413)		(153.929)	
Imposte sul reddito	7.8	(522)		28.023	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		(2.935)		(125.906)	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		(2.935)		(125.906)	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		(2.995)		(125.906)	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		60		0	

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(2.935)	(125.906)
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	69.715	32.614
Effetto fiscale	(16.732)	(7.827)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(3)	(1)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	52.980	24.786
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> delle partecipazioni	0	(476)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	0	(476)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DEL PERIODO	2.424	766
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	55.404	25.076
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO	52.469	(100.830)
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	52.409	(100.830)
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	60	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
SALDO AL 31 DICEMBRE 2020	62.225	12.462	667.389	(111.732)	197	(27.591)	532.607	(143.684)	991.873	0	991.873
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)
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> delle partecipazioni						(476)			(476)		(476)
Utile (perdita) complessivo del periodo				25.553	(1)	(476)		(125.906)	(100.830)	0	(100.830)
Destinazione perdita 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)
SALDO AL 30 GIUGNO 2021	62.225	12.462	667.389	(86.179)	218	(28.067)	372.403	(125.906)	874.545	0	874.545
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	62.225	12.462	667.389	(76.487)	230	(40.611)	379.798	(38.035)	966.971	2.795	969.766
Utile (perdita) del periodo								(2.995)	(2.995)	60	(2.935)
Altre componenti dell'utile complessivo:				55.407	(3)				55.404	0	55.404
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati (<i>cash flow hedge</i>), al netto dell'effetto fiscale				55.407					55.407	0	55.407
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					(3)				(3)	0	(3)
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> delle partecipazioni								0	0	0	0
Utile (perdita) complessivo del periodo				55.407	(3)			(2.995)	52.409	60	52.469
Destinazione perdita dell'esercizio precedente							(38.035)	38.035	0	0	0
Altre variazioni								0	0	0	0
SALDO AL 30 GIUGNO 2022	62.225	12.462	667.389	(21.080)	227	(40.611)	341.763	(2.995)	1.019.380	2.855	1.022.235

Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(2.935)	(125.906)
Rettificato da:		
Ammortamenti	54.318	52.055
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20.371	26.503
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	642	(10)
Variazione altri fondi	(5.607)	(4.607)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	97	417
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	1.208	(586)
Altri costi (ricavi) non monetari	5.962	4.846
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	280.943	(57.640)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	354.999	(104.928)
Investimenti in attività materiali (*)	(6.888)	(7.442)
Investimenti in attività immateriali (**)	(78.538)	(64.141)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(16.699)	(23.404)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(975)	0
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	0	(12.150)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	197	4.003
Variazione netta delle altre attività non correnti	4	8
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(102.899)	(103.126)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	491.887
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(400.001)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	0	(200.000)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(2.359)	(50.719)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(120.373)	(150)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(122.732)	(158.983)
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)	129.368	(367.037)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	661.640	1.097.229
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	791.008	730.192

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 48 mila euro nel primo semestre 2022 e per 280 mila euro nel primo semestre 2021;

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

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	(53.408)	3.239
Interessi attivi incassati	304	25
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	26.947	33.686



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 (61.843.068, pari al 99,387% del capitale).

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 2 agosto 2022 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 2022 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 2021, 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 2021, predisposto secondo gli International Financial Reporting Standards (IFRS).

Gli schemi di bilancio sono gli stessi adottati nel bilancio consolidato annuale al 31 dicembre 2021.

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 2022 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 primo semestre 2021, si segnala l'inclusione nel perimetro di consolidamento delle società Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l., il cui controllo è stato acquisito in data 1 luglio 2021 e, quindi, consolidate nel 2021 a partire dal secondo semestre.

Inoltre, si ricorda che, nel primo semestre 2021, la società ADR Ingegneria S.p.A. era divenuta operativa dall'1 marzo, in conseguenza dell'affitto del ramo d'azienda di Spea Engineering S.p.A., specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

In data 28 giugno 2022 è stata costituita la nuova società UrbanV S.p.A., partecipata da ADR al 65%, che si occuperà di attività relative al settore dell'Advanced Air Mobility (AAM) e dell'Urban Air Mobility (UAM). Tale partecipazione è stata classificata tra le imprese a controllo congiunto (joint venture) e pertanto valutata con il metodo del patrimonio netto

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 2021 al quale si rinvia.

4. Principi contabili applicati

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, cui si rinvia, nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

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'ultima 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, e da ultimo – con Decreto del 18 novembre 2021- ancora per il triennio 2022 – 2024.

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)	30.06.2022	31.12.2021
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	742.197	742.197
TOTALE	891.302	891.302

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

- i beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio e utilizzati per l'esercizio di attività soggette a regolamentazione tariffaria sono posseduti in regime di proprietà sino al termine della concessione. Da ciò 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, ad ADR spetterà il diritto incondizionato a ricevere un compenso pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata ("diritto di subentro").

Al 30 giugno 2022, i beni in esercizio aventi una vita utile regolatoria che supera la durata residua della concessione sono relativi alla nuova area di imbarco A, a fronte dei quali è stato iscritto, tra le Attività finanziarie non correnti, un diritto di subentro pari a 14,9 milioni di euro.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 Attività materiali

	(MIGLIAIA DI EURO)			31.12.2021				VARIAZIONE				30.06.2022		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO				
Terreni e fabbricati	16.837	(1.080)	15.757	0	(94)	0		16.837	(1.174)	15.663				
Impianti e macchinari	98.476	(91.730)	6.746	2	(2.004)	183	0	98.029	(93.102)	4.927				
Attrezzature industriali e commerciali	15.698	(13.860)	1.838	187	(347)	579	0	16.397	(14.140)	2.257				
Altri beni	47.294	(34.736)	12.558	3.858	(2.767)	5.621	0	56.773	(37.503)	19.270				
Immobilizzazioni in corso e acconti	10.050	0	10.050	2.841	0	(6.439)	0	6.452	0	6.452				
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.997	(2.048)	3.949	0	(676)	(62)	0	5.683	(2.472)	3.211				
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	194.352	(143.454)	50.898	6.888	(5.888)	(118)	0	200.171	(148.391)	51.780				

	(MIGLIAIA DI EURO)			31.12.2020					VARIAZIONE				30.06.2021		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	VAR.NE AREA CONSOL.	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				
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	175.585	(123.621)	51.964	7.442	(7.125)	(100)	2.158	0	190.751	(136.412)	54.339				

Le Attività materiali, pari a 51.780 mila euro (50.898 mila euro al 31 dicembre 2021), si incrementano nel periodo di 882 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (6.888 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti del semestre (5.888 mila euro).

Gli investimenti, pari a 6.888 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Altri beni (3.858 mila euro), all'installazione di monitor, ledwall ed apparati per il *self boarding pass* per 2.372 mila euro e per l'acquisizione di banchi gate e sedute dell'area di imbarco A per 1.444 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (2.841 mila euro), all'acquisizione di macchine RX per controllo bagagli, forniture di monitor, apparati e altri complessi elettronici per complessivi 2.442 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)	31.12.2021				VARIAZIONE			30.06.2022			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.053.374)	1.114.592	0	(22.738)	0	2.167.966	0	(1.076.112)	1.091.854
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.691.608	0	(332.661)	1.358.947	72.331	(21.041)	(14.890)	1.749.049	0	(353.702)	1.395.347
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.859.574	0	(1.386.035)	2.473.539	72.331	(43.779)	(14.890)	3.917.015	0	(1.429.814)	2.487.201
Altre attività immateriali	106.338	(41)	(78.254)	28.043	6.207	(4.586)	(19)	112.526	(41)	(82.840)	29.645
Anticipi a fornitori	725	0	0	725	0	0	(61)	664	0	0	664
Diritto d'uso: altre imm. immat.	521	0	(108)	413	0	(65)	0	521		(173)	348
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	107.584	(41)	(78.362)	29.181	6.207	(4.651)	(80)	113.711	(41)	(83.013)	30.657
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.967.158	(41)	(1.464.397)	2.502.720	78.538	(48.430)	(14.970)	4.030.726	(41)	(1.512.827)	2.517.858

	(MIGLIAIA DI EURO)				31.12.2020				VARIAZIONE				30.06.2021			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	VAR.NE AREA CONSOL.	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO				
Diritti concessori																
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				
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.729.225	0	(1.293.443)	2.435.782	58.481	(41.774)	0	5	3.787.705	0	(1.335.211)	2.452.494				
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 imm. immat	0	0	0	0	521	(43)	0	0	521		(43)	478				
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	117.054	(41)	(71.823)	45.190	5.660	(3.156)	(21.757)	(207)	100.750	(41)	(74.979)	25.730				
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.846.279	(41)	(1.365.266)	2.480.972	64.141	(44.930)	(21.757)	(202)	3.888.455	(41)	(1.410.190)	2.478.224				

Le Attività immateriali, pari a 2.517.858 mila euro (2.502.720 mila euro al 31 dicembre 2021) si incrementano di 15.138 mila euro principalmente per effetto investimenti del periodo pari a 78.538 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti del semestre, pari a 48.430 mila euro e dalla riclassifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al "diritto di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (14.890 mila euro).

