



Bilancio al 31 dicembre 2005

Aeroporti di Roma Società per Azioni

Sede in Fiumicino (Roma) - Via dell'Aeroporto di Fiumicino, 320

Capitale Sociale: Euro 62.309.801 i.v.

www.adr.it

AEROPORTI DI ROMA S.P.A.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(fino alla data dell'Assemblea degli Azionisti del 21.4.2006)

Presidente	Dott. Francesco Di Giovanni <i>(dal 20.9.2005)</i> Ing. Federico Falck <i>(fino al 15.9.2005)</i>
Vice Presidente	Prof. Paolo Savona <i>(fino al 6.6.2005)</i>
Amministratore Delegato	Dott. Francesco Di Giovanni
Consiglieri	Mr. Marcus Charles Balmforth Dott. Rodolfo Baviera <i>(dal 9.11.2005)</i> Mr. Martyn Booth Dott. Andrea Ciffo Dott.ssa Giuseppina Corsi <i>(dal 15.7.2005)</i> Mr. Christopher Timothy Frost <i>(dal 3.2.2006)</i> Dott. Carlo Gatto <i>(dal 9.11.2005)</i> Rag. Luigi Manganelli <i>(dal 9.11.2005)</i> Mr. Nicholas Moore <i>(fino al 15.12.2005)</i> Dott. Cesare Pambianchi Mr. John Stuart Hugh Roberts Ing. Pier Giorgio Romiti Dott. Cesare Romiti Dott. Massimo Scarpelli <i>(fino al 15.9.2005)</i> Dott. Francesco Sensi <i>(fino al 15.9.2005)</i>
Segretario	Dott. Massimo Faccioli Pintozzi

COLLEGIO SINDACALE

(dopo l'Assemblea degli Azionisti del 4.6.2004)

Presidente	Dott. Fabrizio Rimassa
Sindaci Effettivi	Dott. Roberto Ascoli Dott. Giuseppe Cappella Dott. Giorgio Palasciano <i>(fino al 15.9.2005)</i> Dott. Luigi Tripodo Dott. Guido Zavadini <i>(dal 15.9.2005)</i>
Sindaci Supplenti	Dott. Giorgio Bovi <i>(fino al 15.9.2005)</i> Dott. Guido Zavadini <i>(fino al 15.9.2005)</i>

SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche S.p.A.

AEROPORTI DI ROMA S.P.A.**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE***(dopo l'Assemblea degli Azionisti e il Consiglio di Amministrazione del 21.4.2006)*

Presidente	Prof. Avv. Ernesto Stajano
Amministratore Delegato	Dott. Maurizio Basile
Consiglieri	Mr. Marcus Charles Balmforth Mr. Martyn Booth Mr. Christopher Timothy Frost Dott. Vito Alfonso Gamberale Dott. Alessandro Grimaldi Dott. Andrea Mondello Prof. Andrea Monorchio Mr. John Stuart Hugh Roberts Dott. Cesare Romiti Ing. Pier Giorgio Romiti Dott. Claudio Sposito
Segretario	Dott. Massimo Faccioli Pintozzi

COLLEGIO SINDACALE*(dopo l'Assemblea degli Azionisti del 4.6.2004 e del 21.4.2006)*

Presidente	Dott. Fabrizio Rimassa
Sindaci Effettivi	Dott. Roberto Ascoli Dott. Giuseppe Cappella Dott. Alessandro Grange Dott. Luigi Tripodo
Sindaci Supplenti	Dott. Nicola Lorito Dott. Guido Zavadini

DIRETTORE GENERALE	Dott. Maurizio Basile
---------------------------	-----------------------

SOCIETÀ DI REVISIONE	Deloitte & Touche S.p.A.
-----------------------------	--------------------------

L'Assemblea Straordinaria e Ordinaria degli Azionisti è stata convocata per il giorno 21 aprile 2006, alle ore 11, in prima convocazione, presso gli Uffici della Società in Fiumicino (RM), Via Lago di Traiano 100, ed occorrendo, in seconda convocazione, per il giorno 3 maggio 2006, stessi ora e luogo, per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno

Parte straordinaria

Modifica degli articoli 11, 14 e 16 dello Statuto Sociale.

Parte ordinaria

1. Relazioni e Bilancio al 31 dicembre 2005; deliberazioni inerenti e conseguenti.
2. Nomina del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2006/2008 e determinazione del compenso globale annuo.
3. Integrazione del Collegio Sindacale.
4. Conferimento incarico di revisione per l'anno 2006, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 58/1998.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 75 parte II del 30 marzo 2006.

Indice generale

Relazioni e Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2005

9

Relazioni e Bilancio della Società al 31 dicembre 2005

117

Consolidated Report
and Financial Statements 2005

259

Company Report
and Financial Statements 2005

363

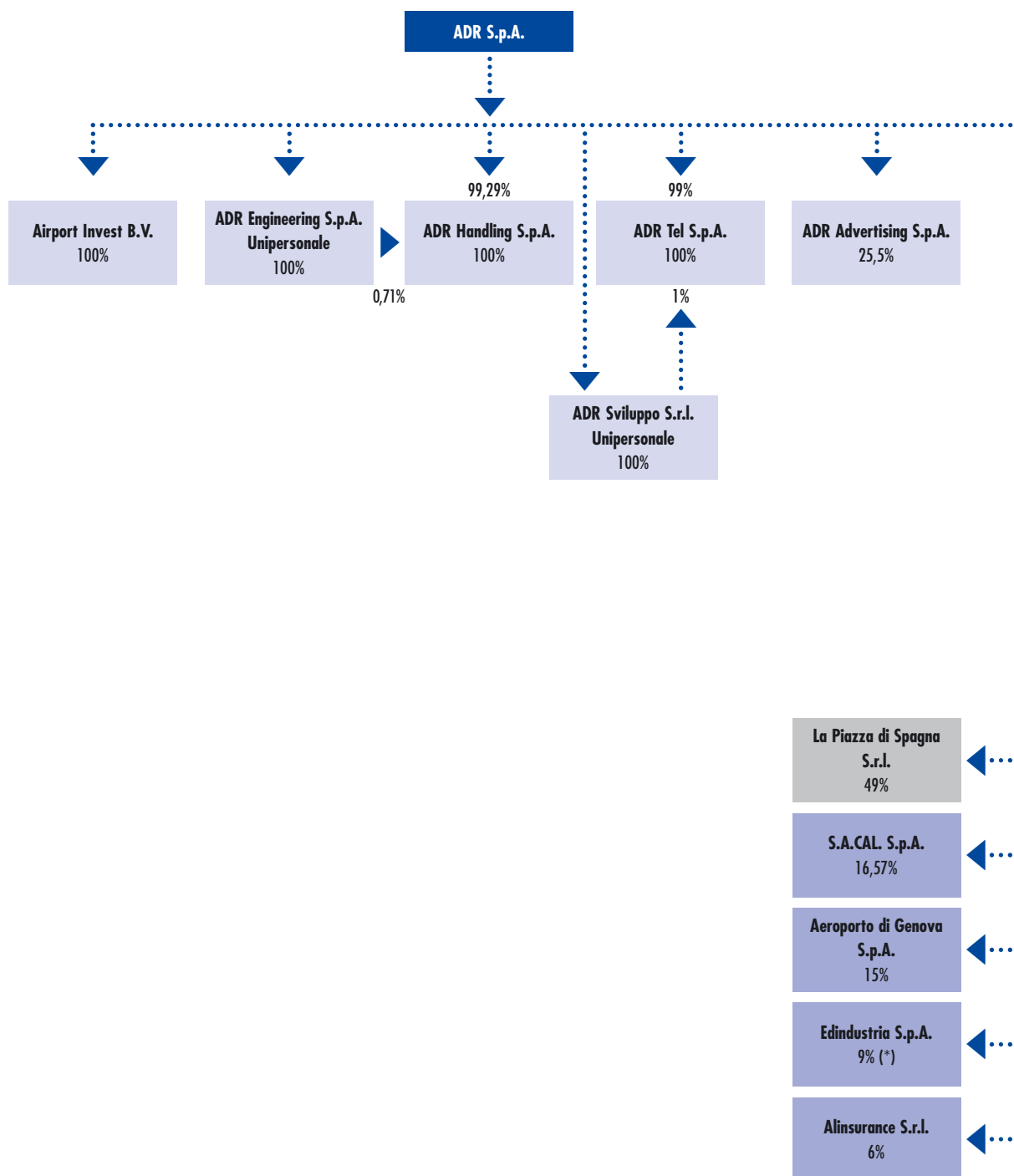


Relazioni e Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2005

Il Gruppo ADR	12
Dati salienti	13
Relazione sulla gestione	15
L'andamento della gestione del Gruppo	17
Relazione introduttiva	17
Lo scenario:	18
• Principali indicatori macroeconomici	18
• Quadro normativo e regolamentare	21
Le attività:	26
• Attività aeronautiche	26
• Attività immobiliari	33
• Attività commerciali	34
• Servizi tecnici e informatici	36
• Tutela ambientale	37
• Qualità	39
Gli investimenti del Gruppo	42
L'attività di ricerca e sviluppo	45
Il personale di Gruppo	45
Operazioni societarie	47
Operazioni finanziarie	48
Andamento economico-finanziario del Gruppo ADR	49
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento di società	54
Rapporti con imprese controllanti e con altre parti correlate	55
Informativa sulle azioni proprie o della controllante in portafoglio	55
Informativa relativa alla gestione del rischio finanziario	55
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	56
Evoluzione della gestione per l'esercizio 2006	57
Bilancio consolidato 2005	59
Stato patrimoniale e Conto economico consolidati	61
Stato patrimoniale consolidato: Attivo	62
Stato patrimoniale consolidato: Passivo	63

Conti d'ordine consolidati	64
Conto economico consolidato	65
Nota integrativa al Bilancio consolidato	67
Principi generali	69
Area di consolidamento	69
Criteri di consolidamento	71
Criteri di valutazione	72
Informazioni sullo Stato patrimoniale consolidato:	77
• Immobilizzazioni	77
• Attivo circolante	83
• Ratei e risconti (attivi)	86
• Patrimonio netto	87
• Fondi per rischi e oneri	88
• Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	89
• Debiti	89
• Ratei e risconti (passivi)	92
Informazioni sui Conti d'ordine consolidati:	93
• Garanzie personali prestate	93
• Impegni di acquisto e di vendita	93
• Altri conti d'ordine	94
Informazioni sul Conto economico consolidato:	95
• Valore della produzione	95
• Costi della produzione	97
• Proventi e oneri finanziari	98
• Rettifiche di valore di attività finanziarie	99
• Proventi e oneri straordinari	100
• Imposte	101
Altre informazioni:	102
• Numero dei dipendenti	102
• Compensi ad Amministratori e Sindaci	102
• Informazioni riguardanti situazioni di contenzioso	102
Relazione della Società di Revisione	113

Il Gruppo ADR



Imprese controllate

Imprese collegate

Partecipazioni in altre imprese

(*) partecipazione ceduta il 16 febbraio 2006

La tabella seguente riassume i principali dati di traffico dell'esercizio 2005 sul sistema aeroportuale romano con evidenza delle variazioni rispetto al 2004.

ANDAMENTO VOLUMI RILEVANTI

Componente di traffico	Sistema (°)	Variazione %
Movimenti (n.)	367.073	+3,7%
Tonnellaggio (ton.)	25.838.643	+3,5%
Passeggeri totali	32.928.114	+7,3%
Merce totale (ton.)	152.969	(0,5%)

(°) Fiumicino + Ciampino

La tabella seguente riassume le principali informazioni economiche e finanziarie del Gruppo ADR relative all'esercizio 2005.

GRUPPO ADR

Dati consolidati economici, patrimoniali e finanziari

(migliaia di euro)	2005	2004	2003	2002
Ricavi	580.702	556.784	518.193	510.163
Margine operativo lordo	261.082	250.363	217.881	208.965
Risultato operativo	147.045	126.927	111.367	113.127
Utile netto:				
• di competenza di terzi	1.148	2.518	3.110	3.261
• di competenza del Gruppo	79.691	3.942	(2.027)	5.187
Investimenti	75.826	56.080	54.002	53.513

	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2002
Capitale investito	2.125.824	2.306.006	2.349.469	2.336.183
Patrimonio netto (compresa quota terzi)	776.065	723.729	709.321	766.185
Patrimonio netto del Gruppo	774.072	701.558	689.030	718.754
Indebitamento finanziario netto	1.349.759	1.582.277	1.640.148	1.569.998
Numero dipendenti a fine esercizio	3.583	3.709	3.694	3.607

Indici	2005	2004	2003	2002
Ricavi/n. medio risorse impiegate (Euro/000)	167	160	155	147
N. passeggeri/ n. medio risorse impiegate	9.487	8.822	8.389	7.588

L'ANDAMENTO DELLA GESTIONE DEL GRUPPO

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Signori Azionisti,

il Gruppo ADR ha operato nel 2005 in un contesto caratterizzato ancora dalla mancata soluzione dei fattori principali di criticità che avevano già influenzato i risultati del precedente esercizio.

L'andamento dell'economia nazionale non ha mostrato segnali di crescita, la crisi del principale vettore nazionale non ha trovato ancora una definitiva soluzione ed inoltre, a seguito di un intervento legislativo, è stato di fatto sospeso l'*iter* di approvazione dell'Accordo di Programma, concernente gli adeguamenti tariffari, quando ormai era nella sua fase conclusiva. Questo ha comportato di fatto un ulteriore rinvio nel processo di adeguamento dei diritti aeroportuali e delle tariffe regolamentate ormai bloccate da anni.

Il Gruppo ha reagito a questa non facile situazione di contesto dando ancora maggiore impulso all'attuazione dei principali programmi di piano: sul fronte del business attraverso un deciso rilancio delle attività commerciali gestite direttamente, sul piano strategico attraverso il disimpegno dalla partecipazione, acquisita nel 1998, nella gestione degli aeroporti sudafricani ormai priva di significativi elementi sinergici, dal punto di vista finanziario riducendo il debito bancario utilizzato per 105 milioni di euro ed infine, sul fronte dei costi, attraverso un'attenta politica di contenimento di tutte le principali voci, nonché con il lancio di un importante piano di riorganizzazione e ristrutturazione.

Il Gruppo peraltro non ha rinunciato ad intensificare, in coerenza con il piano, il programma di investimenti sul sistema aeroportuale. L'ammontare complessivo nel 2005 è stato di quasi 76 milioni di euro, superiore, rispetto all'anno precedente, di 20 milioni di euro.

I risultati di traffico, con una crescita dei passeggeri attestatasi al 7,3%, pongono il sistema romano ancora ai vertici in Europa.

Ma nell'analisi è evidente che il risultato è di segno opposto (-1,1%) prendendo a riferimento la sola componente nazionale; inoltre, se si escludono gli ottimi risultati dell'aeroporto di Ciampino, dedicato alle compagnie "low-cost", il solo Fiumicino ha fatto registrare un più moderato +2,0% di crescita.

Il fatturato del Gruppo è stato pari a 580,7 milioni di euro con un incremento del 4,3% rispetto al 2004 trainato dal buon andamento delle attività commerciali gestite direttamente (+21,5%).

Il margine operativo lordo è aumentato in eguale misura (+4,3%) grazie ad un sensibile recupero di efficienza nei processi produttivi.

Il risultato netto, pari a 79,7 milioni di euro, beneficia della riduzione degli oneri finanziari (-6,8 milioni di euro) e degli effetti economici positivi straordinari derivanti dalla vendita della partecipazione detenuta nella società di gestione degli aeroporti sudafricani.

Il debito finanziario netto si è ridotto di 232,5 milioni di euro attestandosi alla fine dell'esercizio al valore di 1.349,8 milioni di euro.