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

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

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 72.331 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 40,2 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 17,9 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 1,6 milioni di euro;
- interventi Area d'imbarco E/F per 4,8 milioni di euro.

In assenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività immateriali, queste non sono state sottoposte ad impairment test.

Le Altre attività immateriali, pari a 29.645 mila euro (28.043 mila euro al 31 dicembre 2021), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti del periodo, pari a 6.207 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
IMPRESE COLLEGATE			
Spea Engineering S.p.A.	6.612	6.712	(100)
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	6.612	6.712	(100)
JOINT VENTURE			
UrbanV S.p.A.	975	0	975
	975	0	975
ALTRE IMPRESE			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	12.543	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	697	697	0
S.A.CAL. S.p.A.	0	0	0
Consorzio CAIE	1	1	0
Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.	1	1	0
	13.242	13.242	0
TOTALE	20.829	19.954	875

Rispetto al 31 dicembre 2021, la variazione delle Partecipazioni di 875 mila euro è attribuibile a:

- iscrizione, tra le Partecipazioni in joint venture, della partecipazione, pari a 975 mila euro, nella società UrbanV S.p.A. (65%), costituita in data 28 giugno 2022;
- decremento del valore della partecipazione in Spea Engineering (20%) per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -97 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita del periodo della partecipata), 3 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo.

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale, in favore dei 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 Aeroporti, 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 Aeroporti e 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)	30.06.2022			31.12.2021		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	28.968	28.968	0	1.900	1.900	0
Altre attività finanziarie	137.524	122.148	15.376	2.494	1.776	718
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINZIARIE	166.492	151.116	15.376	4.394	3.676	718

Derivati con fair value attivo

Al 30 giugno 2022, i derivati con fair value attivo ammontano a 28.968 mila euro, interamente riferibili ai cinque contratti di tipo Interest Rate Swap forward starting stipulati nel 2018 e nel 2021 per un nozionale complessivo di 400 milioni di euro, e ristrutturati nel primo semestre 2022, detenuti a copertura del rischio tasso di interesse. Al 31 dicembre 2021 tale voce risultava pari a 1.900 mila euro e si riferiscono a soli due contratti IRS stipulati nel 2021 con nozionale complessivo di 100 milioni di euro.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 15.376 mila euro (718 mila euro al 31 dicembre 2021) e si riferiscono essenzialmente all'iscrizione del diritto di subentro per 14.891 mila euro, riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che trova la sua prima applicazione in questa semestrale per l'entrata in esercizio nel mese di maggio del nuovo molo di imbarco A, la cui componente infrastrutturale è dotata di una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale

Tale voce include anche gli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento Revolving, che, anche nel primo semestre 2022, è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 122.148 mila euro (1.776 mila euro al 31 dicembre 2021) e si incrementano rispetto a dicembre 2021 principalmente per la sottoscrizione di un deposito bancario a termine per nominali 120.000 mila euro, avente scadenza marzo 2024 e svincolabile, a richiesta, con sei mesi di preavviso; la voce include, inoltre, il credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. per 1.350 mila euro, a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora corrisposti.

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	VARIAZIONE			30.06.2022
		ACCANTO- NAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	32.872	1.307	(1.613)	0	32.566
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	41	0	0	0	41
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	39.235	376	(2)	0	39.609
Costo ammortizzato e strumenti derivati	24.182	0	(12)	(17.497)	6.673
Fondi rischi e oneri	5.367	296	(1.095)	0	4.568
Perdite fiscali e ACE	31.875	479	(917)	0	31.437
Altre	1.315	277	(251)	0	1.341
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	134.887	2.735	(3.890)	(17.497)	116.235
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Applicazione IFRIC 12	43.939	593	(528)	0	44.004
Altre	497	0	(10)	0	487
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	44.436	593	(538)	0	44.491
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	90.451	2.142	(3.352)	(17.497)	71.744

Il decremento di 18.707 mila euro registrato nel primo semestre 2022 è ascrivibile principalmente alla variazione positiva del fair value dei derivati.

In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 466 mila euro (470 mila euro al 31 dicembre 2021), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 229.730 mila euro (192.202 mila euro al 31 dicembre 2021), comprendono:

- rimanenze, pari a 5.917 mila euro (6.500 mila euro al 31 dicembre 2021), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, sistemi di telecomunicazione e materiali per l'edilizia;
- attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 1.134 mila euro (1.105 euro al 31 dicembre 2021) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Infrastrutture;
- crediti commerciali, pari a 222.679 mila euro (184.597 mila euro al 31 dicembre 2021).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti verso clienti	384.953	346.980	37.973
Crediti verso impresa controllante	82	131	(49)
Altri crediti commerciali	7.116	4.004	3.112
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	392.151	351.115	41.036
Fondo svalutazione crediti	(167.729)	(164.775)	(2.954)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(1.743)	(1.743)	0
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(169.472)	(166.518)	(2.954)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	222.679	184.597	38.082

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 37.973 mila euro dovuta all'aumento dei volumi di attività registrato nel semestre.

Il fondo svalutazione crediti include, tra gli altri, gli accantonamenti, effettuati nel 2021, relativi ai crediti per servizi regolamentati verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria.

Con riferimento, invece, ai crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, gli stessi 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 7.116 mila euro (4.004 mila euro al 31 dicembre 2021), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	INCREMENTI	DECREMENTI	30.06.2022
Fondo svalutazione crediti	164.775	2.990	(36)	167.729
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	1.743	0	0	1.743
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	166.518	2.990	(36)	169.472

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

6.8 Attività e passività per imposte correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	18.759	73.580	(54.821)	0	0	0
IRES	79	155	(76)	5.601	7.320	(1.719)
IRAP	0	0	0	1.612	201	1.411
TOTALE	18.838	73.735	(54.897)	7.213	7.521	(308)

Le Attività per imposte correnti includono essenzialmente il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante) per tassazione consolidata, pari a 18.759 mila euro. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile essenzialmente all'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti, parzialmente compensato dall'iscrizione del credito per tassazione consolidata sulla perdita fiscale rilevata nel semestre.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 7.213 mila e registrano un decremento di 308 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021, attribuibile principalmente all'effetto combinato del pagamento della seconda rata 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, parzialmente compensato dall'iscrizione del debito per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento dell'avviamento della società controllata ADR Infrastrutture.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	40.723	37.292	3.431
Crediti verso altri	7.621	227.567	(219.946)
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	48.826	265.341	(216.515)

I Crediti tributari, pari a 40.723 mila euro, sono composti principalmente da:

- credito IVA per 31.986 mila euro (28.654 mila euro al 31 dicembre 2021);
- iscrizione di un'Attività per imposta sostitutiva da riallineamento derivante dall'operazione, effettuata nel primo semestre 2022, di affrancamento del valore fiscale dell'avviamento iscritto dalla società ADR Infrastrutture nel 2021 (2.699 mila euro);
- 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.

La variazione dei Crediti verso altri, pari a -219.946 mila euro, è ascrivibile essenzialmente all'incasso per 219.237 mila euro del credito per contributo pubblico, iscritto nel bilancio 2021, relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. In dettaglio:

- in data 8 marzo 2022, è stato incassato da ADR un importo di 109,6 milioni di euro, corrispondente ad un'anticipazione del 50% della richiesta di ristoro del danno;

- in data 20 maggio 2022, ADR ha incassato il saldo del 50%, a seguito dell'emanazione del Decreto Direttoriale prot. N. 34 del 5 maggio 2022, con il quale è stata accolta l'istanza di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali di cui alla L. 178/2020, presentata da ADR in data 26 gennaio 2022, con il riconoscimento ad ADR dell'importo di 219.237 mila euro, quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 11.3 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	240.545	411.303	(170.758)
Mezzi Equivalenti	550.000	250.000	300.000
Denaro e valori in cassa	463	337	126
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	791.008	661.640	129.368

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si incrementano di 129.368 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto del flusso monetario positivo delle attività operative, parzialmente compensato dai flussi monetari negativi degli investimenti e delle attività di finanziamento del periodo.

Per la disamina della riserva di liquidità del Gruppo si rinvia alla Nota 9.3.

6.11 Patrimonio netto

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	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	(21.080)	(76.487)	55.407
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	227	230	(3)
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	(40.611)	0
Altre riserve e utili portati a nuovo	341.763	379.798	(38.035)
Utile (perdita) del periodo	(2.995)	(38.035)	35.040
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.019.380	966.971	52.409
Capitale Sociale e Riserve	2.795	2.718	77
Utile (perdita) del periodo	60	77	(17)
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	2.855	2.795	60
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.022.235	969.766	52.469

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 2.995 mila euro;

- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 55.404 mila euro derivante essenzialmente dalla variazione positiva del fair value dei derivati di cash flow hedge (+55.407 mila euro, al netto dell'effetto fiscale);

Al 30 giugno 2022, 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 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022
VALORE INIZIALE FONDO TFR	15.185
Costo corrente	50
Interessi passivi	31
Totale costi rilevati a conto economico	81
Liquidazioni/utilizzi	(288)
VALORE FINALE FONDO TFR	14.978
di cui:	
quota non corrente	14.003
quota corrente	975

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("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.

In accordo con quanto previsto dallo IAS 19, non si è proceduto alla stima attuariale del fondo TFR al 30 giugno 2022 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 2021.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI (*)	30.06.2022
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	216.871	20.371	611	(16.699)	221.154
di cui:					
quota corrente	55.138				70.388
quota non corrente	161.733				150.766

(*) di cui utilizzi per costi esterni pari a 15.352 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 1.347 mila euro.

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali 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.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	DECREMENTI PER STORNO FONDI		UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2022
		ACC.TI	ECCEDENTI		
Fondo imposte	7.133	0	(1.992)	0	5.141
Fondi per vertenze in corso e potenziali	16.561	19	(3.064)	(238)	13.278
Fondo assicurazioni interne	918	0	(94)	0	824
Fondo copertura perdite partecipate	0	0	0	0	0
Fondo ristrutturazione	0	0	0	0	0
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	24.612	19	(5.150)	(238)	19.243
di cui:					
quota corrente	4.923				3.096
quota non corrente	19.689				16.147

Il fondo imposte, pari a 5.141 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; la riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile sostanzialmente al riassorbimento del fondo relativo al contenzioso in materia di accise sull'energia elettrica a seguito del passaggio in giudicato della sentenza della Commissione Tributaria Regionale che ha riconosciuto ad ADR una riduzione della pretesa sanzionatoria.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 13.278 mila euro (16.561 mila euro al 31 dicembre 2021), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine periodo. Tale fondo si è decrementato per effetto del riassorbimento del periodo (-3.064 mila euro) relativo a vertenze in corso con dipendenti e a partite non ricorrenti relative al personale dipendente.

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la 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.

6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022					31.12.2021		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA 1 E 5 ANNI	IN SCADENZA OLTRE I 5 ANNI	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.519.600	249.019	1.270.581	479.924	790.657	1.521.416	0	1.521.416
Finanziamenti a medio/lungo termine	674.338	24.039	650.299	357.445	292.854	674.244	17.884	656.360
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	17.007	17.007	0	0	0	18.541	18.541	0
Altre passività finanziarie	3.583	1.385	2.198	1.997	201	4.382	1.478	2.904
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.214.528	291.450	1.923.078	839.366	1.083.712	2.218.583	37.903	2.180.680
STRUMENTI FINANZIARI – DERIVATI	81.288	81.288	0	0	0	119.702	38.472	81.230
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.295.816	372.738	1.923.078	839.366	1.083.712	2.338.285	76.375	2.261.910

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	VARIAZIONI				30.06.2022
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
Prestiti obbligazionari	1.521.416	0	0	(5.343)	3.527	1.519.600
quota corrente	0					249.019
quota non corrente	1.521.416					1.270.581

Al 30 giugno 2022, i Prestiti obbligazionari si riducono di 1.816 mila euro principalmente per l'adeguamento del prestito obbligazionario A4 al tasso di cambio di fine periodo (-5.343 mila euro), in parte compensato dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+3.527 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 30 giugno 2022 emessi da ADR S.p.A.:

DENOMINAZIONE	VALORE NOMINALE (IN VALUTA)	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE FISSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Classe A4 (*)	215.000	GBP	249.019	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	500.000	EUR	479.924	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – “GREEN BOND”	300.000	EUR	298.136	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	500.000	EUR	492.521	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI			1.519.600					

(*) il valore iscritto in bilancio (249,0 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine periodo.

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

Oltre al 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 per un valore nominale di 500 milioni di euro;
- l'emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label “green”;
- l'emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label “sustainability-linked”, con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all'1,75%. L'emissione prevede l'applicazione di uno step-up sul margine fino ad un massimo di 25 bps, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework della Società.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese. Le obbligazioni “classe A4” sono quotate sia sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa del Lussemburgo che sul mercato ExtraMOT Pro gestito da Borsa Italiana.

Al 30 giugno 2022, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P all'emittente di ADR e alle emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB- (negative outlook), Baa3 (positive outlook) e BBB- (positive outlook).

Nel corso del primo semestre 2022:

- in data 22 febbraio l'agenzia S&P ha confermato il rating BBB-, con outlook positive;
- in data 6 aprile l'agenzia Moody's ha confermato il rating Baa3, con outlook positive;
- in data 26 aprile, l'agenzia Fitch ha rivisto il “rating watch positive” precedentemente assegnato ad ADR in “negative outlook”, riflettendo l'analoga decisione assunta sui rating della capogruppo Atlantia dopo l'annuncio dell'OPA di Edizione e Blackstone, anche in funzione degli “strong linkages” rilevati dall'agenzia tra ADR e Atlantia.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022		31.12.2021	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.519.600	1.341.977	1.521.416	1.605.633
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.519.600	1.341.977	1.521.416	1.605.633

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2022; 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), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2021, il fair value dei prestiti obbligazionari si riduce di 264 milioni di euro, variazione attribuibile al significativo incremento tanto dei tassi base quanto degli spread creditizi, come desumibili dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	VARIAZIONI			30.06.2022
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
Finanziamenti a medio/lungo termine	674.244	0	0	94	674.338
quota corrente	17.884				24.039
quota non corrente	656.360				650.299

I Finanziamenti a medio-lungo termine si incrementano di 94 mila euro per l'effetto sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 30 giugno 2022.

(MIGLIAIA DI EURO)

FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA	
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility ("RCF")	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	5 anni (*)	07.2023	
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	Prestito BNL 2020	200.000	200.000	199.753	EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55%	trimestrale	bullet	4 anni	05.2024	
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	131.667	131.557	EUR	I tranche (110.000)	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")	Prestito CDP 2016	150.000	143.333	143.244	EUR	I tranche (40.000)	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031	
						II tranche (30.000)		1,629%	amortising dal 2022	15 anni	11.2034
						III tranche (80.000)		1,070%	amortising dal 2023	15 anni	03.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	200.000	199.784	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035	
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		950.000	675.000	674.338							

(*) 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 a luglio 2023.

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo *senior unsecured*.

La Revolving Credit Facility ("RCF"), interamente disponibile al 30 giugno 2022, 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, composto al 30 giugno 2022 da: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Natixis, Société Générale, e UniCredit. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating creditizio di ADR.