LO SCENARIO

Principali indicatori macroeconomici

La ripresa internazionale¹ prosegue su ritmi sostenuti e forse più intensi del previsto, poiché l'attività economica si mantiene vivace sia negli Stati Uniti sia in Asia, soprattutto in Cina dove ancora non si avvertono segni di raffreddamento.

Dopo aver fortemente rallentato nella prima metà dell'anno, a partire dalla scorsa estate il commercio mondiale ha ripreso a crescere a ritmi molto sostenuti e prossimi a quelli fatti registrare nel corso del 2004, quando segnò un tasso di crescita eccezionalmente elevato (10,3%). Il rallentamento della prima parte dell'anno, dovuto principalmente alla contrazione delle esportazioni verso Stati Uniti e Giappone, ha influenzato il dato medio annuo del 2005 che dovrebbe, quindi, attestarsi attorno al 7,0%.

Un fattore discriminante rispetto all'andamento del commercio mondiale degli ultimi anni è, indubbiamente, costituito dai forti rialzi dei prezzi petroliferi. Se, da un lato, la perdita di ragioni di scambio determinerà nei Paesi importatori di petrolio una riduzione dei redditi e, quindi, della domanda dei maggiori Paesi industriali, dall'altro, le importazioni di prodotti finiti da parte dei Paesi esportatori di petrolio sono previste aumentare a ritmi molto sostenuti.

Il dinamismo mostrato dall'economia degli USA negli ultimi anni non sembra essersi affatto affievolito nonostante i rialzi dei prezzi petroliferi, la graduale ma costante risalita dei tassi di interesse e una politica fiscale meno espansiva che in passato. Le stime preliminari di contabilità nazionale relative al terzo trimestre 2005 indicano che l'economia americana ha continuato ad espandersi a ritmi sostenuti. Il PIL è aumentato dell'1,1%, nonostante l'impatto negativo degli uragani Katrina e Rita. La crescita del terzo trimestre è stata ancora una volta trainata dai consumi delle famiglie, con una forte accelerazione nel consumo di beni durevoli, che hanno ulteriormente ridotto il tasso di risparmio delle famiglie.

Sebbene in leggero rallentamento rispetto al trimestre precedente, gli investimenti fissi hanno continuato a fornire un contributo significativo. In forte accelerazione si sono mostrate anche le spese del Governo federale, principalmente a causa degli interventi a sostegno delle zone colpite dagli uragani. Il contributo del settore estero alla crescita del PIL è risultato leggermente negativo. Dopo il forte aumento fatto registrare nel secondo trimestre, le esportazioni sono infatti rimaste sostanzialmente invariate anche a causa dei danni alle produzioni ed ai porti nelle zone colpite dagli uragani, mentre le maggiori importazioni hanno risentito dell'aggiustamento degli stock di magazzino operato nel corso dei mesi estivi da gran parte delle imprese.

Nel terzo trimestre il PIL del Giappone è cresciuto dello 0,4%, un ritmo meno intenso rispetto alla prima parte dell'anno. Il rallentamento è da ascrivere sia alla riduzione del ritmo di crescita della domanda interna sia all'azzeramento del contributo della domanda estera. La prima, dopo il rapido incremento del primo semestre (+2% rispetto al II semestre dell'anno precedente), ha registrato una modesta variazione congiunturale (+0,4%). Per quanto riguarda la seconda, nonostante il sostenuto aumento delle esportazioni, il forte incremento delle importazioni (+3,9%) ha fatto sì che il contributo delle esportazioni nette alla crescita risultasse quasi nullo.

L'incremento dei consumi privati è stato favorito dalla crescita dell'occupazione e dal miglioramento del clima di fiducia delle famiglie. Tuttavia, la riduzione nel mese di ottobre delle vendite al dettaglio e le incertezze legate all'andamento del mercato del lavoro hanno determinato, per l'ultima parte dell'anno, un rallentamento della dinamica della spesa dei consumatori. La crescita della produttività del lavoro, legata ad un modesto aumento dei salari e all'alta profittabilità degli investimenti delle multinazionali giapponesi, ha generato un clima di fiducia delle imprese che hanno

⁽¹⁾ Fonte: *Previsioni macroeconomiche* – Confindustria – dicembre 2005.



mantenuto un buon ritmo di crescita degli investimenti anche nell'ultimo trimestre del 2005.

In Europa (area euro) la crescita nel terzo trimestre del 2005 (+0,6% congiunturale) è risultata in leggera accelerazione rispetto al trimestre precedente (+0,4%), con un buon contributo della domanda interna. La crescita degli investimenti è stata infatti dell'1,6%, un livello positivo dopo le difficoltà di inizio anno. Grazie a una significativa accelerazione delle esportazioni anche la domanda estera ha fatto registrare un contributo positivo (0,3%). Dal punto di vista settoriale, 3/4 della crescita è venuta dai servizi.

La produzione industriale media nell'area sta comunque registrando una ripresa +0,7% e +0,8% nel secondo e terzo trimestre. La performance migliore è stata quella della Germania dove si è avuta una espansione costante da inizio 2005, al ritmo dell'1,0% in media a trimestre.

Relativamente al quarto trimestre, gli indicatori anticipatori forniscono segnali abbastanza positivi. Il clima di fiducia delle imprese dell'area è in costante, sebbene lento, miglioramento dal mese di maggio. Questo anche se le aspettative di produzione, salite fino a ottobre, hanno registrato un calo nell'ultimo mese. Inoltre, i giudizi sugli ordini dall'estero sono risultati in risalita a partire dal terzo trimestre; un andamento che potrebbe essere spiegato dal deprezzamento dell'euro sul dollaro nel corso del 2005.

Segnali positivi provengono anche dai servizi e dalle costruzioni in cui si registra un costante miglioramento fin dai mesi estivi. L'andamento della fiducia è stato, tuttavia, abbastanza diverso tra i vari Paesi europei. Anche la fiducia delle famiglie sta lentamente risalendo, pur restando su livelli storicamente bassi. Il miglioramento deriva quasi interamente da aspettative più rosee sul fronte dell'occupazione, mentre le aspettative di inflazione sono in aumento fin da inizio anno, pur con una pausa rilevata a novembre grazie al calo registrato nelle quotazioni petrolifere.

In Germania l'attività economica è stata debole nella prima metà dell'anno, ma è risultata in rafforzamento di recente, grazie a una forte crescita dell'export e una ripresa degli investimenti. Nella

media del 2005 ci attendiamo una crescita del PIL tedesco intorno all'1,1%, sullo stesso livello dello scorso anno.

Per la media del 2005 la Francia dovrebbe registrare invece un sensibile rallentamento, all'1,6%, in quanto l'attività economica è ripartita solo nella seconda metà dell'anno.

Per la Spagna, infine, si prevede una accelerazione della crescita al 3,4%. I consumi dovrebbero far segnare una lieve decelerazione, ma la domanda interna sarà sostenuta da una nuova decisa accelerazione degli investimenti sopra il 6,0%. Il dato complessivo sulla crescita è, in effetti, fortemente mitigato da un contributo pesantemente negativo delle esportazioni nette, legato alla debolezza dell'export, l'unico dato negativo in un quadro decisamente roseo.

Il complesso di questi andamenti fa prevedere una buona crescita annua del PIL dell'area che dovrebbe assestarsi intorno all'1,4%.

In Sudafrica l'economia ha fatto registrare una crescita del 4,8% nel secondo trimestre del 2005, nel quadro di un ciclo economico di segno positivo. L'attuale espansione dell'economia sudafricana su base trimestrale è un record nella storia economica del Paese e dura dal settembre 1999.

Secondo la Credit Suisse Asset Management, il Sudafrica si colloca nel gruppo di testa delle economie emergenti. Ben tre agenzie internazionali specializzate hanno rivisto all'insù il rating del Sudafrica, ossia il suo grado di affidabilità, con immediate ricadute positive, come l'ulteriore diminuzione dei tassi d'interesse nominali e il sensibile apprezzamento della sua moneta, il rand.

Nel 2005 l'economia sudafricana è cresciuta di circa il 5,0%, essendo entrata in una nuova era di bassa inflazione e più alta crescita economica, guidata dagli investimenti in beni strumentali, che è uno dei più significativi indicatori di sana economia.

Un altro settore che sta cambiando la natura dell'economia sudafricana, da una basata sul settore primario ad un'altra basata sul settore terziario dei servizi, è l'industria del turismo. Tra gennaio e marzo 2005 è arrivato in Sudafrica un numero record di visitatori, poco meno di 1,8 milioni, il 10,3% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Si tratta del terzo anno consecutivo di forte crescita, anche sul fronte delle entrate valutarie: nel primo trimestre del 2005 sono stati incamerati 12,9 miliardi di rand (1,3 miliardi di euro), il 25,2% in più rispetto ai 10,3 miliardi (1 miliardo di euro) dello stesso periodo del 2004.

In Italia nel terzo trimestre dell'anno il PIL è cresciuto dello 0,3%, un dato che ridimensiona il rimbalzo tecnico registrato nel secondo trimestre. Nonostante due trimestri consecutivi di crescita, nel complesso dei primi nove mesi dell'anno il livello del PIL è rimasto invariato rispetto allo stesso periodo del 2004: il forte incremento del secondo trimestre è stato interamente neutralizzato dalla variazione negativa del primo trimestre (-0,5% la variazione rispetto al quarto trimestre del 2004). La stima di crescita per il 2005 è pari allo 0,2%.

Nei primi nove mesi dell'anno l'attività economica è rimasta sostanzialmente ferma in quanto il sostegno alla crescita apportato dalla spesa delle famiglie e dalla accumulazione delle scorte è stato annullato dall'apporto negativo sia della domanda estera netta, sia degli investimenti.

A livello settoriale si registra la stazionarietà dei servizi e la prosecuzione della crescita dell'industria in senso stretto, sia pure a ritmi più bassi.

La spesa per consumi delle famiglie residenti, che vale circa il 60% del PIL, ha dimezzato nel terzo trimestre il suo contributo alla crescita del prodotto (+0,2%), soprattutto per il calo registrato nella domanda di servizi. La flessione dei servizi alle famiglie era stata anticipata dal peggioramento del clima di fiducia del comparto.

Nel complesso, nei primi nove mesi dell'anno gli investimenti fissi lordi hanno registrato una contrazione dell'1,9% rispetto allo stesso periodo del 2004: la riduzione più marcata ha interessato la componente macchinari e attrezzature, seguita dai mezzi di trasporto.

Gli investimenti in costruzioni sono aumentati lievemente (+0,3% rispetto ai primi 9 mesi del 2004).

Nel corso dei primi nove mesi dell'anno le esportazioni misurate in valore sono aumentate del 3,5% a fronte di una crescita delle importazioni del 6,7%. Al netto dei prodotti petroliferi raffinati, la dinamica delle nostre esportazioni totali in valore si riduce.

In termini di volumi esportati, il nostro Paese continua a perdere quote di commercio internazionale. Nei primi otto mesi dell'anno, le quantità esportate hanno registrato un calo complessivo del 2,5%. A determinare questo risultato negativo è stata soprattutto la notevole flessione dei volumi esportati verso i Paesi dell'Unione Europea: verso la Germania, il nostro principale partner commerciale, si sono ridotte del 3,7%; nel Regno Unito dell'11,0%. Il lieve calo registrato complessivamente verso i Paesi Extra UE nasconde dinamiche molto differenti: verso la Cina la riduzione è stata dell'8,0%, verso gli Stati Uniti dell'1,0%; verso la Russia, invece, le quantità esportate sono aumentate del 19,0%.

A causa dei forti rincari dei prezzi dei minerali energetici, le nostre ragioni di scambio nei confronti dei Paesi Extra UE stanno peggiorando (13,0% l'incremento dei valori medi unitari all'importazione contro il 7,0% circa di quelli all'export).

Nel 2005 l'inflazione è stimata salire al 2,2%. I maggiori rialzi si sono avuti per l'impatto dei rincari petroliferi dei mesi scorsi e hanno interessato il capitolo dei trasporti e quello di abitazione e combustibili. I lievi rallentamenti in alcuni prezzi dei beni industriali e dei servizi hanno attenuato il rialzo dell'inflazione complessiva.

Quadro normativo e regolamentare

- **Contratto di programma ex D.M. 14.11.2000 e delibera CIPE 86/2000**

Nell'ambito dell'istruttoria relativa alla proposta di Contratto di programma 2005-2009, il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC, in data 25.5.2005, ha approvato le risultanze dell'attività istruttoria svolta dallo stesso Ente, risultanze che ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le verifiche di competenza e per la successiva trasmissione al CIPE.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formulato ad ENAC ulteriori richieste di chiarimenti a cui l'Ente ha dato riscontro. Il protrarsi dell'istruttoria avviata nella primavera 2004, con un primo invio della Proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già in data 10 agosto 2004, ha determinato lo slittamento del periodo oggetto del Contratto di Programma che è conseguentemente passato dal 2004-2008, originariamente previsto, al 2005-2009.

In data 6.10.2005 l'ENAC ha comunicato che, alla luce delle misure in corso di predisposizione (D.L. 211/05), emerge la "necessità di un riesame delle istruttorie ad oggi condotte dall'Ente relative agli affidamenti delle gestioni totali aeroportuali ed ai contratti di programma".

Avverso tale determinazione, fra l'altro, ADR S.p.A. ha fatto ricorso al TAR considerato, fra l'altro, che il documento era già all'esame del CIPE a cui il NARS (Nucleo di Attuazione e Regolazione dei Servizi di Pubblica Utilità) era impegnato a rendere il parere di competenza.

- **Determinazione dei diritti aeroportuali e di altri proventi aeroportuali**

In data 18.10.2005 è stato pubblicato sulla G.U. il Decreto Legge 17 ottobre 2005 n. 211, recante "Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale".

Con tale Decreto Legge vengono introdotte diverse misure con le quali il Legislatore intende stimolare la ripresa dei vettori aerei, con ripercussioni negative per i gestori aeroportuali, oltre che per l'ENAC ed in parte per l'ENAV, ancorché per questa ultima siano state adottate a loro volta con il medesimo D.L. n. 211/2005 misure compensative delle perdite economiche subite.

Il D.L. 211/2005 non è stato convertito in legge, tuttavia la parte delle disposizioni in materia di trasporto aereo in esso contenuta è stata stralciata ed inserita nel D.L. 203/2005, convertito con Legge 2 dicembre 2005, n. 248. Le disposizioni in materia di trasporto aereo non hanno subito

alcuna modifica in sede di conversione in legge. ADR, e più in generale tutti i gestori aeroportuali, anche per il tramite di Assaeroporti, stanno ponendo in essere tutte le azioni ritenute necessarie a tutela dei propri interessi.

Si segnala inoltre che in data 3.1.2006, è pervenuto in ADR l'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che, per espressa disposizione, è stato formulato "al fine di uniformare

le procedure applicative da parte dei gestori aeroportuali delle disposizioni previste dagli articoli 11 *nonies* e 11 *decies* della L. 248/05" in materia di determinazione dei diritti aeroportuali, sia nella misura iniziale che nella fase transitoria.

In data 20.1.2006 ENAC ha emanato una circolare con la quale ha determinato la misura transitoria dei diritti aeroportuali di cui all'art. 11 *decies* della Legge 248/2005.