Il finanziamento bancario da 200 milioni di euro concesso nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) paga un tasso variabile e ha scadenza bullet nel 2024.

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud”, e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente dalla BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). Al 30 giugno 2022, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse *tranche* aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2034. Tutte le *tranche* utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un’ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso 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 ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 8.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022		31.12.2021	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	474.585	390.525	474.566	468.605
Tasso variabile	199.753	198.196	199.678	202.811
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	674.338	588.721	674.244	671.416

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2022; 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), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione.

Rispetto al 31 dicembre 2021 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 83 milioni di euro, variazione attribuibile al significativo incremento dello spread creditizio incorporato nei tassi di sconto.

Altre passività finanziarie

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2021	VARIAZIONI				30.06.2022
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ.FIN.	RIMBORSI	DISMISSIONI	VALORE DI BILANCIO
Debiti per locazioni	4.382	0	18	(755)	(62)	3.583
quota corrente	1.478					1.385
quota non corrente	2.904					2.198

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si riduce di 799 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-755 mila euro).

Derivati con fair value passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Derivati con fair value passivo	81.062	119.468	(38.406)
Rateo interessi	226	234	(8)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	81.288	119.702	(38.414)
quota non corrente	0	81.230	(81.230)
quota corrente	81.288	38.472	42.816

Al 30 giugno 2022, i derivati con fair value passivo ammontano a 81.062 mila euro, interamente riconducibili ai due cross currency swap per un nozionale complessivo pari a 215 milioni di sterline inglesi / 325 milioni di euro che consentono di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso del prestito obbligazionario A4 in sterline. Al 31 dicembre 2021, il fair value di questi strumenti era pari a 81.230 mila euro.

Il saldo negativo di 119.468 mila euro al 31 dicembre 2021 accoglieva inoltre il fair value negativo di 38.238 mila euro attribuibile a tre dei contratti di tipo Interest Rate Swap forward starting stipulati a copertura del rischio tasso di interesse. Al 30 giugno 2022, tali contratti presentano un fair value positivo di 11.453 mila euro; si rinvia, pertanto, alla Nota 6.4.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(MIGLIAIA DI EURO)	di cui		31.12.2021	di cui
	30.06.2022	correlate		
Disponibilità liquide (A)	(241.008)		(411.640)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(550.000)		(250.000)	
Altre attività finanziarie correnti (C)	(151.116)	(1.350)	(3.676)	(1.350)
LIQUIDITA' (D=A+B+C)	(942.124)		(665.316)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	81.288		38.472	
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	291.450	130	37.903	129
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	372.738		76.375	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(569.386)		(588.941)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	652.497	220	659.264	286
Strumenti di debito (J)	1.270.581		1.602.646	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	1.923.078		2.261.910	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO come da raccomandazione ESMA del 4 marzo 2021 (M=H+L)	1.353.692		1.672.969	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(15.376)		(718)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)	1.338.316		1.672.251	

6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 1.968 mila euro e l'incremento rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

6.17 Debiti commerciali

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	144.889	126.340	18.549
Debiti verso imprese controllanti	843	192	651
Risconti passivi	6.936	6.753	183
Acconti e anticipi ricevuti	19.697	7.228	12.469
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	172.365	140.513	31.852

I Debiti verso fornitori, pari a 144.889 mila euro, si incrementano di 18.549 mila principalmente per effetto del maggiore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 19.697 mila euro, registrano un incremento di 12.469 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti.

6.18 Altre passività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	102.853	105.097	(2.244)
Debiti servizio antincendio	1.215	0	1.215
Debiti verso il personale	14.814	8.486	6.328
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	10.176	7.276	2.900
Debiti per depositi cauzionali	14.112	13.682	430
Altri debiti diversi	19.429	13.525	5.904
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	162.599	148.066	14.533

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 76.147 mila euro (77.833 mila euro al 31 dicembre 2021). 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. Il decremento del debito per addizionale, di 1.685 mila euro rispetto alla fine del 2021, riflette il correlato andamento, nel corso del periodo, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 22.959 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.305 mila euro al 31 dicembre 2021). 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 per servizio antincendio aumentano di 1.215 mila euro in relazione al costo maturato nel semestre, al netto della riclassifica del credito di 1.109 mila euro in essere alla fine dell'esercizio precedente relativo alle competenze del 2021.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si incrementano, rispettivamente di 6.328 mila euro e di 2.900 mila euro, principalmente per effetto dell'accertamento delle competenze del periodo correlate ai sistemi di incentivazione variabile e del progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali.

Gli Altri debiti diversi, pari a 19.429 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 12.188 mila euro, in aumento di 6.163 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 in relazione alla quota maturata nel periodo, al netto del pagamento della seconda rata 2021, effettuato a gennaio 2022.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi del primo semestre 2022 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022			1° SEMESTRE 2021		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	139.170	0	139.170	38.360	0	38.360
Infrastrutture centralizzate	4.094	0	4.094	2.029	0	2.029
Servizi di sicurezza	32.722	0	32.722	6.529	0	6.529
Altri	10.551	0	10.551	2.620	0	2.620
	186.537	0	186.537	49.538	0	49.538
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	3.581	17.708	21.289	2.843	14.480	17.323
Commerciali	0	35.220	35.220	0	6.879	6.879
Parcheggi	9.409	0	9.409	3.538	0	3.538
Pubblicità	2.328	0	2.328	538	0	538
Altri	4.074	268	4.342	2.619	8.180	10.799
	19.392	53.196	72.588	9.538	29.539	39.077
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	205.929	53.196	259.125	59.076	29.539	88.615
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	72.331	0	72.331	58.480	0	58.480
ALTRI RICAVI OPERATIVI	432	9.564	9.996	45	5.117	5.162
TOTALE RICAVI	278.692	62.760	341.452	117.601	34.656	152.257
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	93.541			68.034		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	185.151			49.567		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 259.125 mila euro, si incrementano del 192,4% rispetto al periodo a confronto principalmente per effetto della crescita delle attività aviation (+276,6%), in relazione alla ripresa dei volumi di traffico in assenza di variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento dell'85,8%, ha beneficiato dell'incremento dei passeggeri; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità. Tale andamento positivo è stato in parte compensato dalla flessione dei ricavi di ADR Infrastrutture per lavori realizzati verso terzi.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 72.331 mila euro, sono relativi sostanzialmente 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).

Gli Altri ricavi operativi, pari a 9.996 mila euro, sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Contributi e sovvenzioni	418	232
Plusvalenze da alienazioni	100	62
Riassorbimento fondo svalutazione crediti	34	0
Recuperi di spesa	6.995	1.673
Indennizzi da terzi	142	90
Altri proventi	2.307	3.105
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	9.996	5.162

L'incremento di 4.834 mila euro è attribuibile sostanzialmente all'inclusione nel perimetro di consolidamento, a partire dal secondo semestre 2021, della società Leonardo Energia, a cui fa capo la gestione della centrale di cogenerazione, che nel periodo in esame ha incrementato la cessione alla rete dell'energia elettrica prodotta dalla cogenerazione.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Carburante e lubrificanti	344	292
Energia elettrica, gas e acqua	11.417	1.953
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	2.164	4.163
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	13.925	6.408

L'incremento di 7.517 mila euro rispetto al periodo a confronto è attribuibile essenzialmente all'inclusione, a partire dal secondo semestre 2021, di Leonardo Energia nel perimetro di consolidamento, con un conseguente incremento dei costi di acquisto del gas, e, in misura minore, dall'aumento dei costi dell'energia elettrica acquistata sul mercato.

7.3 Costi per servizi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Costi per manutenzioni	24.875	19.155
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	15.352	21.829
Costi per servizi esterni	5.087	11.188
Costi per servizi di costruzione	59.697	50.659
Pulizie e disinfestazioni	3.023	2.571
Prestazioni professionali	5.224	4.260
Servizi antincendio	2.362	1.565
Altri costi	15.211	12.512
Compensi ad amministratori e sindaci	729	525
TOTALE COSTI PER SERVIZI	131.560	124.264

L'incremento dei costi per servizi, pari a 7.296 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+9.038 mila euro), nonché dei costi per attività manutentive (+5.720 mila euro) e per servizi di vigilanza e spese accessorie del personale (classificati questi ultimi negli Altri costi). Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-6.477 mila euro) e dei costi per servizi esterni (-6.101 mila euro) attribuibile sostanzialmente alla riduzione dei costi esterni per il servizio di energia elettrica e termica per effetto del consolidamento di Leonardo Energia a partire dal 1° luglio 2021.

7.4 Costo per il personale

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Salari e stipendi	67.264	49.475
Oneri sociali	19.510	14.309
Benefici successivi al rapporto di lavoro	3.856	3.643
Altri costi	2.753	909
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	93.383	68.336
di cui:		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	9.407	6.906
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.347	1.575

L'incremento del Costo per il personale di 25.047 mila euro rispetto al primo semestre 2021 è correlato alla crescita del volume di attività gestite, con un conseguente progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS/Fondo di Integrazione Salariale) ed incremento degli organici a tempo determinato, nonché alle maggiori competenze del periodo correlate ai sistemi di incentivazione variabile. Tali effetti sono parzialmente compensati dalla riduzione degli incentivi all'esodo rispetto allo stesso periodo del 2021.

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

FORZA MEDIA	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021	VARIAZIONE
Dirigenti	58,1	57,1	1,0
Quadri	297,2	279,0	18,2
Impiegati	1.722,9	1.590,5	132,4
Operai	1.059,0	1.045,5	13,5
TOTALE FORZA MEDIA	3.137,2	2.972,1	165,1

7.5 Altri costi operativi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Canoni concessori	10.551	2.364
Costi per godimento beni terzi	1.083	361
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.672	3.100
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(5.131)	3.508
<i>Altri costi:</i>		
Accantonamenti per svalutazione crediti	2.990	11.504
Imposte indirette e tasse	3.396	3.274
Oneri diversi	2.675	790
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	19.236	24.901

La voce Canoni concessori, pari a 10.551 mila euro, si incrementa di 8.187 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 (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri sono pari a -5.131 mila euro per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti a seguito dell'esito favorevole di contenziosi in materia tributaria e giuslavoristica (+3.508 mila euro di accantonamenti effettuati nel periodo a confronto). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli accantonamenti per svalutazione dei crediti sono pari a 2.990 mila euro e si riducono di 8.514 mila euro rispetto al periodo a confronto, che rifletteva l'aumento della tensione finanziaria nel settore riflessa nell'innalzamento del rischio di insoluto di alcuni clienti, principalmente aeronautici.

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -31.346 mila euro (-29.805 mila euro nel primo semestre 2021).

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
<i>Proventi per interessi</i>		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	661	150
<i>Proventi su derivati</i>		
Valutazione derivati	1.102	11.540
<i>Altri proventi</i>		
Interessi da clienti e da altri	3	3
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.766	11.693

I Proventi finanziari si riducono principalmente per la variazione intercorsa nel periodo del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline.

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	611	(8)
Interessi su prestiti obbligazionari	17.581	16.500
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	3.951	4.800
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	3.854	3.945
Altri oneri finanziari per interessi	211	148
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	25.597	25.393
Valutazione derivati	5.343	0
Differenziali	6.853	4.680
TOTALE ONERI SU DERIVATI	12.196	4.680
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	31	(2)
Altri oneri	19	12
TOTALE ALTRI ONERI	50	10
TOTALE ONERI FINANZIARI	38.454	30.075

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a +611 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si incrementano di 619 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 17.581 mila euro e si incrementano di 1.081 mila euro rispetto al periodo a confronto per effetto del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro emesso ad aprile 2021, variazione parzialmente compensata dal rimborso, a febbraio 2021, del prestito obbligazionario da 400 milioni di euro.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 3.951 mila euro, si riducono di 849 mila euro rispetto al primo semestre 2021 essenzialmente per effetto del rimborso anticipato volontario, a giugno 2021, del prestito assistito da garanzia SACE da 200 milioni di euro.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 5.343 mila euro e includono 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 (illustrate nella Nota 6.15).

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

La voce Differenziali include la quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel primo semestre 2022, relativa al fair value negativo sia dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di *unwinding* (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 1.003 mila euro) che dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di *unwinding* (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 2.187 mila euro).

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
Utili su cambi	5.343	22
Perdite su cambi	(1)	(11.445)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	5.342	(11.423)

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 -97 mila euro, accoglie l'effetto della svalutazione del valore della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. (-417 mila euro nel periodo a confronto relativi alla svalutazione del valore della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A.).

7.8 Imposte sul reddito

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2022	1° SEMESTRE 2021
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	(3.707)	(37.898)
IRAP	2.071	162
Imposta sostitutiva	73	10.980
	(1.563)	(26.756)
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	875	(681)
	875	(681)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	1.155	(690)
Imposte differite	55	104
	1.210	(586)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	522	(28.023)

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. e le società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l.

La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2022 è rappresentata da un onere 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 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 Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (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 Aeroporti, 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 Aeroporti e 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 sui dati consuntivati, 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 contratto Revolving Credit Facility e il contratto finanziario sottoscritto nel 2020 con BNL includono una soglia massima di *leverage ratio*.

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. La deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. *covenant holiday*) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino almeno alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. Nel corso del primo semestre 2022 ADR ha inoltre richiesto precauzionalmente di poter ottenere la deroga anche per la data di calcolo del 31 dicembre 2022, deroga che risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. La Società prosegue nell'attento monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria, al fine di poter richiedere con congruo anticipo ulteriori eventuali estensioni dei *covenant holiday* vigenti. Per aggiornamenti si rinvia alla Nota 12 Eventi successivi alla chiusura del periodo

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 il rispetto di *covenant* finanziari e prevede di obblighi di fare/non fare 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 2022 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 2021).

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto relativi all'attività di investimento.

Si segnala, inoltre, che in data 27 aprile 2022 ADR ha formalizzato un'offerta per l'acquisto dell'intera partecipazione detenuta da Finlombarda S.p.A. in Fiumicino Energia S.r.l., pari all'11,25% del capitale sociale, per un valore di 1,3 milioni euro. L'offerta è stata presentata a seguito della pubblicazione, avvenuta in data 1 marzo 2022 da parte di Finlombarda, di un avviso di vendita di alcune partecipazioni tra cui quella detenuta in Fiumicino Energia. Il 27 giugno 2022 è stata comunicata ad ADR l'aggiudicazione definitiva della procedura. Per un aggiornamento, si rinvia alla Nota 12 Eventi successivi alla chiusura del periodo.

9.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 30 giugno 2022 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.

Per quanto riguarda gli investimenti della liquidità e le operazioni in contratti derivati, il Gruppo gestisce il rischio di credito nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato, come tracciate dalle policy interne, ricorrendo preferenzialmente a controparti con elevato standing creditizio e monitorando su base continuativa che non si verifichino concentrazioni rilevanti di rischio di credito.

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 2022 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.161 milioni euro, composta da:

- 791,0 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);
- 120,0 milioni di euro riconducibili al deposito bancario a termine su cui è stata impiegata una corrispondente parte della liquidità e che viene esposto tra le altre attività finanziarie a breve termine.

Per le informazioni sugli effetti della epidemia COVID-19 si rinvia alla Nota 11.3.

Rischio di tasso di interesse e di cambio

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

Alla data del 30 giugno 2022 ADR ha in essere:

- due derivati di cross currency swap, con caratteristiche speculari, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; le obbligazioni A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline e facenti parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, sono infatti state coperte, per l'intera durata e l'intero importo (fino a scadenza nel 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina.
- cinque derivati di tipo interest rate swap forward starting detenuti a copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di nuovo debito altamente probabile, di cui i) tre sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nominale complessivo di 300 milioni di euro e ii) due sottoscritti il 20 dicembre 2021, per un valore nominale complessivo di 100 milioni di euro. Durante il primo semestre 2022 la data di attivazione di questi strumenti, originariamente prevista rispettivamente a febbraio 2022 e aprile 2022, è stata posticipata a maggio 2023, ferme restando le rispettive date di scadenza a febbraio 2032 e aprile 2032.