In sintesi le principali prescrizioni per i gestori sono:

- rideterminazione dei diritti (con entrata in vigore dall'1.1.2006). Nell'abrogare e sostituire il preesistente art. 10 comma 10 della Legge 24 dicembre 1993, n. 537, il D.L. n. 211/2005 modifica i criteri di determinazione dei diritti aeroportuali, ponendo a base della definizione della "misura iniziale" degli stessi anche una quota "non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore" nell'ambito dello svolgimento di attività non regolamentate. Questa norma innova profondamente il quadro di riferimento così come espresso con la Delibera CIPE 86/2000;
- abrogazione, inoltre, della disposizione che prevedeva che, in attesa del Decreto ministeriale di cui all'art. 10 comma 10 L. 537/93, i diritti aeroportuali sarebbero comunque stati aumentati annualmente con altro decreto ministeriale, nella misura pari al tasso di inflazione programmata determinato dal Governo nel documento di programmazione economico-finanziaria;
- soppressione della maggiorazione notturna del 50% dei diritti di approdo e partenza già prevista nella L. 324/1976 (che si ritiene possa decorrere dalla data di entrata in vigore delle nuove misure tariffarie);
- inibizione, in base alla Direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sugli aeroporti, ad applicare sovrapprezzi, in particolare, royalties sulla fornitura del carburante non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del servizio (entrata in vigore 19.10.2005);
- definizione, mediante un successivo D.M., delle attività di sicurezza aeroportuale relative al controllo bagagli e passeggeri da affidare ai vettori e relativa ripartizione dei corrispettivi con il gestore (entrata in vigore 19.10.2005).

È decisamente complesso quantificare gli effetti economici della citata L. 248/2005 vista la tipologia di novità introdotte e la difficoltà di interpretarne le modalità applicative. Aeroporti di Roma S.p.A. sta adottando, sia in sede nazionale che comunitaria, tutte le azioni ritenute necessarie avverso la citata legge, e conseguenti provvedimenti di attuazione, al fine di tutelare i propri interessi.

• Riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione

Nella Gazzetta Ufficiale dell'8 giugno 2005 è stato pubblicato il D.Lgs. n. 96 del 9.5.2005, "Revisione della Parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma della L. n. 265 del 9.11.2004".

Le disposizioni del Codice della Navigazione introdotte o modificate dal D.Lgs. 96/05 sono entrate in vigore 120 giorni dalla data di entrata in vigore del predetto Decreto, ossia il 21.10.2005, ed è altresì previsto un periodo di un anno per emanare disposizioni correttive ed integrative al testo.



La Riforma innova radicalmente l'impianto del vecchio Codice, adeguando il quadro normativo alla realtà aeronautica che si è modificata, sulla spinta, tra l'altro, degli interventi normativi e giurisprudenziali dell'Unione Europea.

Tra le principali novità si evidenzia:

- l'abrogazione della figura del Direttore d'Aeroporto e di molti poteri e funzioni allo stesso attribuiti dal Codice del 1942;
- l'affidamento all'ENAC delle funzioni di vigilanza, certificazione e regolamentazione tecnica;
- la definizione ed i compiti del gestore aeroportuale contenuta nell'art. 705;
- la reintroduzione, nell'art. 802, del divieto da parte dell'ENAC (anche su segnalazione del gestore aeroportuale) di partenza dell'aeromobile quando risultino violati, tra l'altro, gli "obblighi relativi al pagamento delle tasse, dei diritti e dei corrispettivi dovuti";
- la conferma della distinzione tra "aeroporti di rilevanza nazionale" – già prevista nella L. 265/04 – "quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato" e gli aeroporti di interesse regionale;
- l'integrale sostituzione dell'art. 14 del D.Lgs. 18/99 in materia di protezione sociale.

In coerenza con le nuove disposizioni, ADR sta predisponendo un documento denominato "Regolamento di Scalo" che, una volta adottato da ENAC, sarà cogente per tutti gli operatori aeroportuali.

- **D.M. 13.7.2005: "Fissazione dei corrispettivi per il servizio di controlli di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio a mano al seguito, in ambito aeroportuale"**

Con tale D.M. viene prorogato il corrispettivo di euro 1,81 (determinato con D.M. 21.12.2000).

Tale proroga avrà durata "fino alla completa attuazione dei criteri contenuti nella Delibera CIPE n. 86/2000 e degli adempimenti in essa contemplati, con particolare riferimento alla presentazione da parte dei gestori della integrale contabilità analitica per centro di costi e di ricavo ed alla stipula del contratto di programma tra questi ed ENAC" (art. 1). Non si darà luogo ad aumenti fintanto che il gestore non avrà ottemperato agli obblighi di cui sopra (art. 1.2). La proroga comunque non potrà avere durata superiore ad un anno dall'entrata in vigore del D.M., ossia fino all'8.10.2006.

- **D.M. 13.7.2005: "Fissazione provvisoria dei corrispettivi per il servizio di controlli di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva, in ambito aeroportuale"**

Con tale D.M. viene prorogato il corrispettivo già determinato con D.M. 14.3.2003 di euro 2,05 sia per Fiumicino che per Ciampino.

Tale proroga avrà durata "fino alla completa attuazione dei criteri contenuti nella Delibera CIPE n. 86/2000 e degli adempimenti in essa contemplati, con particolare riferimento alla presentazione da parte dei gestori della integrale contabilità analitica per centro di costi e di ricavo ed alla stipula del contratto di programma tra questi ed ENAC" (art. 1).

Non si darà luogo ad aumenti fintanto che il gestore non avrà ottemperato agli obblighi di cui sopra (art. 1.2).

La proroga comunque non potrà avere durata superiore ad un anno dall'entrata in vigore del D.M., ossia fino all'8.10.2006.



- **Addizionale comunale sui diritti di imbarco**

In data 1.4.2005, è stata pubblicata in G.U. la L. n. 43 del 31.3.2005 di conversione del D.L. n. 7 del 31.1.2005, – entrata in vigore il 2.4.2005 –, all'interno della quale, unitamente ad altri argomenti, all'art. 6 *quater*, è stato previsto l'incremento di 1 euro a passeggero dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, già prevista con L. 350/2003 (che pertanto è divenuta di 2 euro), nonché una diversa assegnazione in percentuale della citata addizionale (in particolare, aumento per i Comuni interessati e conseguente diminuzione del finanziamento delle misure di sicurezza). L'incremento dell'addizionale intervenuto è destinato, ex lege, ad alimentare il Fondo Speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo, costituito ai sensi del D.L. 249/04 convertito con L. 291/04. L'art. 6 *quater* prevede, inoltre, espressamente che le maggiori entrate derivanti dall'incremento dell'addizionale siano versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, ai fini del loro trasferimento al Fondo Speciale. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze è autorizzato ad appor- tare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

- **Canone annuo di concessione**

Nel mese di giugno 2005 la Direzione Generale (DG) della Concorrenza della Commissione Europea, in relazione alla denuncia presentata da ADR S.p.A. (ai sensi del Regolamento n. 17/62 e del Regolamento 659/99) con cui ha chiesto di “dichiarare il sistema di determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il 2003, previsto dal Decreto dell'Agenzia del Demanio del 30.6.2003, aiuto incompatibile con il mercato comune ai sensi dell'art. 81, n. 1 del Trattato CE”, e di accertare le distorsioni di concorrenza denunciate nell'atto, ha comunicato ad ADR S.p.A. che intende proporre alla Commissione di archiviare il caso per quanto riguarda gli aspetti anticoncorrenziali, fatta salva la possibilità per ADR S.p.A. di comunicare nuovi elementi a sostegno delle proprie tesi, qualora ne abbia conoscenza.

Nel mese di ottobre 2005 la DG Concorrenza ha confermato l'intenzione di richiedere alla Commissione di archiviare la denuncia ADR relativamente ai profili anticoncorrenziali. In data 17.10.2005 la Commissione ha comunicato di aver archiviato la procedura in oggetto.

Prosegue invece, presso la Direzione Generale dei Trasporti, l'istruttoria per i profili sugli “aiuti di Stato” denunciati da ADR con lo stesso atto del febbraio 2004.

- **D.M. 13.7.2005 “Fissazione del canone concessorio dovuto all'Erario per l'affidamento del servizio di sicurezza, in ambito aeroportuale”**

Con tale D.M. viene fissato nella misura di “7 centesimi di euro a passeggero in partenza originante dall'aeroporto nel quale il servizio viene effettuato” il canone concessorio – previsto dalla L. n. 217/92 e dall'art. 8 del D.M. n. 85/99 – dovuto mensilmente dal concessionario (gestore) all'Erario per l'affidamento del servizio di sicurezza in ambito aeroportuale.

Il predetto canone ha decorrenza dalla data di entrata in vigore del D.M., ossia dal 7.10.2005.

Entro il 31 marzo 2007, l'ammontare del canone verrà rideterminato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

- **Aeroporto di Ciampino – liberalizzazione con limitazioni delle attività di handling in area rampa**

Con nota del 23.5.2005, annullata e sostituita con successiva del 13 giugno 2005, l'ENAC ha disposto le limitazioni all'accesso del mercato dell'handling, c.d. di rampa, sullo scalo di Ciampino ad un ulteriore handler, in aggiunta ad ADR Handling S.p.A., da selezionare con gara europea, ex art. 11 del D.Lgs. n. 18/99.

La durata di tali limitazioni è stata prevista per due anni, senza possibilità di proroga, a decorrere

dall'esito della gara europea. Nessuna limitazione viene invece espressamente disposta da ENAC per l'accesso dei prestatori di servizi di assistenza resi a favore dei voli taxi, voli per uso proprio, servizi di lavoro aereo e voli di aviazione generale, compresi quelli delle scuole di pilotaggio.

ADR S.p.A. ha promosso ricorso al TAR Lazio avverso il provvedimento ENAC del 13.6.2005, nella parte in cui aveva disposto la piena liberalizzazione dello scalo in via temporanea e nella parte in cui aveva escluso i voli taxi dall'aviazione commerciale, facendo rientrare tale tipologia di traffico aereo nell'aviazione generale. All'esito negativo di tale ricorso è seguito un appello di ADR S.p.A. al Consiglio di Stato, accolto da tale giudice.

Successivamente, ADR S.p.A. ha comunicato ad ENAC le proprie determinazioni in merito all'avvio della procedura di vendita del pacchetto azionario di ADR Handling (ADRH) S.p.A. ed alla rinuncia di far operare la propria controllata nel mercato dei servizi limitati in virtù del beneficio di cui all'art. 11, c. 2 della Direttiva 96/67/CE.

In data 23.12.2005, ADR S.p.A. ha altresì comunicato ad ENAC il venire meno dell'interesse ai giudizi pendenti presso il TAR Lazio ed il Consiglio di Stato, a cui pertanto la Società ha rinunciato.

Conseguentemente ENAC ha disposto:

- che la procedura di gara dovrà avere ad oggetto la selezione di due prestatori di servizi (anziché uno) non operando più a favore di ADRH S.p.A. la riserva prevista dall'art. 11, c. 2 della Direttiva 97/67/CE;
- che a tale gara potrà partecipare anche ADRH S.p.A., se in possesso dei necessari requisiti richiesti;
- che, per motivi di trasparenza e di correttezza nei confronti dei concorrenti alla gara, lo stesso Ente svolgerà direttamente la procedura, con il supporto organizzativo di ADR S.p.A., fermo restando ogni onere finanziario a carico della Società.

• Rumore aeroportuale

In data 17.2.2005 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il D.Lgs. n. 13 del 17.1.2005, che ha dato attuazione alla Direttiva 2002/30/CE, relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari. Tali restrizioni potranno comportare, ad esempio, il divieto di voli notturni e la riduzione o il divieto dell'accesso di voli marginalmente conformi.

• Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n. 194: attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore aeroportuale

Nel recepire la Direttiva 2002/49/CE, il D.Lgs. 19 agosto 2005 n. 194 introduce nel nostro ordinamento ulteriori misure volte ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale.

Tali misure possono concretizzarsi, ad esempio, nell'elaborazione di mappature acustiche anche a cura dei gestori aeroportuali e nella predisposizione di "piani di azione" che dovrebbero comprendere i piani di contenimento ed abbattimento del rumore, già predisposti dal gestore medesimo, i piani comunali di risanamento acustico ed i piani regionali di bonifica dall'inquinamento acustico. In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 194/2005, che, tra l'altro, prevede sanzioni amministrative a carico del gestore, ADR S.p.A. ha trasmesso una comunicazione al Ministero dell'Ambiente in cui si dichiara gestore di un "aeroporto principale" ai sensi del D.Lgs. medesimo.

• Emission Trading

In relazione a quanto comunicato in materia di "Emission Trading", ADR S.p.A., in conformità alla Direttiva 2003/87/CE ed ai successivi adeguamenti legislativi emessi dal Governo Italiano, ha ottenuto l'autorizzazione ad esercire gli impianti appartenenti alle categorie previste, oltre alla formale assegnazione delle quote di emissione di anidride carbonica previste per il triennio 2005 – 2007.

- **Trattamento dati Privacy**

In data 21.4.2005 ADR S.p.A. ha definito la stesura del “Documento programmatico di sicurezza” individuato dall’art. 34 del D.Lgs. 196/03, tra le misure minime di sicurezza dei dati personali sensibili e/o giudiziari “trattati” con strumenti elettronici.

- **Responsabilità amministrativa delle imprese – D.Lgs. 231/01**

Per quanto concerne la prevenzione della commissione dei reati di cui al D.Lgs. 231/01, dopo l’adozione da parte di ADR S.p.A. del “Modello” previsto dalla normativa, in fase di continuo monitoraggio e gestione da parte dell’Organismo di Vigilanza nominato dalla Società, è stato adottato il medesimo “Modello” anche dalle Società del Gruppo, ADR Handling S.p.A., ADR Tel S.p.A., ADR Engineering S.p.A. e ADR Advertising S.p.A..

- **Appalti pubblici**

Con la Legge n. 62 del 18.4.2005 (la c.d. Legge comunitaria 2004) è stata data delega al Governo per l’emanazione di un decreto legislativo che recepisca le due Direttive 17/2004/CE e 18/2004/CE in materia di appalti pubblici.

Si tratta di due direttive del Parlamento Europeo e del Consiglio: la Direttiva 18/2004/CE (c.d. Direttiva unificata) relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture, servizi e lavori nei settori ordinari e la Direttiva 17/2004/CE che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua, energia e servizi di trasporto (c.d. Settori esclusi).

In attuazione della delega è stata nominata una Commissione di esperti che ha predisposto una bozza di Codice unico sugli appalti che, recependo le direttive su indicate, opera una riorganizzazione di tutta la normativa italiana in materia di appalti, abrogando tutte le precedenti norme in contrasto.

La bozza del Codice unico è stata approvata il 13.1.2006 in via preliminare dal Consiglio dei Ministri e necessita, prima dell’approvazione in via definitiva, del parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni, del Consiglio di Stato e dell’esame delle commissioni parlamentari.

Allo scadere del termine del 31.1.2006 (termine per il recepimento), in attesa dell’emanazione del Codice unico, sono comunque entrate in vigore le norme della Direttiva 17/2004/CE c.d. “self-executing”. In particolare, è entrato in vigore l’istituto del c.d. “avvilimento” in forza del quale i partecipanti alle gare possono avvalersi dei requisiti di capacità tecnica, economica e finanziaria di altri soggetti.

LE ATTIVITÀ

Attività aeronautiche

Andamento del trasporto aereo

A livello mondiale il mercato del trasporto aereo ha continuato a presentare, nel 2005, un trend positivo evidenziando un incremento del flusso passeggeri (+5,5%) rispetto all’anno precedente. In particolare il traffico internazionale ha registrato una crescita del +6,7%, superiore a quella del traffico domestico (+4,4%).

Anche in Europa l’andamento è stato positivo. Infatti il confronto del 2005 con l’anno precedente mostra un incremento del traffico passeggeri (+5,1%) anche in questo caso trainato dal segmento internazionale (+5,8% rispetto al +2,8% del segmento domestico).



In Italia il 2005 si è chiuso con una crescita complessiva, rispetto all'anno precedente, del +5,5% per il traffico passeggeri e del +2,7% per i movimenti.

Variatione % del traffico passeggeri anno 2005 vs anno precedente

	gen-dic 2005 vs. 2004
Mondo (a)	+5,5%
Europa (a)	+5,1%
Italia (b)	+5,5%
FCO + CIA (*)	+7,3%

Fonte dati: (a) ACI Pax Flash Report

(b) ASSAEROPORTI

(*) Sistema Aeroportuale Romano (Fiumicino e Ciampino)

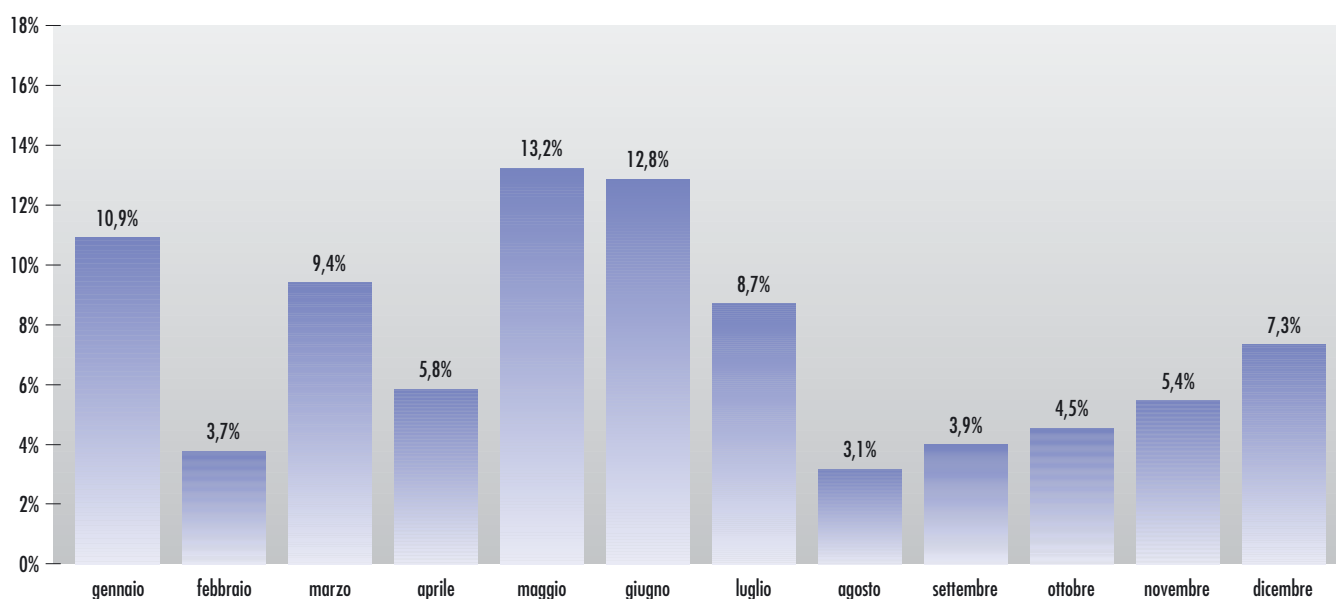
Il sistema aeroportuale romano

Analizzando i risultati dei principali sistemi/aeroporti europei², nel 2005 si sono registrate le seguenti performance: Madrid +8,4%, Parigi +4,4%, Amsterdam +3,8%, Londra +2,5%, Francoforte +2,2% e Milano +4,4%; il Sistema Aeroportuale Romano ha fatto registrare una crescita complessiva del +7,3% che lo pone alle spalle della sola Madrid dopo due anni consecutivi (2003 e 2004) di leadership nella crescita.

Tale crescita complessiva del 7,3% del Sistema Aeroportuale Romano è il risultato di un andamento mensile graficamente così rappresentato:

SISTEMA AEROPORTUALE ROMANO

Passeggeri totali - Variazione % mensile vs. anno precedente



Complessivamente il Sistema Aeroportuale Romano nel 2005, rispetto all'analogo periodo del 2004, ha fatto registrare il seguente andamento, analizzato nella ripartizione tra lo scalo di Fiumicino e lo scalo di Ciampino e tra segmento nazionale e internazionale:

⁽²⁾ Fonte: Airport Council International; Rapid Data Exchange Programme.

Dati progressivi al 31 dicembre 2005

(tra parentesi sono evidenziate le variazioni rispetto all'anno precedente)

Componente di traffico	Sistema	Var. %	Fiumicino	Var. %	Ciampino	Var. %	Nazionale	Var. %	Intern.le	Var. %
	05/04		05/04		05/04		05/04		05/04	
Movimenti (n.)	367.073	(+3,7%)	308.284	(-0,4%)	58.789	(+32,8%)	169.508	(-1,3%)	197.565	(+8,4%)
Tonnellaggio (ton.)	25.838.643	(+3,5%)	23.143.717	(+0,2%)	2.694.926	(+44,4%)	9.523.726	(-2,3%)	16.314.917	(+7,3%)
Passeggeri totali (n.)	32.928.114	(+7,3%)	28.692.338	(+2,0%)	4.235.776	(+65,7%)	12.496.510	(-1,1%)	20.431.604	(+13,3%)
Merce totale (ton.)	152.969	(-0,5%)	129.924	(-1,6%)	23.045	(+6,1%)	10.435	(-25,2%)	142.534	(+2,0%)

Il traffico internazionale viene di seguito analizzato nella sua articolazione tra Unione Europea ed Extra Unione Europea.

Componente di traffico	Intern.le	Var. %	UE	Var. %	Extra UE	Var. %
	05/04		05/04		05/04	
Movimenti (n.)	197.565	(+8,4%)	137.554	(+10,1%)	60.011	(+4,8%)
Tonnellaggio (ton.)	16.314.917	(+7,3%)	9.251.992	(+10,3%)	7.062.925	(+3,5%)
Passeggeri totali (n.)	20.431.604	(+13,3%)	13.847.242	(+16,9%)	6.584.362	(+6,4%)
Merce totale (ton.)	142.534	(+2,0%)	43.218	(+4,5%)	99.316	(+0,9%)

Con riferimento allo scalo di Fiumicino, a fronte di una sostanziale conferma dei movimenti totali rispetto al 2004 (-0,4%), si è registrato un incremento dei passeggeri trasportati (+2,0%) con un conseguente miglioramento del load factor.

Tale performance rappresenta il risultato di due andamenti contrapposti: il comparto Domestico (-3,6%) che ha negativamente risentito del non positivo momento congiunturale che ha comportato una riduzione della domanda a cui i vettori hanno risposto con una riduzione di offerto; l'ambito Internazionale, al contrario, ha registrato una crescita del +7,3% che ha confermato i buoni risultati evidenziati già nel passato.

In dettaglio si evidenziano i seguenti andamenti per singolo segmento:

Traffico Nazionale: in questo segmento, che rappresenta il 42,4% del traffico totale in termini di passeggeri trasportati, si è registrato quanto segue:

- Nazionale, vettore Alitalia (AZ) (65,3% di market share passeggeri): il vettore ha fatto registrare una lieve flessione del numero dei passeggeri trasportati (-1,2%), determinato da una diminuzione dell'offerta (movimenti -2,6% e tonnellaggio -2,6%);
- Nazionale, altri vettori (34,7% di market share passeggeri): anche qui si è registrata una flessione di passeggeri trasportati (-7,8%) che è stata principalmente conseguente ad una diminuzione dell'offerta (movimenti -6,0% e tonnellaggio -6,8%).

Traffico Internazionale Unione Europea: il confronto con il 2004 tiene conto dell'entrata di 10 nuove nazioni dal 1° maggio 2004 (presenti pertanto in tale ambito solo per 9 mesi nel 2004 e per 12 mesi nel 2005, con un conseguente positivo impatto nel tasso di crescita 2005 del traffico UE ed al contrario, un impatto negativo nel tasso di crescita del traffico Extra UE di cui al paragrafo successivo); per tale componente, che rappresenta il 35,9% del traffico totale in termini di passeggeri trasportati, si è rilevato quanto segue:

- Unione Europea, vettore AZ (32,1% di market share passeggeri): il vettore ha consuntivato un sostenuto incremento del trasportato (+7,1% di passeggeri), conseguenza di un aumento del-

l'offerta (+1,7% per i movimenti e +5,0% per il tonnellaggio);

- Unione Europea, altri vettori (67,9% di market share passeggeri): gli altri vettori hanno conseguito un notevole incremento del numero di passeggeri trasportati pari al +10,1% conseguente ad un incremento dell'offerta (movimenti +5,9%, tonnellaggio +5,0%).

Traffico Internazionale Extra Unione Europea: in questo segmento, che rappresenta il 21,7% del traffico totale in termini di passeggeri trasportati, si è registrato quanto segue:

- Extra Unione Europea, vettore AZ (24,7% di market share passeggeri): il vettore ha incrementato il numero di passeggeri trasportati (+1,2%) conseguente ad un aumento di offerta (movimenti +5,6% e tonnellaggio +3,0%);
- Extra Unione Europea, altri vettori (75,3% di market share passeggeri): gli altri vettori hanno registrato un incremento di passeggeri del +3,3%, una lieve contrazione dei movimenti (-0,8%) ed un incremento del tonnellaggio (+1,5%).

In termini di sviluppo del network, a Fiumicino, si possono segnalare una serie di nuovi collegamenti.

In ambito Domestico:

- Meridiana ha iniziato ad operare dal mese di febbraio nuovi voli giornalieri su Cagliari,
- Alpi Eagles ha avviato collegamenti con Catania e Treviso, poi successivamente sospesi,
- Air One ha aperto nuovi voli da/per Cagliari e Crotone,
- Blue-Express (nuova compagnia low-cost legata al vettore Blue Panorama) dalla fine di novembre ha aperto nuovi voli per Bari e Milano Malpensa.

In ambito Unione Europea si segnala:

- nuovo collegamento operato da Air France per Toulouse,
- nuovo collegamento operato da TAP per Oporto,
- nuovo collegamento operato da Air Lingus per Cork, oltre ad un incremento di operativo su Dublino,
- Lufthansa ha aperto un nuovo volo giornaliero per Amburgo,
- Alpi Eagles ha aperto un volo su Düsseldorf, successivamente sospeso,
- Blue-Express ha aperto nuovi voli da dicembre per Grenoble, Nizza, Monaco e Vienna,
- Czech ha incrementato il proprio operativo per Praga ed ha aperto un nuovo collegamento per Riga successivamente sospeso,
- LTU ha iniziato ad operare un collegamento per Düsseldorf dal mese di novembre,
- Transavia ha aperto un volo per Rotterdam,
- Vueling ha incrementato il proprio network introducendo nuovi voli su Barcellona, Madrid e Bilbao.

A questi si aggiungono poi una serie di nuovi collegamenti operativi tra cui si cita Alitalia per Vienna, KLM per Amsterdam, Lufthansa per Monaco, la Malev per Budapest.

In ambito Extra Europeo:

- Delta ha introdotto il 2° volo giornaliero stagionale per Atlanta,
- Air Canada ha aperto il volo per Toronto,
- Air Transat ha incrementato il proprio operativo per Montreal,
- Pulkovo Airlines ha aperto il collegamento con San Pietroburgo,
- Darwin ha inaugurato nuovi voli con Berna.



Sono inoltre da menzionare gli incrementi di voli/stagionalità effettuati da Alitalia per Sofia, Bucarest, Boston e Toronto, l'incremento di capacità aeromobili effettuata da Korean e Malaysian, nonché di Tarom che ha incrementato i voli per Bucarest.

Con riferimento allo scalo di Ciampino, l'incremento dei passeggeri nel 2005 (+65,7%) rispetto al 2004 è ancora riconducibile allo sviluppo del traffico "low-cost":

- Ryanair ha incrementato il proprio operativo con l'avvio di collegamenti in ambito Domestico (Alghero, Brescia e Treviso), mentre in ambito UE ha introdotto nuovi voli per Luton, Niederrhein, Liverpool, D. Tees Valley, East Midland, Valencia, Dublino e Santiago de Compostela,
- EasyJet ha aperto nuovi collegamenti con Basilea, Belfast e Berlino,
- Norwegian con Oslo,
- Centralwings con Varsaw e Krakow,
- Sterling ha incrementato l'operatività con Copenhagen.

L'andamento del traffico merci sullo scalo, conseguente essenzialmente all'operatività dei vettori Express Courier, DHL, TNT e UPS, ha fatto registrare un incremento del +6,0% rispetto ai valori del 2004.

Diritti aeroportuali

Per l'anno 2005 i ricavi aeronautici per diritti aeroportuali, il cui andamento è direttamente correlato al traffico aereo, sono aumentati del 7,8%, attestandosi a 158,6 milioni di euro rispetto ai 147,1 milioni di euro del 2004.

Per quanto riguarda le due principali componenti di ricavo, "diritti approdo e decollo" e "diritti imbarco passeggeri" si è registrato il seguente andamento:

- diritti di approdo, decollo e sosta: la crescita dei ricavi di sistema (+3,8%) è risultata sostanzialmente in linea rispetto alla crescita del traffico complessivo di riferimento (tonnellaggio aeromobili: +3,5%);

- diritti di imbarco passeggeri: il totale dei ricavi ha fatto registrare una crescita rispetto all'anno precedente pari al +10,4%, più alta rispetto a quella del traffico passeggeri (+7,3%); tale differenza è principalmente riconducibile alla maggiore crescita della componente di traffico internazionale ed alla forte crescita del traffico di Ciampino, che a sua volta ha tariffe unitarie superiori rispetto a quelle di Fiumicino.

Gestione delle infrastrutture centralizzate

La gestione delle infrastrutture di scalo centralizzate e dei servizi di terminal, effettuata direttamente dalla Capogruppo ADR, ha registrato nel 2005 un fatturato di 35,2 milioni di euro corrispondente ad un incremento di circa lo 0,4% rispetto allo scorso anno.

Tale andamento deriva sostanzialmente dai maggiori ricavi derivanti dall'utilizzo dei sistemi di smistamento bagagli che incrementano il loro fatturato di circa 0,9 milioni di euro, a fronte di una diminuzione dei proventi da "loading-bridge" di circa 0,8 milioni di euro, malgrado l'aumento (circa 6.000) dei voli che hanno utilizzato l'infrastruttura; il calo di fatturato è da ricondursi, tra l'altro, ad una riduzione dei "tempi medi di utilizzo" e ad una riduzione degli aeromobili serviti con pontile d'imbarco a "due bracci".

Il sistema automatico di smistamento dei bagagli (BHS) nel corso del 2005 ha trattato circa 5.932.000 bagagli (+4,5% rispetto al 2004), con una percentuale totale di bagagli disguidati pari a 0,109% (-50% rispetto al 2004) di cui 0,052% a causa dell'impianto e 0,057% per cause riconducibili agli "impianti multi-livello" e "controlli di sicurezza".

Assistenza aeroportuale

Nel 2005, il traffico servito sullo scalo di Fiumicino da ADR Handling S.p.A. ha fatto registrare il seguente andamento:

Fiumicino	2005		2004		Variazione % 2005 - 2004	
	ADR		ADR		ADR	
	Handling	% su totale Fiumicino	Handling	% su totale Fiumicino	Handling	% su totale Fiumicino
Movimenti aeromobili (n.)	97.194	31,5%	100.333	32,4%	(3,1%)	(2,8%)
Tonnellaggio aeromobili (ton.)	8.934.046	38,6%	9.367.429	40,7%	(4,6%)	(5,2%)
Passeggeri (n.)	9.367.386	32,6%	9.656.798	34,3%	(3,0%)	(5,0%)
Traffic unit	9.798.137	32,7%	10.133.593	34,5%	(3,3%)	(5,2%)

Nell'anno di gestione il traffico assistito ha avuto un decremento generato da un mix di fattori fra i quali si evidenziano:

- acquisizione di nuovi vettori;
- incremento dei volumi di traffico di vettori clienti di ADR Handling, acquisiti in corso di anno 2004;
- la quasi interruzione dell'operativo del cliente Volare Airlines a partire dalla fine del 2004;
- flessione del portafoglio clienti (vettori che hanno cessato o ridotto l'attività o che sono passati ad altri handlers).