CONTROPARTE	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	SOTTOSTANTE	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 30.06.2022	AL 31.12.2021	A C/ECONOMICO (**)	A OCI (***)
Mediobanca, UniCredit	CCS	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso in GBP del 5,441% paga un tasso fisso in EUR del 6,4%	Classe A4	(6.567)	(12.078)	117	5.394
			C						(74.495)	(69.152)	(5.343)	0
			Totale						(81.062)	(81.230)	(5.226)	5.394
UniCredit, Intesa Sanpaolo, Société Générale	IRS FWD (*)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,816% e ricevono Euribor a 6 mesi	Debito Da Assumere	11.453	(38.238)	0	49.691
Gruppo Crédit Agricole, Barclays				12.2021	04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,092% e ricevono Euribor a 6 mesi		17.515	1.900	985	14.630
TOTALE									(52.094)	(117.568)	(4.241)	69.715
di cui:												
derivati con fair value attivo									28.968	1.900		
derivati con fair value passivo									(81.062)	(119.468)		

CF: cash flow value hedge - C: cambio - I: interesse

(*) IRS forward starting: data di attivazione maggio 2023

(**) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

Il Gruppo non ha in essere altre operazioni finanziarie 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)	30.06.2022			
	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con fair value positivo	0	28.968	0	28.968
Derivati con fair value negativo	0	(81.062)	0	(81.062)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(52.094)	0	(52.094)

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al fair value sono gli strumenti derivati, descritti nella Nota 9.3. 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 2022 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 18 novembre 2021 la Commissione Tributaria Regionale ha depositato la sentenza con la quale è stato accolto parzialmente il ricorso per riassunzione proposto da ADR. La società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni in materia di applicabilità delle esimenti da responsabilità sanzionatoria invocate in giudizio ha presentato ricorso in Cassazione, mentre l’Agenzia delle Dogane non ha impugnato la sentenza per la parte di propria soccombenza.
- 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 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 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. Il giudizio è attualmente pendente davanti al Tribunale di Roma, come da remissione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario. E' in corso l'espletamento della CTU tecnico contabile disposta dal Giudice; per l'esame della CTU è stata fissata l'udienza per il 19 ottobre 2022.
- 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 e Cassazione. In particolare:
 - Nel 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 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. Con sentenze nn. 795/2022, 981/2022 e 988/2022 sono stati accolti tutti i tre gli appelli proposti dai gestori, Total Aviazione e Air Total, c/ KAI-KRI e c/ Tamoil. Nel mese di giugno 2022, Alitalia in AS ha proposto ricorso in Cassazione in relazione alla sentenza n. 981/2022 (c/ KAI_KRI). Stanno decorrendo i termini per l'eventuale impugnativa anche delle altre due sentenze 795/2022 e 988/2022. Nel 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 prima comparizione delle Parti è stata differita al 25 marzo 2023.

- Nell'agosto 2020, è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel 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 LAI in as ha proposto appello. All'esito dell'udienza di comparizione delle Parti tenutasi il 9 maggio 2022, la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni al 11 dicembre 2023. Nel dicembre 2021 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Esso Italiana srl ed Exxonmobil Aviation International limited, ha parzialmente accolto la domanda di Alitalia, condannando Exxonmobil alla restituzione ad Alitalia delle airport fees, nella misura di 5,2 milioni di euro, ed ha accolto la domanda di garanzia e manleva, condannando ADR, SEA e SABCO a rimborsare a Exxonmobil il sopracitato importo. ADR ha proposto appello; all'esito dell'udienza di comparizione delle parti, tenutasi il 7 giugno 2022, il giudizio verrà riunito al separato appello proposto da SEA aggiornato, per la precisazione delle conclusioni, al 12 marzo 2024.

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, senza richieste cautelari, il D.M. n. 345/2018 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha approvato, con prescrizioni, il Piano degli Interventi di Contenimento e Abbattimento del rumore ("PICAR") di ADR. Il ricorso è stato discusso il 18 novembre 2020 e il 17 marzo 2021; il TAR Lazio lo ha respinto.
- 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. Con sentenza del 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. Con sentenza pubblicata il 18 ottobre 2021, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso del vettore, pronunciandosi definitivamente sulla legittimità del provvedimento impugnato.
- Sono stati notificati ad ADR due ulteriori ricorsi avverso il D.M. n. 345/2018, promossi dal vettore Wizzair operante su Ciampino: uno risarcitorio (ancora pendente) ed uno straordinario al Presidente della Repubblica, poi trasposto al TAR Lazio nel 2019 su istanza di ADR. Al TAR 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 del 17 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso e Wizzair ha impugnato tale sentenza al Consiglio di Stato. Con sentenza pubblicata il 31 gennaio 2022, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso del vettore.

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. 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.

ADR, l’11.08.2021, ha poi stipulato con ENAC - senza rinunciare alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020 - un apposito Atto Aggiuntivo all’Atto Unico, con il quale ha positivamente definito le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017, tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normativa del Contratto di Programma stesso.

ART ha successivamente fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all’atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR e, in data 16.12.2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell’Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio “diniego alla consultazione” in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell’atto aggiuntivo.

ADR ha quindi notificato, in data 14.02.2022, un ricorso al TAR Lazio avverso tale diniego di avvio della consultazione, chiedendone l’annullamento al Giudice Amministrativo, confermando la validità ed efficacia dell’atto aggiuntivo sottoscritto con ENAC. A fronte della richiesta cautelare di ADR di fissazione di una udienza di merito a breve, il TAR Lazio, in considerazione della rilevanza sul piano giuridico ed economico del tema oggetto del ricorso, ha autonomamente fissato l’udienza in tempi estremamente ravvicinati, al 20 luglio 2022. L’udienza di merito è stata rinviata al 23 novembre 2022, con l’accordo di tutte le parti, in considerazione delle interlocuzioni in corso.

Successivamente, in data 11 aprile 2022, ADR ha poi notificato ad ENAC e all’ART un ulteriore ricorso al TAR Lazio per l’accertamento dell’obbligatorietà *inter partes* dell’atto aggiuntivo sottoscritto da ADR e dall’ENAC in data 11 agosto 2021. Il ricorso si è reso necessario, in particolare, a seguito dell’invio da parte dell’Ente di una nuova proposta di revisione dell’atto aggiuntivo, come se questo non fosse ancora valido ed efficace.

Espropri per la Realizzazione Svincolo Cargo City

ADR, delegata da ENAC quale Autorità Espropriante (ai sensi del Testo Unico Espropriazioni) ha proceduto con le attività di esproprio necessarie per realizzare dello “Svincolo Cargo City”, opera prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, che per quota parte insiste su aree esterne al sedime aeroportuale. Tra i soggetti privati espropriati vi è la Società Nuova Agrisud Immobiliare Srl (Agrisud) per la quale ADR ha quantificato l’indennità provvisoria di esproprio in 315 mila euro, in base ad apposita Relazione di Stima elaborata dall’Agenzia delle Entrate. Agrisud non ha comunicato la propria condivisione dell’indennità e, pertanto, la suddetta somma è stata depositata presso la Ragioneria Territoriale dello Stato di Roma ed è stata attivata la Commissione Provinciale Espropri di Roma (CPE), Autorità competente a determinare in via definitiva la predetta indennità. La CPE ha stabilito per Agrisud un’indennità complessiva definitiva di 260 mila euro; la stima dell’indennità definitiva è stata notificata da ADR ad Agrisud.

Agrisud, in data 09.02.2021, ha notificato ad ADR (ed ENAC) specifico ricorso in Opposizione alla Stima con cui: i) ha contestato l’indennità definitiva come determinata dalla CPE; ii) ha quantificato l’indennità dovuta per l’esproprio in 6,9 milioni di euro; iii) ha richiesto al Giudice di voler condannare ADR (ed ENAC) al pagamento della somma determinata sub ii) o in quella maggiore o minore che sarà ritenuta di giustizia anche a seguito di specifica Consulenza Tecnica d’Ufficio.

ADR si è costituita nel giudizio. All'udienza del 12 maggio 2022, ADR ha contestato l'assoluta infondatezza della quantificazione dell'indennità operata da Agrisud, chiedendo che la causa sia rinviata per la precisazione delle conclusioni senza necessità di ulteriore istruttoria e senza necessità di nominare una Consulenza Tecnica d'Ufficio. La Corte si è riservata.