In particolare, rispetto al 2004, si evidenziano decrementi in tutte le componenti (-3,1% movimenti aeromobili, -4,6% tonnellaggio aeromobili, -3,0% passeggeri) con il conseguente deterioramento dello share di mercato di ADR Handling.

Il traffico dell'anno 2005 sullo scalo di Ciampino è stato caratterizzato da un incremento dei volumi rispetto al precedente anno su tutte le componenti di traffico, ad eccezione del prodotto "Aviazione Generale", che ha risentito dell'ingresso di organizzazioni concorrenti:

Ciampino	Attività ADRH – Attività ADR		Variazione % 2005 - 2004
Componente di traffico	2005	2004	
Movimenti aeromobili (n.)	55.588	44.263	+25,6%
<i>di cui: Linea</i>	<i>30.834</i>	<i>18.821</i>	<i>+63,8%</i>
<i>Charter</i>	<i>2.061</i>	<i>1.629</i>	<i>+26,5%</i>
<i>Corrieri Espresso (Cex)</i>	<i>4.738</i>	<i>4.575</i>	<i>+3,6%</i>
<i>Aviazione Generale</i>	<i>17.955</i>	<i>19.238</i>	<i>(6,7%)</i>
Tonnellaggio aeromobili	2.675.209	1.865.782	+43,4%
Passeggeri (n.)	4.234.992	2.556.046	+65,7%
Merci (ton.)	23.045	21.730	+6,1%

Nel corso dell'anno 2005 il vettore di linea Ryanair ha consolidato il proprio traffico sullo scalo, arrivando progressivamente ad operare un volume di 60 movimenti giornalieri, tutti i giorni.

Gli indicatori dei livelli di servizio³ di ADR Handling S.p.A. hanno avuto nell'anno il seguente andamento:

	Anno 2005	Anno 2004	Obiettivo 2005
Bagagli "left-behind"	0,35	0,47	0,60
Puntualità di scalo > 15 minuti	99,85%	99,72%	99,50%
Puntualità di scalo 0 minuti	99,42%	98,97%	98,00%

I dati evidenziano un miglioramento rispetto agli obiettivi prefissati, così come si rileva una migliore performance rispetto all'anno 2004.

Nella tabella seguente vengono analizzati i risultati relativi alla riconsegna bagagli, la cui attività si è svolta nel pieno rispetto dei target di misurazione prefissati.

	Anno 2005	Anno 2004	Target %	Variazione su Target %
Riconsegna bagagli voli nazionali – carta servizi first bag*	98,00%	96,43%	90,0%	+8,00%
Riconsegna bagagli voli nazionali – carta servizi last bag*	99,05%	97,15%	90,0%	+9,05%
Riconsegna bagagli voli internazionali – carta servizi first bag**	97,18%	97,25%	90,0%	+7,18%
Riconsegna bagagli voli internazionali – carta servizi last bag**	94,42%	95,44%	90,0%	+4,42%

L'indicatore fornisce la percentuale dei voli per i quali sono rispettati gli standard dei tempi di riconsegna bagagli tenendo conto esclusivamente delle responsabilità attribuibili all'handler.

* NUOVO STANDARD 2004: inizio riconsegna entro 22 min. e termine entro 30 min. dall'arrivo del volo; target da rispettare nel 90% dei voli.

** NUOVO STANDARD 2004: inizio riconsegna entro 30 min. e termine entro 38 min. dall'arrivo del volo; target da rispettare nel 90% dei voli.

L'aeroporto di Ciampino non ha ancora una rilevazione dei livelli di servizio effettuata secondo schemi ed un calendario prestabilito.

I controlli interni effettuati sull'organizzazione operativa dello scalo consentono di poter affermare che gli indicatori della Carta dei Servizi sono sostanzialmente rispettati.

Il fatturato delle attività di assistenza aeroportuale realizzato dal Gruppo nel 2005 ammonta a 104,4⁴ milioni di euro con una riduzione dell'1,9% rispetto all'esercizio precedente ascrivibile sostanzialmente alla flessione del traffico servito sullo scalo di Fiumicino dalla controllata ADR Handling S.p.A..

³ *LEFT-BEHIND*: l'indicatore esprime, ogni 1.000 passeggeri imbarcati, il numero di bagagli non imbarcati insieme al "proprietario", per responsabilità attribuibili al gestore.

PUNTUALITÀ DI SCALO: indica la percentuale di voli in partenza per cui non ci sia stato un ritardo superiore ai 15 minuti dovuto a responsabilità del gestore.

RICONSEGNA BAGAGLI: l'indicatore fornisce la percentuale di voli per i quali sono stati rispettati gli standard dei tempi di riconsegna bagagli, tenendo conto esclusivamente delle responsabilità attribuibili al gestore del servizio. Gli standard di riferimento prevedono l'ultimo bagaglio posizionato sul nastro entro un certo numero di minuti dall'ATA (Actual Time of Arrival).

⁴ Il suddetto importo di fatturato include per 20,4 milioni di euro i ricavi derivanti dell'attività di handling merci svolta dalla Capogruppo ADR (-3,0% rispetto al 2004).

Sicurezza

Le attività di sicurezza svolte dalla Capogruppo ADR, che si articolano in controllo passeggeri, bagaglio a mano e 100% bagaglio da stiva, controllo presenza esplosivi, servizi a richiesta e vigilanza del sistema aeroportuale, hanno generato ricavi per 56,8 milioni di euro con un incremento dell'8,8% rispetto al 2004, derivante essenzialmente dallo sviluppo del traffico.

Dal mese di febbraio l'Ente Sicurezza di ADR ha provveduto a rilevare completamente l'attività di tesseramento di Fiumicino e Ciampino precedentemente svolta dalla Direzione Circostrizione Aeroportuale.

È proseguita inoltre l'attività di formazione e aggiornamento sulle nuove normative in tema di sicurezza aeroportuale rivolta al personale interno ADR; dal mese di maggio è stata incrementata inoltre anche l'attività di vendita di prodotti addestramento verso gli altri operatori aeroportuali.

Sicurezza operativa (SAFETY)

Nel 2005 sono proseguite, per lo scalo di Fiumicino, le attività istituzionali di ispezione piste e piazzali, follow-me, allontanamento volatili ed assistenza ai lavori in base alle procedure esistenti (certificate ISO 9001/2000), facendo fronte all'aumento del traffico e del numero di infrastrutture da controllare.

È, inoltre, continuata l'azione di monitoraggio per il mantenimento della conformità ai requisiti della Certificazione ENAC e l'azione di verifica del corretto uso delle infrastrutture "air-side" da parte degli handler, con segnalazione delle inadempienze. È stata inoltre completata la prima fase dell'informatizzazione dei dati di "safety".

Con riferimento allo scalo di Ciampino, si segnala che il presidio operativo è ormai a regime, svolgendo i compiti di follow-me, ispezione piste, allontanamento volatili e supervisione "air-side".

Nel 2005 si è dovuto far fronte ad un forte aumento degli interventi di follow-me a causa del traffico e delle disposizioni ENAC relative alla nuova segnaletica di piazzale (il numero di interventi ha superato i 4.000/mese nel periodo estivo).

Si è conclusa positivamente, inoltre, la fase istruttoria per la certificazione dell'aeroporto di Ciampino. La firma del certificato tuttavia è stata accompagnata da alcuni rilievi a cui ADR è chiamata ad adeguarsi. Il piano di interventi è stato già a suo tempo comunicato ad ENAC ed è in via di attuazione.

Attività immobiliari

Subconcessione di spazi

Per quanto concerne l'attività di subconcessione di spazi, i proventi derivanti da canoni e utenze sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino per l'anno 2005 ammontano a 27,8 milioni di euro, con una variazione positiva di circa 4,6 punti percentuali rispetto allo scorso anno.

Sui risultati conseguiti sullo scalo di Fiumicino hanno influito positivamente le maggiori superfici subconcesse a seguito dell'apertura della nuova Cargo City, l'incremento del canone di subconcessione delle sale VIP e la contrattualizzazione di ulteriori siti utilizzati dai gestori dei servizi di telefonia mobile; tale andamento positivo è stato attenuato dal rilascio di alcuni locali da parte di Banca di Roma ed Air One.

Sullo scalo di Ciampino si registra l'entrata in esercizio di maggiori superfici grazie agli spazi libe-

ratisi a seguito della composizione di alcuni contenziosi pregressi con conseguente sostituzione dei subconcessionari interessati.

Si segnala la formalizzazione del contratto di subconcessione per l'assegnazione di un'area destinata ad ospitare un ulteriore albergo di classificazione 3 stelle che è in corso di realizzazione e sarà successivamente gestito dalla subconcessionaria stessa.

Per quanto concerne le royalties da subconcessioni di attività, i proventi derivanti dai rapporti in essere su Fiumicino e Ciampino ammontano a 19,1 milioni di euro facendo registrare un miglioramento pari al 3,7% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

In particolare, su Fiumicino si evidenziano maggiori ricavi nella categoria "rent a car", "hotel" e "stazioni di servizio"; sostanzialmente in linea con lo scorso esercizio la performance delle altre voci ("catering", etc).

Su Ciampino si registra il migliore andamento della voce "petrolieri avio" ed "autonoleggiatori".

Manutenzione infrastrutture

Nel corso del 2005 sono proseguite le attività volte al mantenimento delle infrastrutture aeroportuali, al fine di garantire l'efficienza delle stesse ed è stato affidato il contratto quadriennale di manutenzione delle aree a verde air-side, a seguito di aggiudicazione attraverso gara pubblica.

Successivamente alla scadenza dei contratti relativi alla gestione delle mense dell'aeroporto di Fiumicino e della mensa dell'aeroporto di Ciampino, terminati il 31.3.2005, è stato affidato il contratto biennale di gestione delle mense suddette ad un unico gestore.

È stato affidato il contratto triennale di pulizia meccanizzata e manuale delle aree esterne dell'aeroporto di Fiumicino e di raccolta e trasporto a discarica dei rifiuti solidi urbani di Fiumicino e Ciampino, a seguito di aggiudicazione attraverso gara pubblica.

Attività commerciali

Vendite dirette

I ricavi derivanti dalle vendite dirette, pari a 57,8 milioni di euro, hanno registrato nell'anno 2005 una crescita del 21,5% rispetto all'anno precedente, a fronte di un incremento del 7,7% del traffico in partenza. La spesa media per passeggero è cresciuta del 12,8% rispetto al 2004, risultato ottenuto grazie a programmi merceologici quali l'introduzione del "fine food" (+52% di incremento sul 2004 nella merceologia "alimentari") e del "fine jewelry" (+150% di incremento sul 2004 nella merceologia "articoli da regalo") e ad attività di comunicazione, di merchandising e promozioni. Nel corso del 2005 è stato peraltro avviato il processo di insourcing del magazzino centrale, che ha visto anche l'introduzione di nuove tecnologie per migliorare l'efficienza dei processi di movimentazione della merce.

I risultati delle attività dirette presenti nello scalo di Fiumicino sono stati influenzati da un forte calo nella vendita di tabacchi (-6% nell'anno, rispetto a una crescita media del 26% nelle altre categorie), fenomeno sul quale ha pesato, nei primi mesi dell'anno, la riduzione di vendite ai passeggeri dei dieci nuovi Paesi UE. Grazie anche alle azioni correttive intraprese, il trend di spesa media a passeggero di tale categoria nel corso dell'anno ha evidenziato una crescita rispetto all'anno precedente che l'ha portata, mese su mese, da un -15% del mese di gennaio a un +1% nel mese di dicembre. Tale mancata crescita è stata largamente compensata da una forte crescita del reparto "food", con un incremento del 49% della spesa media a passeggero rispetto all'anno precedente, così come dei reparti "liquori & vini" e "profumi & cosmetici", entrambi con un incremento del

13% di spesa media a passeggero rispetto al 2004.

Complessivamente le attività su Fiumicino hanno portato ad un incremento del fatturato sull'anno precedente pari al 18,1%, che, a fronte di una crescita dei passeggeri imbarcati pari al 2,4%, si è tradotto in un incremento di spesa media a passeggero del +15,4%.

Per quanto riguarda le attività dirette presenti nello scalo di Ciampino, si è registrato un incremento del fatturato del +52,7% rispetto al 2004, inferiore rispetto alla crescita del traffico (+65,9% di passeggeri imbarcati) prevalentemente a causa della forte crescita della componente domestica (+1.400% rispetto al 2004) caratterizzata da una minore propensione all'acquisto. Va segnalato comunque che la performance in termini di spesa a passeggero rispetto all'anno precedente ha evidenziato, mese su mese, un trend positivo nella seconda parte dell'anno, dove da un valore pari a -20% registrato nel mese di giugno si è passati a +1% nel mese di dicembre, grazie anche alla revisione del layout delle aree "profumi e tabacchi".

Come iniziative per l'anno 2006 è prevista l'apertura di un nuovo shop al Terminal A, la ristrutturazione degli shop del Satellite e di Ciampino, e la realizzazione in area B11-B21 di uno shop "walk-through" a partire dall'attuale shop ivi presente.

Attività commerciali in subconcessione

Le attività commerciali in subconcessione, che hanno sviluppato un volume di ricavi pari a 32,9 milioni di euro, hanno registrato nel corso dell'esercizio chiuso al 31.12.2005 un incremento del fatturato dei retailers del 9%, a fronte di un incremento del 7,3% del traffico totale sul sistema, con un incremento quindi di spesa a passeggero dell'1,2%.

I ricavi del Gruppo per royalties verso i subconcessionari si sono ridotti del 2,8%; questa performance è stata influenzata prevalentemente dalla sostituzione del subconcessionario The Nuance Group.

Le attività presenti nello scalo di Fiumicino hanno chiuso l'esercizio con un incremento di fatturato del 6% rispetto all'anno precedente, cui ha corrisposto una riduzione delle royalties percepite da ADR S.p.A. pari al -3,9%, legata alla sopra menzionata sostituzione del subconcessionario The Nuance Group.

A tale risultato hanno contribuito la ristrutturazione del negozio di Gucci a giugno 2004, l'apertura di due shops Bijoux Ternier/12 Euro, di un negozio Tre e di un Centro Benessere a fine 2004/inizio 2005 e l'apertura di dieci nuovi negozi (C'Art, Calzedonia, Etro, Ferrari, Furla, Golden Lady, Levi's, Lottomatica, Nike, Tie Rack) nel secondo semestre 2005.

Per l'area "Food" si segnala l'apertura avvenuta ad agosto 2005 del bar gestito da Cremonini nel nuovo Terminal AA e, per l'area "Other Royalties", la piena entrata a regime delle Società Travelex e Maccorp con l'apertura di tre nuove attività. Sono stati inoltre effettuati spostamenti di attività tra aree ai fini dell'ottimizzazione dell'offerta commerciale e della redditività.

Tra i mesi di agosto e novembre hanno iniziato l'attività, in configurazione definitiva, sei negozi del subconcessionario Alpha, che ha rilevato parte degli spazi occupati da The Nuance Group. Inoltre, tra l'inizio di settembre e novembre, hanno iniziato l'attività altri sette shops detenuti in precedenza da The Nuance Group, gestiti dal nuovo subconcessionario Dufry.

Per quanto riguarda le attività in subconcessione nello scalo di Ciampino si è registrato un incremento delle royalties del 117% (per un totale di 0,7 milioni di euro) a fronte di un incremento del traffico del +65,7%, anche grazie alla nuova attività "12 Euro" (aperta a maggio del 2004), alla nuova attività gestita dal subconcessionario Alpha ed alla postazione cambiavalute in area arrivi, aperte ad agosto 2005.

Nell'esercizio 2006 è prevista l'apertura di quarantadue nuove attività, la sostituzione di quindici e la ristrutturazione di altre quattordici, interventi che produrranno un impatto economico pieno a partire dal 2007.

Attività pubblicitaria

I ricavi pubblicitari, pari a 24,4 milioni di euro, hanno evidenziato nell'anno una crescita del 2,2% rispetto al 2004, performance che da un lato ha beneficiato del forte interesse degli investitori per l'area nazionale e dei nuovi impianti sul sedime esterno, dall'altro ha scontato un calo di attrattività degli spazi in area Schengen e Extra-Schengen.

Gestione parcheggi

La gestione del sistema parcheggi negli scali di Fiumicino e Ciampino ha permesso di ottenere ricavi pari a 26,8 milioni di euro, con una crescita del 2,6% verso il 2004, essenzialmente attribuibile alla performance registrata sullo scalo di Ciampino, che ha visto crescere i propri proventi del 105,0%.

Su Fiumicino, il prodotto "Multipiano" ha registrato una variazione positiva pari a 2,6 punti percentuali, mentre il prodotto "Lunga Sosta" ha evidenziato una flessione pari all'8,5%, dovuta in particolare all'intensificazione della competizione al di fuori del sedime aeroportuale.

A fronte di una nuova strategia di posizionamento dell'offerta, a dicembre 2005 è stato modificato il piano tariffario.

Nel corso dell'esercizio 2006 è previsto l'ampliamento della capacità di Ciampino e l'introduzione di nuovi prodotti quali il "Top Car" e accordi con operatori turistici.

Servizi tecnici ed informatici

Manutenzione impianti ed apparati

Nel corso dell'anno 2005 sono proseguite le attività volte al miglioramento ed al mantenimento delle infrastrutture e degli impianti, al fine di garantire l'affidabilità e la continuità di esercizio degli stessi.

Tra le iniziative più significative si segnalano:

- la sostituzione di trasformatori in olio nelle cabine elettriche aeroportuali per il rispetto della normativa relativa allo smaltimento di apparecchiature contenenti PCB (1ª fase);
- il coordinamento per ADR delle attività relative all'audit sulla Security di FCO da parte dell'ICAO;
- la sigla dell'accordo di cooperazione industriale tra ADR S.p.A. e Sistemi di Energia per la realizzazione di una centrale di cogenerazione presso l'aeroporto di Fiumicino.

Sono stati inoltre realizzati investimenti sugli impianti, per un'analisi dei quali si rimanda al paragrafo della presente Relazione dedicato a "Gli investimenti del Gruppo".

Information Technology

Nel corso dell'esercizio 2005 sono state completate, proseguite ed avviate attività finalizzate all'adeguamento tecnologico e funzionale dei sistemi applicativi aziendali. In particolare:

- outsourcing CED: nel corso dei primi mesi del 2005 si è proceduto ad aggiudicare alla Società T-Systems Italia S.p.A. le attività relative ai servizi del centro di elaborazione dati ed al conso-

lidamento degli applicativi aziendali su nuove piattaforme tecnologiche, con contestuale cessione del ramo di azienda CED. Ultimata la “due diligence”, in data 31 maggio 2005 si è proceduto al perfezionamento dei contratti con decorrenza dal 1° giugno 2005. Tale operazione garantirà l’adeguamento tecnologico dell’hardware, il consolidamento delle applicazioni su un minore numero di piattaforme e un migliore supporto sistemistico per lo sviluppo delle nuove applicazioni. Nel corso del secondo semestre 2005 è stata completata la ristrutturazione dei locali CED e sono state completate le attività per l’installazione delle nuove piattaforme tecnologiche (nuovi server, memorie e back-up);

- consolidamento applicativi aziendali su nuove piattaforme tecnologiche: nel secondo semestre 2005, successivamente al perfezionamento del contratto di outsourcing CED, sono state avviate le attività di migrazione degli applicativi aziendali dalle vecchie alle nuove piattaforme tecnologiche. Nel corso del 2005 sono state ultimate le migrazioni relative a tutti gli applicativi residenti in ambiente Windows e quelle inerenti i sistemi gestionali SAP, residenti su UNIX. È stata inoltre avviata la migrazione degli applicativi di scalo pure residenti in ambiente UNIX, la cui ultimazione è prevista nel primo semestre 2006;
- insourcing applicativi ADR da CED Alitalia: è stato completato il processo di migrazione degli applicativi ADR S.p.A., operanti su mainframe presso il CED Alitalia, verso il CED ADR. Nei prossimi anni è previsto il mantenimento dei soli ambienti storici al fine di garantire l’accesso alle informazioni relative agli esercizi passati per i sistemi la cui documentazione è soggetta a normativa (bilancio, fatturazione, ecc.);
- nuovo Handling Cargo System (HCS): sono state ultimate le attività di implementazione e di personalizzazione del nuovo sistema rilasciato in operativo nel corso del 2004. In particolare è stato finalizzato lo studio per la realizzazione di un portale che consentirà agli spedizionieri di avere “on-line” le informazioni sullo status delle loro merci con evidenti vantaggi operativi. Per poter procedere alla realizzazione di questo e degli altri portali aeroportuali si sta procedendo alla scelta dell’infrastruttura tecnologica sulla quale procedere alle attività di sviluppo che potranno essere ultimate entro il 2006;
- nuovo sistema di gestione attività operative di scalo (UFIS): nel corso del 2005 si è proceduto allo sviluppo delle personalizzazioni dei moduli per la gestione delle infrastrutture di scalo e per l’assistenza nell’area passeggeri ed al loro rilascio in operativo. Sono, inoltre, state effettuate tutte le verifiche funzionali sul modulo per l’utilizzo wireless del sistema (Grams) che consentirà l’acquisizione dei dati operativi in tempo reale. Il rilascio in operativo per tale modulo è previsto nel corso del 2006 contestualmente all’entrata in esercizio dell’infrastruttura di telecomunicazione (WI.FI.) che la controllata ADR Tel sta predisponendo;
- modulo SAP RE (Real Estate): è stato avviato in operativo il modulo RE di SAP che consente la contrattualizzazione e la fatturazione delle concessioni commerciali in maniera integrata con i sistemi contabili ADR (moduli SAP FI e CO);
- nuovo sistema di gestione vendite: sono state ultimate le attività di implementazione e personalizzazione del nuovo sistema ADR SHOP rilasciato in operativo a fine 2004. Il sistema, sviluppato da ADR ed integrato con il sistema di gestione magazzini aziendali (modulo SAP PM), è fornito anche ad ALPHA Retail, nuovo sub-concessionario per i duty free shops.

Tutela ambientale

Impatto ambientale

Nel corso dell’esercizio in esame sono proseguite le attività di mantenimento e sviluppo dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) di Fiumicino e Ciampino, secondo quanto pianificato.

L’ente di certificazione Dasa-Rägister ha effettuato nel mese di aprile la verifica per il rinnovo della

certificazione ISO 14001 dello scalo di Fiumicino e nel mese di dicembre la prima verifica periodica integrata di mantenimento per i SGA di Fiumicino e Ciampino, confermando la rispondenza dei SGA alle norme di riferimento.

Nell'ambito delle iniziative formative si sono svolti gli interventi pianificati, effettuati dalla funzione specialistica ambientale ADR, rivolti ai responsabili di area ed a tutte le funzioni aziendali interessate ai SGA.

Il monitoraggio dei sistemi, effettuato dagli auditor ambientali interni ADR, si è svolto secondo quanto previsto nella pianificazione annuale, contribuendo ad evidenziare gli ambiti di miglioramento dei SGA.

A Fiumicino si è conclusa la campagna di monitoraggio in continuo dei campi elettromagnetici, avviata nel 2002, e quella della qualità dell'aria nelle aree aeroportuali ritenute maggiormente significative, avviata all'inizio del 2005, le quali hanno evidenziato il pieno rispetto dei limiti legislativi applicabili.

Nel mese di aprile 2005, la Provincia di Roma ha rinnovato ad ADR S.p.A. l'autorizzazione allo scarico del depuratore biologico aeroportuale di Fiumicino, con determinazione di durata quadriennale.

Per entrambi gli scali di Fiumicino e di Ciampino è stato aggiornato e diffuso il Rapporto Ambientale ADR, con i dati relativi all'anno 2004.

Impatto acustico

La Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A., fin dalla sua costituzione, si è impegnata attivamente per migliorare la compatibilità delle attività aeroportuali con l'ambiente ed il territorio circostante.

In particolare, per l'aeroporto di Ciampino, che negli ultimi due anni ha vissuto un repentino sviluppo di traffico sia commerciale che istituzionale, allo scopo di controllare l'impatto acustico generato dai velivoli nelle aree limitrofe l'aeroporto è stata avviata l'installazione di un nuovo sistema di monitoraggio del rumore di origine aeronautica, finanziato dal Ministero dell'Ambiente in base all'Accordo del 23 maggio 2001, provvisto di interfaccia radar per il controllo delle traiettorie degli aeromobili in volo.

L'installazione delle attrezzature, del software e di tutti gli apparati connessi è stata completata alla fine di luglio 2005. Il funzionamento a regime avverrà non appena saranno completate le attività di sincronizzazione con i dati radar che ENAV ha reso disponibili soltanto alla fine di dicembre 2005.

Sono state avviate, inoltre, le attività per il potenziamento e l'ammodernamento del sistema di monitoraggio per l'aeroporto di Fiumicino.

Inoltre è stato elaborato il progetto di riconfigurazione degli ostacoli costituiti dalle alberature della pineta di "via Coccia di Morto" allo scopo di consentire l'utilizzo della pista di volo n. 2 (testata 25) per l'intera sua lunghezza e quindi ridurre il traffico sulla pista di volo n. 1. Tale intervento, poiché interessa un'area vincolata del Parco del Litorale Romano, richiede, per la sua attuazione, un complesso iter procedurale già da tempo avviato. Attualmente il progetto è al vaglio dalla Commissione "Riserva del Litorale".

A seguito dell'approvazione, da parte della commissione aeroportuale ex D.M. 31.10.97 art. 5, della quale fa anche parte ADR S.p.A., delle attuali curve di isolivello acustico delimitanti l'intorno aeroportuale di Fiumicino, ADR in ottemperanza a quanto previsto dal D.M. 29.11.2000, ha provveduto ad informare gli enti locali competenti delle risultanze del lavoro della Commissione e delle aree dell'intorno aeroportuale dove si stima il livello di inquinamento acustico.

Per l'aeroporto di Ciampino sono state avviate, nell'ambito della commissione aeroportuale prevista dal D.M. 31.10.97, le attività per la definizione dell'intorno aeroportuale.

Qualità

Nel quadro delle attività previste dal Piano della Qualità, il controllo dei servizi erogati a Fiumicino è stato assicurato tramite l'effettuazione, nel corso dell'anno, di:

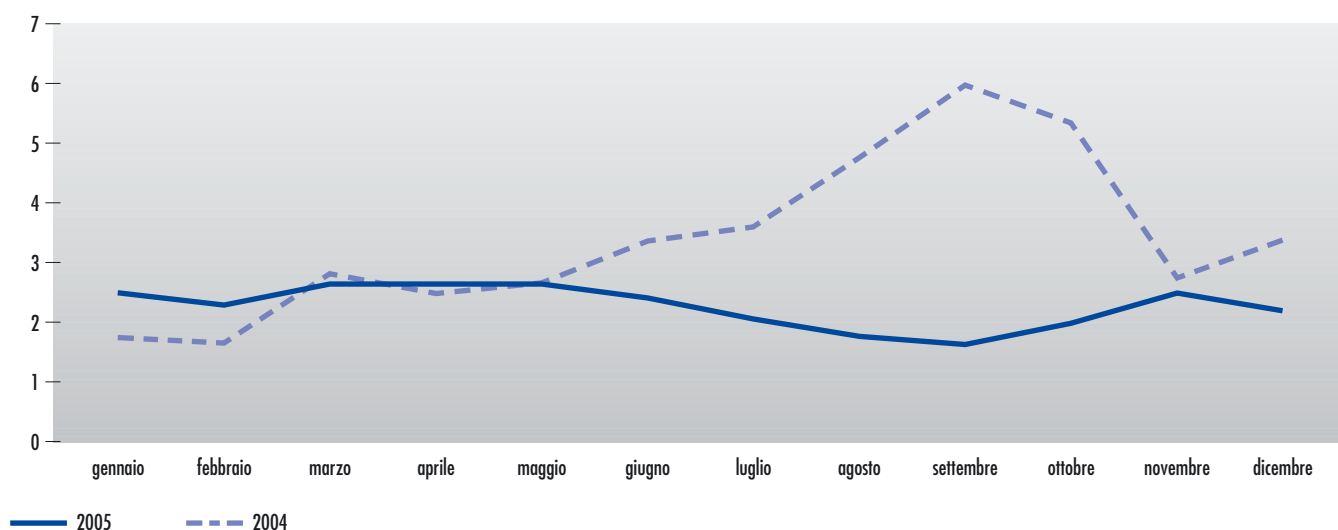
- oltre 280.000 controlli oggettivi, pari a circa 22.000 osservazioni, basati sulla rilevazione giornaliera del livello di qualità erogata per i principali servizi forniti ai passeggeri (riconsegna dei bagagli, accettazione, controllo del bagaglio a mano, livello di pulizia delle toilette, funzionalità dei monitor, passaporti e ristorazione);
- circa 6.000 interviste di "customer satisfaction", realizzate parallelamente ai controlli oggettivi nell'obiettivo di rilevare in maniera puntuale il livello di qualità percepito dai passeggeri sul singolo punto in cui è stato erogato il servizio.

I monitoraggi mostrano un buon livello per i servizi erogati da Aeroporti di Roma nel corso di tutto il 2005.

Nel 2005 i passeggeri hanno effettuato le operazioni per il controllo di sicurezza del bagaglio a mano entro i 6 minuti nel 92,7% (83,6% il dato rilevato l'anno precedente), nel rispetto dello standard di servizio pubblicato sulla Carta dei Servizi (6 minuti nel 90% dei casi).

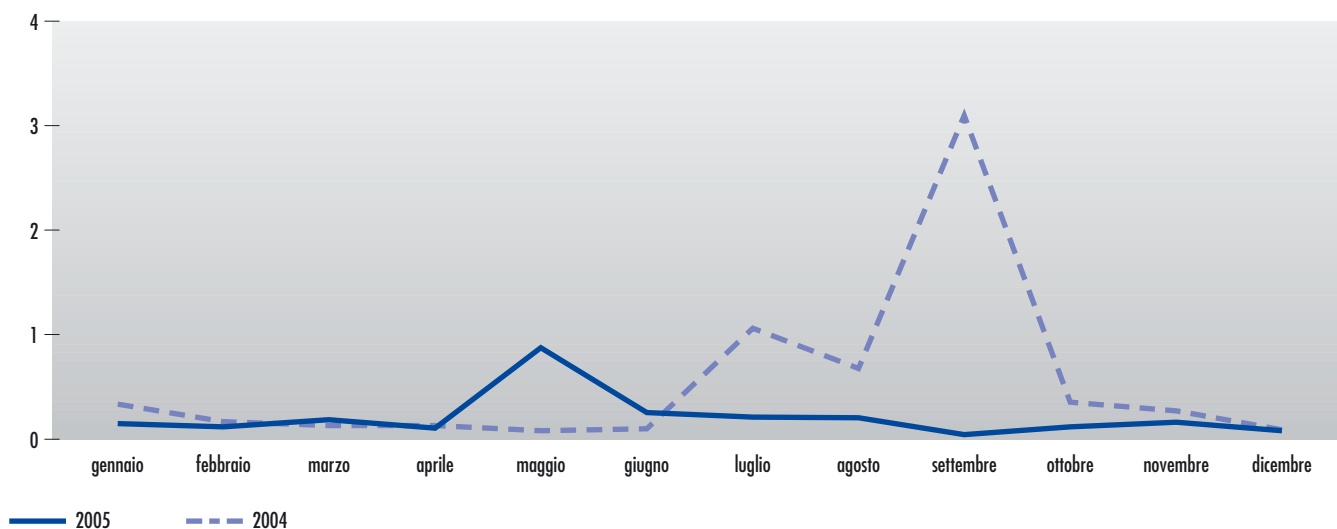
In particolare, sono ulteriormente migliorati i tempi medi di attesa in coda: 2'41" contro i 4'04" del 2004 e i 4'53" del 2003.