Piano manutenzioni straordinarie 2019 - aeroporto di Fiumicino

Con ricorso del 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 i Piani delle manutenzioni straordinarie 2019 per l'aeroporto di Fiumicino e di Ciampino. 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.

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, richiedendo 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 nel 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, per 2,5 milioni di euro. Moccia ha proposto appello con contestuale istanza di sospensione dell'efficacia del solo capo della sentenza relativo alla condanna al pagamento dell'indennità di occupazione; il Collegio ha accolto la suddetta istanza. La causa è aggiornata, per la precisazione delle conclusioni, all'udienza del 27 ottobre 2022.

Con provvedimento del 8 luglio 2022, nell'ambito di un'azione di accertamento preventivo avviato da controparte davanti il Tribunale di Roma, è stata ammessa la Consulenza Tecnica di Ufficio richiesta dal ricorrente avente ad oggetto l'impianto e gli eventuali danni da questo subiti. All'udienza del 13 luglio 2022 è stato formalizzato l'incarico al CTU e formulati i quesiti. Le Parti hanno individuato i rispettivi CTP. In data 20 luglio 2022 hanno avuto inizio le operazioni peritali. Quanto alle altre scadenze: (i) la prima bozza di relazione peritale andrà consegnata dal CTU entro il 15 novembre 2022, (ii) i CTP dovranno presentare le loro osservazioni entro il 5 dicembre 2022, (iii) la relazione peritale finale, salvo proroghe, sarà depositata dal CTU entro il 22 dicembre 2022.

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; si è in attesa della sentenza. Nel gennaio 2021, sia il Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell'ATI) hanno proposto ricorso in Cassazione per revocazione della suddetta ordinanza. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

- 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 iscritte nell'appalto per la realizzazione del Molo C. Il *petitum* complessivo è pari a 64,4 milioni di euro, oltre interessi e rivalutazione monetaria. Nel 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". Le operazioni peritali hanno avuto inizio nell'ottobre 2020. Anche a seguito del differimento dei termini richiesto dai Consulenti Tecnici e accolto dal Giudice, è stata depositata la relazione definitiva del CTU datata 31 luglio 2021 con cui, a parziale modifica di quanto concluso dallo stesso in occasione della bozza del 5 giugno 2021, è stato riconosciuto in favore dell'appaltatore un importo di 3,7 milioni di euro, rilasciando alla valutazione del Tribunale un importo ulteriore di 24,6 milioni di euro (la bozza provvisoria riconosceva in favore di Cimolai un importo di 5,6 milioni di euro, rilasciando alla valutazione del Tribunale un importo ulteriore di 4 milioni di euro). Il giudizio per la precisazione delle conclusioni è fissato il 15 dicembre 2022. Il presente giudizio verrà abbandonato. Con scambio di corrispondenza del 14.4.2022, infatti, Cimolai e ADR hanno perfezionato un accordo transattivo con cui – a fronte del riconoscimento a carico di ADR verso Cimolai della somma forfettaria di 4,8 milioni di euro quale corrispettivo integrativo per maggiori lavori richiesto dall'appaltatore - le Parti hanno rinunciato alle rispettive pretese di cui (i) al presente giudizio proposto da Cimolai quanto alle riserve (da n. 30 a n. 41) iscritte e (ii) al giudizio proposto da ADR nel marzo 2021 con cui è stata richiesta a Cimolai la restituzione delle somme che, a dire dell'ANAC (con delibera n. 759 del settembre 2019 a seguito di istruttoria sul Molo C) sarebbero state pagate in eccesso all'appaltatore (4,8 milioni di euro).

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.

In relazione alle censure mosse da ANAC, in ogni caso, ADR, nel marzo 2021 ha avviato, davanti al Tribunale di Roma, un'azione contro Cimolai richiedendo la ripetizione delle somme che, a dire dell'Autorità, sarebbero state pagate in eccesso a Cimolai (4,8 milioni di euro). Il presente giudizio verrà abbandonato. Con scambio di corrispondenza datata 14.4.2022, infatti, Cimolai e ADR hanno perfezionato un accordo transattivo con cui – a fronte del riconoscimento a carico di ADR verso Cimolai della somma forfettaria di 4,8 milioni di euro quale corrispettivo integrativo per maggiori lavori richiesto dall'appaltatore - le Parti hanno rinunciato alle rispettive pretese di cui (i) al presente giudizio proposto da ADR e (ii) al giudizio proposto da Cimolai nel novembre 2018 quanto alle riserve (da n. 30 a n. 41) iscritte nell'appalto per la realizzazione del Molo C.

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 Distaccamento dei Vigili del Fuoco e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC).

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

Il dibattimento davanti al Tribunale di Civitavecchia è iniziato il 15 ottobre 2018. Nel corso delle diverse udienze tenutesi fino a tutto il 10 marzo 2022, oltre le verifiche di carattere procedurale e la ricognizione delle Parti in causa, si è proceduto con l'escussione delle prove testimoniali a cominciare dai nominativi indicati dal Pubblico Ministero. La prossima udienza è fissata per il 23 settembre 2022 per l'esame di alcuni dei consulenti tecnici di parte.

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 2022 non risultano iscritte riserve dagli appaltatori (67 milioni di euro al 31 dicembre 2021) 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 stanziati tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

10. Rapporti con parti correlate

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

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

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2022		1° SEMESTRE 2022		31.12.2021		1° SEMESTRE 2021	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	19.211	602	0	(85)	73.755	192	194	(462)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	19.211	602	0	(85)	73.755	192	194	(462)
IMPRESE COLLEGATE								
Spea Engineering S.p.A.	10	1.263	105	0	74	1.490	86	(1.601)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	492	2.231	105	0	556	2.458	86	(1.601)
PARTI CORRELATE								
Leonardo Energia S.c.ar.l. (*)	0	0	0	0	0	0	79	(6.781)
Fiumicino Energia S.r.l. (*)	0	0	0	0	0	0	93	0
Telepass S.p.A.	104	28	0	(53)	83	18	2	(21)
Autogrill Italia S.p.A.	3.169	121	4.424	(65)	1.540	85	892	(70)
Autostrade per l'Italia S.p.A. (**)	0	0	0	(48)	7	107	49	(74)
Autostrade Tech S.p.A. (**)	0	0	0	(43)	0	81	0	(53)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(18)	0	0	0	(12)
Retail Italia Network S.r.l.	58	0	94	0	37	0	32	0
Telepass Pay S.p.A.	3	0	0	0	2	0	0	0
Essediese S.p.A. (**)	0	0	0	0	10	0	8	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni (**)	0	0	0	0	1	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	117	0	0	0	0	0	0
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	0	0	0	0	(8)
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	5	0	13	0	8	0	10	0
Pavimental S.p.A. (**)	0	0	0	(10)	267	2.315	451	(335)
PTSCLAS S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(2)
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. (**)	0	0	0	0	0	20	0	(4)
Key Management Personnel	0	465	0	(1.220)	0	483	0	(631)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	3.339	731	4.531	(1.457)	1.955	3.109	1.616	(7.991)
TOTALE	23.042	3.564	4.636	(1.542)	76.266	5.759	1.896	(10.054)

(*) Le società Fiumicino Energia e Leonardo Energia sono state incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo ADR, a partire dal 1° luglio 2021.

(**) con riferimento alle società facenti parte del gruppo Autostrade per l'Italia, sono esposti esclusivamente i dati economici relativi al periodo 1 gennaio 2022 – 30 aprile 2022, in relazione al perfezionamento della cessione di Autostrade per l'Italia da parte della controllante Atlantia, avvenuto in 5 maggio 2022.

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione delle 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;
- 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.