GRAFICO 1: tempi medi di attesa in coda al controllo di sicurezza dei bagagli a mano. Confronto andamento 2005 su 2004 (tempi espressi in minuti).



Positivo anche l'andamento registrato per l'attività di smistamento dei bagagli: il numero di bagagli disguidati a causa dell'impianto (Baggage Handling System) è stato pari allo 0,21‰ rispetto allo 0,58‰ del 2004 e allo 0,5‰ del 2003 (standard definito: 0,5 bagagli ogni 1.000 passeggeri imbarcati).

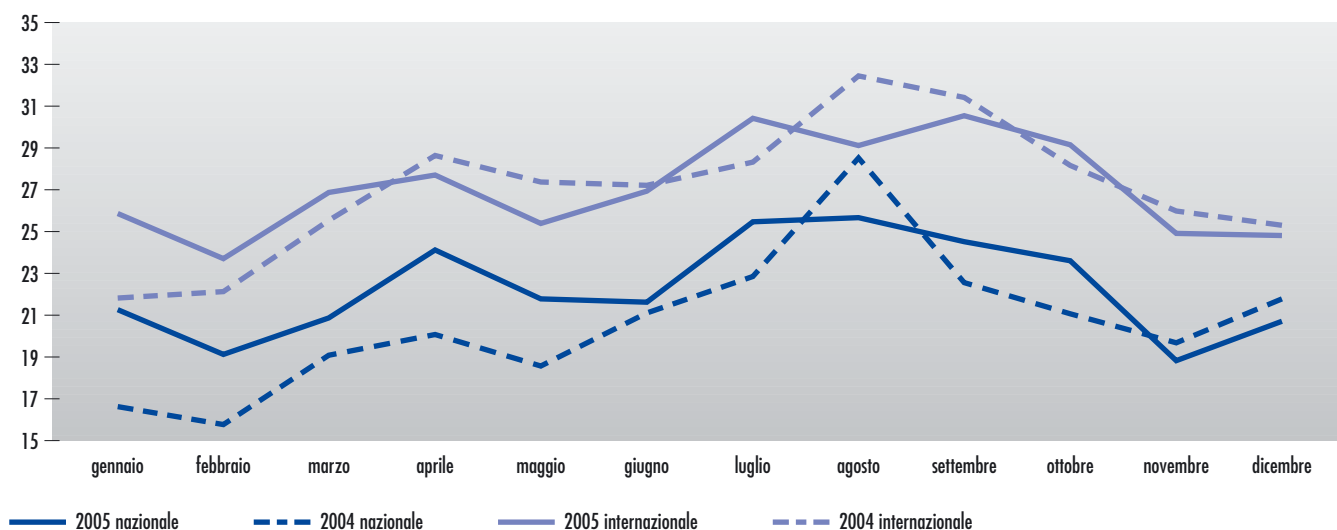
GRAFICO 2: numero di bagagli disguidati causa impianto BHS (valori %). Confronto andamento 2005 su 2004.



Per alcuni servizi dell'area "aviation", al contrario, si riscontrano ancora performance non in linea con gli standard prefissati. L'analisi più dettagliata dell'andamento dei livelli di qualità evidenzia che:

- la percentuale di voli con riconsegna dei bagagli entro i tempi previsti è stata dell'83% per il primo e dell'84,8% per l'ultimo, inferiore rispettivamente di 4 e 3 punti percentuali alla prestazione del 2004 (lo standard è del 90%). Tale andamento è dovuto a un generale incremento dei tempi medi di servizio registrati nel corso dell'ultimo anno fatta eccezione per il mese di agosto, durante il quale nel 2004 è stata rilevata la peggior prestazione in assoluto;

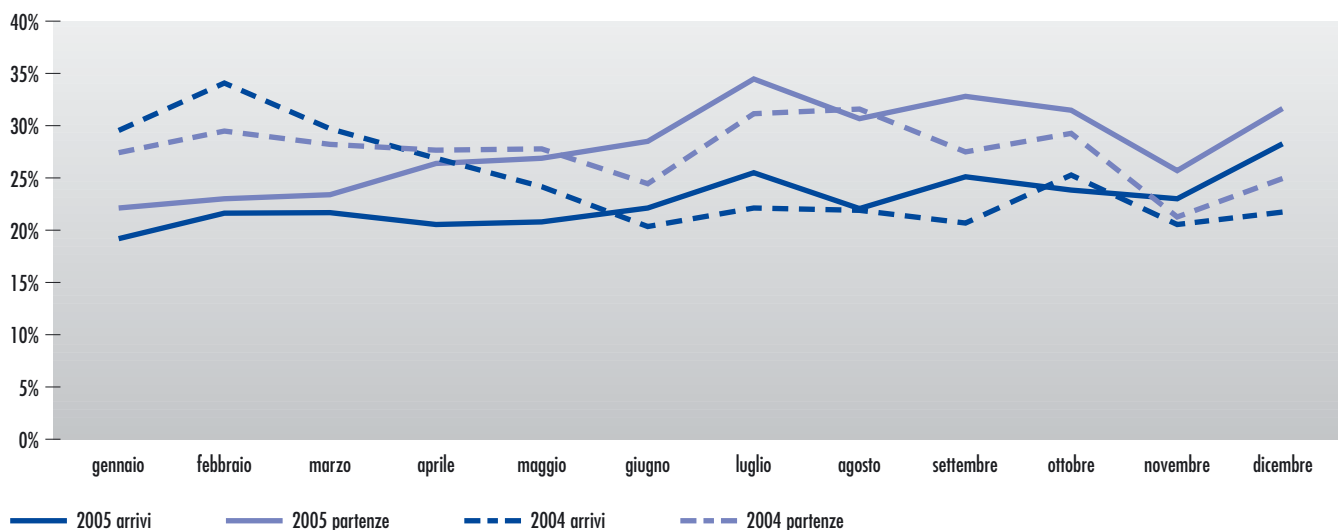
GRAFICO 3: andamento dei tempi medi per la riconsegna dell'ultimo bagaglio. Confronto 2005 su 2004 (tempi espressi in minuti).



- la percentuale dei voli partiti con ritardo superiore ai 15 minuti è stata del 28,1% contro il 27,5% dell'anno precedente, e ha superato di tre punti lo standard pubblicato (25%).

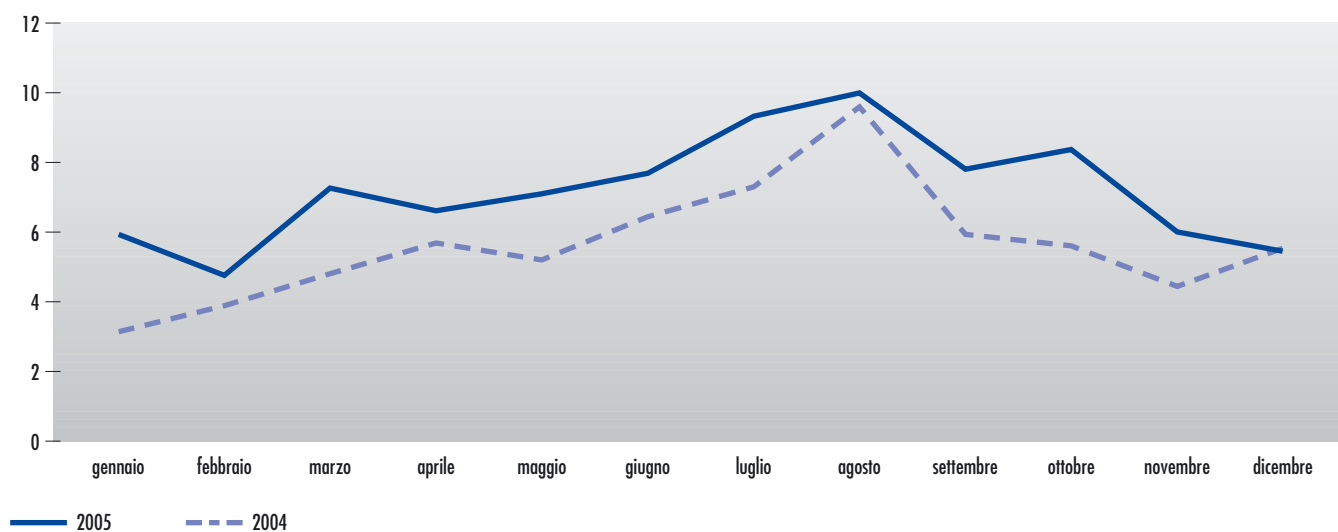
È da evidenziare che il gestore aeroportuale ha rispettato il proprio standard, avendo causato ritardi ai voli in partenza solo nello 0,1% dei movimenti, a fronte di un obiettivo pubblicato dello 0,3%. È migliorato, al contrario, l'andamento dei ritardi superiori ai 15' per i voli in arrivo (22,8% vs 24,5%). Di conseguenza, l'indicatore "recupero dei tempi di transito sullo scalo" (differenza tra i ritardi voli in arrivo e i ritardi dei voli in partenza rispetto ai tempi programmati) è negativo rispetto al valore previsto (+1%).

GRAFICO 4: confronto tra percentuali di ritardo superiori ai 15' per i voli in arrivo e in partenza.



- i tempi medi di attesa al banco per le operazioni di check-in sono stati di 6'59", superiori sia al dato registrato 2004 (5'11") che al valore previsto dalla Carta dei Servizi (6').

GRAFICO 5: andamento dei tempi medi di attesa in coda al banco check-in. Confronto 2005 su 2004 (tempi espressi in minuti).



Allo scopo di favorire il processo di miglioramento delle prestazioni e di sensibilizzare tutti gli enti

coinvolti sulla necessità di intervenire in modo tempestivo e incisivo rispetto alle criticità operative riscontrate, mensilmente vengono forniti report sull'andamento dei servizi monitorati alla Direzione Aeroportuale (DA) locale, ai singoli handlers e ai vettori operanti sullo scalo.

Nel corso del 2005 ADR S.p.A., inoltre, ha riprogettato le attività di controllo del livello di qualità dei servizi percepito dai passeggeri, nell'obiettivo di ottimizzare i costi sostenuti per l'erogazione di tale attività e, al contempo, di intensificare i monitoraggi per meglio individuare le azioni necessarie a fronteggiare eventuali disservizi e favorire il raggiungimento di ottimali livelli di operatività dell'aeroporto.

È stato, infatti, ulteriormente sviluppato il Piano di qualità tramite:

- l'avvio di un programma giornaliero dei sondaggi, svolto da personale interno dell'ente Quality, a sostituzione delle indagini trimestrali svolte precedentemente da una società esterna. La nuova attività, progettata e testata nel corso dell'anno, sarà a regime dal 2006,
- l'iscrizione al programma "Airport customer satisfaction and performance programme" gestito dalla IATA/ACI, il quale mette a confronto le valutazioni espresse dai passeggeri sui maggiori scali a livello mondiale. Dai risultati dell'indagine ad oggi disponibili, relativi ai primi otto mesi dell'anno, Fiumicino viene giudicato complessivamente dai passeggeri un aeroporto di buon livello con un valutazione media di 3,32 (scala di valutazione da 5=eccellente a 1=scadente),
- la progettazione e l'avvio di una indagine di "customer satisfaction" sui clienti Vettori per identificarne le priorità di business e di gestione, con particolare riferimento a quelle che richiedono il contributo e il supporto dello scalo in termini di infrastrutture e servizi, di competenza sia di ADR, quale gestore ed erogatore di servizi, che di altri operatori aeroportuali. Le interviste ai responsabili di compagnia per Fiumicino sono in corso e i risultati della ricerca saranno pubblicati entro il primo trimestre del 2006.

Nel corso dell'anno il Piano di qualità è stato esteso anche ai servizi erogati nello scalo di Ciampino, con l'effettuazione di controlli oggettivi e di interviste ai passeggeri.

Il monitoraggio della qualità erogata evidenzia che:

- il tempo medio di attesa in coda per il controllo del bagaglio a mano è stato di 4'58",
- la percentuale dei voli partiti con ritardo superiore ai 15 minuti è stata del 25,6%, mentre i ritardi superiori ai 15 minuti per i voli in arrivo sono stati pari al 17,8%. Lo scalo non ha rispettato lo standard definito per i ritardi in partenza (17%), né quello previsto per il recupero dei tempi di transito (1%),
- la percentuale di voli con riconsegna dei bagagli entro i tempi previsti è stata dell'85,8% per il primo e dell'87,3% per l'ultimo (lo standard è del 90%),
- i tempi medi di attesa al banco per le operazioni di check-in sono stati di 18'45".

GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Nel corso del 2005 sono stati realizzati investimenti per 75.826 milioni di euro (56.080 milioni di euro nel 2004).

Per quanto riguarda lo sviluppo infrastrutturale, si segnala di seguito, l'ultimazione dei principali interventi:

- *Aerostazioni*: Terminal A - nuove sale remote, riadattamento aerostazione passeggeri domestico

e trasferimento controlli sicurezza, Molo Ovest – estensione per 16 nuovi gates, Molo A – sostituzione controsoffitti ed impianto di illuminazione, Terminal C – nuovo “tax refund” e potenziamento varchi di sicurezza;

- *Infrastrutture*: parcheggio multipiano 5° modulo, ampliamento parcheggio lunga sosta 2ª fase, completamento delle opere di adeguamento magazzini ed uffici Cargo City;
- *Impianti*: interventi di 2ª fase sulla rete gallerie, adeguamento del depuratore biologico con sostituzione del sistema ad ossigeno liquido con altro ad ossigeno atmosferico, entrata in esercizio del sistema ETV c/o la Cargo City, realizzazione di un sistema per il controllo accessi ai varchi in banchina della Cargo City, partecipazione ai collaudi funzionali di nuovi impianti quali: Prolungamento Molo Ovest, Terminal AA, Isola L, Manufatto transiti Kilo 2, Multipiano, realizzazione sistema di backup HBS del Terminal C, del sistema HBS del Terminal A e del sistema Gos su tutte le piazzole, installazione di sistemi di telecontrollo per il risparmio energetico nelle gallerie servizi;
- *Piste di volo*: ampliamento piazzali aa/mm zona Ovest, interventi ripristino locale regolarità pista 16C/34C e sigillatura giunti via di rullaggio Alfa, adeguamenti degli impianti AVL e relativo software di monitoraggio per l'utilizzo in cat. III delle piste 1 (16 R) e pista 2 (25);
- *Ciampino*: riqualifica via di rullaggio Alfa, riqualifica superficie pista 15/33, tamponatura tettoia ad uso DHL, riqualifica piazzali (allargamento raccordo AG e segnaletica), riconfigurazione area partenze, tendostruttura per ampliamento aerostazione partenze e potenziamento impianto di condizionamento aerostazioni.