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 2022 ammontano a 1.220 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)	30.06.2022		1° SEMESTRE 2022		31.12.2021		1° SEMESTRE 2021	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	0	0	0	0	0	0	0
Spea Engineering S.p.A.	1.350	350	0	0	1.350	415	0	0
Pavimental S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(2)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	350	0	0	1.350	415	0	(2)
TOTALE	1.350	350	0	0	1.350	415	0	(2)

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 2022, 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 30.06.2022	SCADENZA VESTING	SCADENZA ESERCIZIO/ASSEGNAZIONE	PREZZO DI ESERCIZIO (EURO)	FAIR VALUE UNITARIO ALLA DATA DI ASSEGNAZIONE	FAIR VALUE RIVALUT. UNITARIO AL 30.06.2022	SCADENZA ATTESA ALLA DATA DI ASS. (ANNI)	TASSO DI INTERESSE E PRIVATO DI RISCHIO ALLA DATA DI ASS.	VOLATILITÀ ATTESA (=STORICA) ALLA DATA DI ASS.	DIVID. ATTESI ALLA DATA DI ASSEGNAZIONE
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	(48.912)	(21.202)	(541.568)	0	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	0	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	(515.355)	44.549	0	0	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	(52.784)	4.563	0	0	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 primo semestre è stato rilevato a conto economico, un onere di 1.232 mila di euro, in relazione alla variazione positiva del fair value dei diritti attribuiti; i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 30 giugno 2022 sono iscritti nelle altre passività correnti.

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

Nel corso del primo semestre 2022, 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

Nel primo semestre 2022, il sistema aeroportuale romano ha registrato 13,2 milioni di passeggeri. La consistente crescita dei volumi (passeggeri +319% e movimenti +140% rispetto al primo semestre 2021) si è concretizzata a partire dal secondo trimestre grazie alla drastica riduzione delle restrizioni di viaggio resa possibile dalla mitigazione degli effetti virali da COVID-19 (circa +330% rispetto allo stesso periodo del 2021). Siamo ancora distanti dai livelli pre-pandemia (passeggeri -44% e movimenti -36% rispetto allo stesso periodo del 2019), ma il trend è decisamente positivo e lascia sperare in tempi, per una piena ripresa, più rapidi rispetto a quelli preventivati solo qualche mese fa'.

L'andamento del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente un incremento del 192,4% rispetto al primo semestre 2021. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 7.1 Ricavi.

L'andamento dei costi ha risentito del maggiore volume di attività e della riapertura del Terminal 1 nel mese di agosto 2021. 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 assenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività immateriali, queste non sono state sottoposte ad impairment test.

Si segnala che, nel primo semestre 2022, la Capogruppo ADR ha incassato il credito per contributo pubblico pari a 219.237 mila euro, iscritto nel bilancio 2021, relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. In dettaglio:

- in data 8 marzo 2022, è stato incassato da ADR un importo di 109,6 milioni di euro, corrispondente ad un'anticipazione del 50% della richiesta di ristoro del danno;
- in data 20 maggio 2022, ADR ha incassato il saldo del 50%, a seguito dell'emanazione del Decreto Direttoriale prot. N. 34 del 5 maggio 2022, con il quale è stata accolta l'istanza di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali di cui alla L. 178/2020, presentata da ADR in data 26 gennaio 2022, con il riconoscimento ad ADR dell'importo di 219.237 mila euro, quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza del Gruppo. Al riguardo si ricorda che la deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei covenant finanziari (c.d. covenant holiday) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino almeno alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. Nel corso del primo semestre 2022, ADR ha, inoltre, richiesto precauzionalmente di poter ottenere la deroga anche per la data di calcolo del 31 dicembre 2022, deroga che risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15 Passività finanziarie, alla Nota 8 Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine e alla Nota 12 Eventi successivi alla chiusura del periodo.

11.4 Impatti derivanti dall'invasione russa dell'Ucraina

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, in accordo agli IFRS e ai recenti richiami delle autorità di vigilanza sui mercati finanziari, il Gruppo ADR ha valutato l'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina sulla posizione finanziaria, sulla performance e sui flussi di cassa.

Gli avvenimenti in Ucraina hanno comportato la chiusura dello spazio aereo in Russia, con il conseguente azzeramento, nel corso del primo semestre 2022, del traffico per l'Ucraina e Russia.

Alla data del presente bilancio semestrale consolidato abbreviato, il Gruppo sta monitorando costantemente le evoluzioni di tale conflitto per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business del Gruppo.

12. Eventi successivi alla chiusura del periodo

- Nel mese di luglio ADR ha ricevuto conferma di avvenuta approvazione dell'estensione dei covenant holiday fino alla data di verifica del 31 dicembre 2022 (compresa) anche da parte di quelle controparti bancarie i cui processi autorizzativi erano ancora in corso alla data del 30 giugno 2022. La formalizzazione delle relative lettere di consenso è attesa nel mese di agosto.
- Il 25 luglio 2022, S&P ha rivisto il rating di ADR a rialzo da BBB- (con outlook positive) a BBB (con outlook stable). La decisione è contestuale e collegata alla revisione del rating della capogruppo Atlantia da BB (con outlook positive) a BB+ (con outlook stable).
- In data 26 luglio 2022, ADR ha acquisito da Finlombarda S.p.A. e da Interfina S.r.l. le quote da queste detenute nel capitale di Fiumicino Energia S.r.l., rispettivamente pari all'11,25% e al 1,61%; a seguito di tali operazioni, la partecipazione di ADR nella società risulta pari al 100%.
- Con riferimento alla Delibera ART n. 77/2022, del 12 maggio 2022, avente ad oggetto "Monitoraggio dei diritti aeroportuali anno 2022. Avvio di un procedimento individuale, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27", in data 12 luglio 2022, ART ha richiesto ad ADR chiarimenti e documentazione integrativa a supporto di quanto rappresentato dalla Società nella propria memoria trasmessa all'Autorità il 10 giugno u.s.. ADR è in procinto di inviare quanto richiesto.
- Con riferimento alla Delibera ART n. 80 del 12 maggio 2022 con cui l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali", in data 14 luglio 2022, ADR, fermo restando le contestazioni già avanzate rispetto alla applicabilità dei modelli ART ai titolari di contratti di programma ai sensi dell'art 17, comma 34 bis, del DL 78/2009, ha inviato ad ART le proprie osservazioni nell'ambito della consultazione pubblica indetta con Delibera n. 80/2022 sul procedimento di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (avviato con Delibera n. 42/2022 del 23 marzo 2022) ed ha quindi trasmesso, ai sensi di quanto previsto in Allegato B alla Delibera n. 80/2022, la tabella sinottica riportante le proprie puntuali osservazioni nonché alcune considerazioni di impostazione generale. ADR ha, inoltre, chiesto di poter illustrare le suddette osservazioni innanzi al Consiglio dell'Autorità in occasione dell'audizione programmata per il 27 luglio 2022.

Il Consiglio di Amministrazione



Allegati

Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE (EURO)	SOCI	% POSSESSO	% INTERESSENZA GRUPPO ADR	METODO DI CONSOLIDAMENTO O CRITERIO DI VALUTAZIONE
CAOGRUPPO								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
IMPRESSE CONTROLLATE								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Ingegneria S.p.A.	99 1	100	Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR 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
Fiumicino Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	741.795	Aeroporti di Roma S.p.A.	87,14	87,14	Integrale
Leonardo Energia - Società Consortile ar.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A. Fiumicino Energia S.r.l.	10 90	88,43	Integrale
IMPRESSE COLLEGATE								
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
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
JOINT VENTURE								
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Advanced Air Mobility (AAM) e Urban Air Mobility (UAM)	Euro	50.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	65		Valutata con il metodo del patrimonio netto
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15		Valutata al fair value
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
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	23.920.556	Aeroporti di Roma S.p.A.	5,37		Valutata al fair value
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	114.864	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,08		Valutata al fair value
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE ¹ e turismo d'affari	Euro	133.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota (euro 1.000)		Valutata al fair value



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
PEC 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 e delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, del Gruppo Aeroporti di Roma al 30 giugno 2022. 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 2022 non sia stato redatto, in



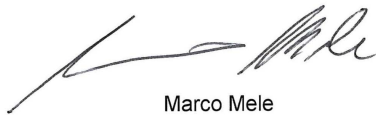
Gruppo Aeroporti di Roma

*Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato
30 giugno 2022*

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

Roma, 3 agosto 2022

KPMG S.p.A.



Marco Mele
Socio