Tra le opere in corso di realizzazione sono degne di nota:

- *Aerostazioni*: Terminal C – modifica configurazione gates B11-B21, Terminal A dedicato – segnaletica riprotezioni ed adeguamento uffici;
- *Infrastrutture*: manutenzioni straordinarie viabilità, Cargo – deposito salme, implementazione sistema di monitoraggio rumore;
- *Piste di volo*: raddoppio via di rullaggio Bravo settore Nord Molo C, piazzali AA/MM zona Sud-est 1ª fase, manufatto per bagagli originanti nazionali ed impianto bagagli, risanamento viabilità perimetrale e accessi piste;
- *Ciampino*: “contingency plan” – viabilità e parcheggi, ampliamento e riqualifica duty free shop, avvio dei lavori relativi all'adeguamento dell'impianto HBS.

Tra gli interventi di prossimo inizio si segnalano:

- *Aerostazioni*: modifica box controllo passaporti arrivi e transiti, Terminal A – ampliamento aree commerciali al mezzanino, Area sosta – carica batterie club car, nuova segnaletica Aerostazioni, Satellite – nuovo duty free shop q.ta 11;
- *Infrastrutture*: viabilità – risanamento giunti viadotti e incremento aree sosta a parcometro;
- *Piste di volo*: riqualifica drenante zona Sud pista 3;
- *Ciampino*: “contingency plan” – ampliamento aerostazione e sistema bagagli, risanamento giunti pavimentazione in calcestruzzo e parcheggi P7 e P8.

Si sottolinea inoltre, che in data 16.6.2005 la Commissione della Comunità Europea ha deliberato la concessione in favore della Capogruppo ADR S.p.A. di un contributo finanziario comunitario al progetto d'interesse comune “Aeroporto di Roma Fiumicino: studio di fattibilità e progettazione di un people mover” (progetto n. 2004-it-90903-s07.42313) nel settore delle reti transeuropee delle infrastrutture e nell'ambito della programmazione annuale dei trasporti (TEN-T). Lo studio di fattibilità verificherà la fattibilità di costruire una metro leggera per il collegamento veloce tra le aerostazioni passeggeri, la Cargo City, i parcheggi lunga sosta e gli edifici per spedizionieri con ulteriori possibili prosecuzioni in area Ovest, verso i siti archeologici e la città di Fiumicino.

Nella prima parte dell'anno 2005 la Capogruppo ADR S.p.A. ha presentato a Fintecna S.p.A. lo stato di avanzamento degli impegni assunti in sede di acquisizione da parte del Consorzio Leonardo con il Piano Industriale del 2000. In particolare, tale Piano prevedeva la realizzazione di investimenti infrastrutturali nel periodo 2000-2005 pari a circa 515 milioni di euro, di cui 360 milioni autofinanziati dalla Società Aeroporti di Roma S.p.A..

Viene esposta di seguito una tabella che riassume gli investimenti previsti nel Piano Industriale, confrontandoli – per categorie omogenee – con i consuntivi realizzati sino al 31 dicembre 2004:

Piano Investimenti	Piano Leonardo 2000-2004	Adr S.p.A. Consuntivo	Delta	Piano Leonardo Anno 2005	Piano Leonardo Totale	Adr S.p.A. 1° semestre 2005	Adr S.p.A. 1.1.2000/ 30.6.2005
Infrastrutture	78,1	83,5	5,4	17,8	95,9	28,3	111,8
Manutenzioni	55,1	68,4	13,3	8,8	63,9	9,0	77,4
Sistemi informativi	30,1	28,1	(2,0)	5,2	35,3	1,6	29,7
Altro	18,9	16,0	(2,9)	5,2	24,1	2,1	18,1
Subtotale	182,2	196,0	13,8	36,9	219,1	41,0	237,0
Molo C ed opere accessorie	110,1	0,0	(110,1)	0,0	110,1	0,0	0,0
Pista 3	31,0	0,0	(31,0)	0,0	31,0	0,0	0,0
Autofinanziato	323,3	196,0	(127,3)	36,9	360,2	41,0	237,0
Molo C ed opere accessorie	66,2	0,0	(66,2)	0,0	66,2	0,0	0,0
Opere diverse	88,3	88,3	0,0	0,0	88,3	0,1	88,4
Finanziato	154,5	88,3	(66,2)	0,0	154,5	0,1	88,4
Totale	477,8	284,3	(193,5)	36,9	514,7	41,1	325,4

Come si può osservare dalla tabella, escludendo le opere relative al Molo C e le opere ad esso connesse e la Pista 3, ADR S.p.A. ha ottemperato agli impegni assunti in sede di acquisizione, anche in considerazione dei 41 milioni di euro circa contabilizzati nel primo semestre 2005. Gli investimenti sono stati realizzati, tra l'altro, anche in presenza di volumi di traffico inferiori rispetto a quanto stimati nel Piano Industriale.

Per quanto riguarda in particolare il Molo C e le opere ad esso accessorie e la Pista 3, nel periodo 2000-2005 la Società si è trovata nell'impossibilità di dare corso a tali rilevanti investimenti a causa della mancata formalizzazione da parte di ENAC del relativo Atto Convenzionale per la realizzazione del Terminal Internazionale Molo C, con un differimento temporale dei lavori di circa 3 anni rispetto ai programmi originari; inoltre nel corso del 1999 vennero sospesi i lavori di riqualifica strutturale della Pista 3 (o pista da volo 16L/34R), con un conseguente contenzioso avviato nel maggio 2000 con l'Associazione Temporanea d'Impresa Appaltatrice.

Nella tabella di cui sopra vengono anche esposti gli investimenti effettuati alla fine del periodo di riferimento (30 giugno 2005).

Per la realizzazione del Molo C, opera demaniale cofinanziata da ADR ai sensi dell'Accordo di Programma del 30 aprile 1996 e del II atto aggiuntivo alla Convenzione 3997/86, stipulato in data 23.12.2002, è stato pubblicato il bando di gara per la selezione dell'impresa appaltatrice e si è avuta conferma da ENAC, con lettera del 4 febbraio 2005, della disponibilità dei fondi di cui alle Leggi 449/85 e 67/88 (circa 43 milioni di euro); si rimane ancor oggi in attesa di conferma da parte dell'Amministrazione circa la disponibilità dei restanti fondi per circa 36 milioni di euro.

L'ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Il Gruppo ADR non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo nel 2005.

IL PERSONALE DI GRUPPO

Il personale in forza al 31 dicembre 2005, incluso quello assunto con contratto a tempo determinato, è di 3.583 unità ed è così ripartito per categoria:

Forza puntuale	31.12.2005	31.12.2004	Variazione
Dirigenti	53	59	(6)
Quadri	247	250	(3)
Impiegati	1.968	2.039	(71)
Operai	1.315	1.361	(46)
Totale	3.583	3.709	(126)
<i>di cui:</i>			
<i>a tempo indeterminato</i>	<i>2.724</i>	<i>2.938</i>	<i>(214)</i>
<i>a tempo determinato</i>	<i>859</i>	<i>771</i>	<i>88</i>

Così ripartito per società:

Forza puntuale	31.12.2005			31.12.2004			Variazione		
	CTI	CTD	TOT	CTI	CTD	TOT	CTI	CTD	TOT
ADR	1.771	422	2.193	1.934	380	2.314	(163)	42	(121)
ADR Handling	897	436	1.333	948	390	1.338	(51)	46	(5)
ADR Engineering	28	1	29	29	0	29	(1)	1	0
ADR Tel	17	0	17	17	0	17	0	0	0
ADR Advertising	11	0	11	10	1	11	1	(1)	0
Totale	2.724	859	3.583	2.938	771	3.709	(214)	88	(126)

La forza al 31.12.2005 è diminuita, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, di 126 risorse (-214 CTI e +88 CTD). Il significativo decremento delle risorse CTI (-7,3%) è figlia di una politica di esodo agevolato del personale (circa 200).

L'incremento di 88 unità (+11,4%) rispetto al 31.12.2004 (+42 ADR S.p.A., +46 ADRH) è dovuto per ADR S.p.A. ad una serie di nuove iniziative che hanno visto coinvolte diverse aree operative, mentre per ADRH l'incremento è dovuto principalmente ad una crescita del traffico aereo rispetto all'anno precedente e alla maggiore attività legata alla stagione estiva.

Sul tema delle relazioni industriali particolare rilievo ha assunto la sottoscrizione, in data 26 luglio 2005, del rinnovo della parte normativa del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro che avrà validità fino al 31 dicembre 2007 e della parte economica valida fino al 31 dicembre 2005.

A seguito dell'analisi sull'andamento dei risultati aziendali dell'anno 2004, sempre nel mese di luglio, è stato sottoscritto con le OSL, l'accordo del Premio di risultato corrisposto ai dipendenti del Gruppo e relativo all'anno 2004.

Infine, al fine di procedere ad un piano di riorganizzazione volto a allineare l'attuale struttura orga-

nizzativa con le variazioni intervenute sia nel processo di rivisitazione dei flussi e processi aziendali con una focalizzazione sulle aree ritenute di *core business*, sia, a livello più ampio, nello scenario del trasporto aereo attraversato recentemente da elementi di cambiamento che ne hanno modificato le caratteristiche e gli andamenti, è stata avviata, in data 18 ottobre 2005, la procedura di mobilità a norma della Legge 223/91 per complessivi 448 lavoratori del Gruppo ADR.

Relativamente alle tematiche organizzative, il 2005 è stato caratterizzato da processi di sviluppo e di razionalizzazione degli assetti organizzativi della Capogruppo ADR con l'obiettivo di realizzare una migliore efficacia ed efficienza del sistema operativo.

In particolare è stata istituita alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, la Direzione Centrale Supply Chain, con l'obiettivo di assicurare una maggiore efficacia ed efficienza nella gestione dei processi ad elevato impatto economico e sulla qualità dei servizi erogati.

Nell'ambito della BU Commercial, è stata definita una nuova articolazione organizzativa orientata allo sviluppo del retail aeroportuale attraverso un rafforzamento del livello di focalizzazione dei processi di Retail Development & Management della vendita diretta e indiretta.

Nel secondo semestre, invece, con l'obiettivo di realizzare maggiori sinergie tra i processi di esercizio e manutenzione degli impianti tecnologici è stato definito un intervento di razionalizzazione organizzativa che ha coinvolto le Strutture Infrastructures & Real Estate e Technical Services.

È stato, altresì, implementato nell'ambito della Direzione Centrale Human Resources & Organization, un nuovo modello organizzativo che ha concentrato i processi e le leve del personale a livello di corporate e a livello operativo in due distinti ambienti organizzativi con l'obiettivo di assicurare una maggiore focalizzazione sui processi di sviluppo manageriale e di supporto professionale verso le Business Unit.

Per quanto riguarda il sistema delle procedure, nel corso dell'anno è proseguita l'azione di aggiornamento complessivo del sistema procedurale che ha visto l'emissione di 8 procedure organizzative, di cui 5 di nuova elaborazione.

In esecuzione alle delibere assunte dal Consiglio di Amministrazione, sono state formalizzate la composizione e le funzioni dell'Organo Giudicante, del sottocomitato ed il Responsabile dell'Organismo di Vigilanza, previsti dal modello ex D.Lgs. 231/2001 adottato dalla Capogruppo ADR.

È stata formalizzata, altresì, la nomina dei collaboratori del Responsabile dell'Organismo di Vigilanza (ex D.Lgs. 231/2001), nonché istituito il Comitato Crediti e definite le relative funzioni e modalità operative.

Per quanto riguarda, infine, l'osservanza del D.Lgs. 626/94 (sicurezza e salute nei luoghi di lavoro), del D.Lgs. 155/97 (autocontrollo igiene alimentare), del D.M. 10.3.98 (criteri generali di sicurezza antincendio e gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro) e del D.Lgs. 196/03 (codice privacy) sono stati approntati e aggiornati i documenti relativi alla sicurezza inerente ai cicli produttivi, ai rischi di incendio dei luoghi di lavoro, al piano di autocontrollo dei prodotti alimentari deperibili e non deperibili, ai piani d'emergenza e alle procedure d'evacuazione (con particolare riferimento alle Aerostazioni) e agli adempimenti previsti dal nuovo codice privacy (misure di sicurezza – formalizzazione incarichi – informative etc).

In particolare, con le 10 esercitazioni effettuate, ipotizzando vari scenari, si è approfondita, con

tutto il Comando interforze e con gli enti preposti al soccorso, la reciproca conoscenza operativa, nonché quella interpersonale per rendere sempre più fattiva la collaborazione e, di conseguenza, più efficaci e rapidi gli interventi.

È proseguito l'intenso programma formativo, sia inerente alla sicurezza sul lavoro sia alle emergenze, che senz'altro si è dimostrato il fattore principale della riduzione, nell'ultimo triennio, dell'indice di gravità degli infortuni e quindi delle ore perse per infortunio (-38%).

Nel corso del 2005 sono state definite le nuove politiche di gestione e di sviluppo delle persone del Gruppo. In particolare il nuovo sistema, illustrato nel corso di 13 incontri a tutto il management, consente una gestione integrata delle risorse umane con particolare riferimento ai processi di recruitment & selection, performances assessment, training & development e reward. La piattaforma di base è il Modello delle Competenze distintive e delle technical skills, cioè l'insieme di esperienze, capacità e conoscenze applicate ai processi aziendali e richieste dallo sviluppo del business. Questa piattaforma comune rappresenta la "mappa" per orientare lo sviluppo e la gestione delle persone ADR in coerenza agli obiettivi strategici dell'azienda.

Sul versante del training, nel corso del 2005 sono state erogate 65.107 ore tra addestramento e formazione per un numero complessivo di 1.086 corsi, con il coinvolgimento di 4.720 partecipanti tra Dirigenti, Quadri, Impiegati ed Operai. Inoltre l'attività di vendita di formazione verso altri aeroporti ha fatto registrare un introito complessivo di 62 mila euro, corrispondenti all'erogazione di 31 corsi di addestramento.

Per ciò che concerne la formazione, ci si è concentrati su due iniziative "ad hoc" per specifiche popolazioni aziendali:

- nel mese di settembre è stato progettato e realizzato un intervento formativo residenziale sul "Team working" rivolto a giovani laureati di recente inserimento aziendale e focalizzato, nell'ambito dello sviluppo organizzativo, a evidenziare i vantaggi del lavoro di gruppo e le caratteristiche di un team proiettato al successo in azienda;
- sono stati inoltre realizzati quattro seminari di formazione ed aggiornamento professionale (con relativi follow-up) rivolti al personale operativo del Direct Retail (CTI/CTD) con l'obiettivo di sviluppare una maggiore consapevolezza sui comportamenti organizzativi da tenere nei rapporti con la clientela al fine di migliorare le performance di vendita.

Per quanto concerne la ricerca e selezione del personale, il processo è stato completamente internalizzato con un saving da fornitori esterni. Per la manutenzione del bacino di reperimento del personale a tempo determinato ADR e ADRH e, in particolar modo, degli addetti sicurezza e merci, sono stati selezionati 1.170 candidati esterni per un totale di 370 risultati idonei, di cui 336 hanno effettuato un primo contratto nel corso dell'anno.

Le ore perse per sciopero e per infortunio sono diminuite rispetto allo scorso anno, mentre si evidenzia un incremento, rispetto allo stesso periodo del 2004, sui dati relativi all'assenteismo per malattia (dal 4,8% al 5%).

OPERAZIONI SOCIETARIE

L'iniziativa di disimpegno del Gruppo dalla partecipazione nella Società di gestione dei principali scali sudafricani (ACSA Ltd) è stata finalizzata nel mese di dicembre.

In particolare la Società olandese del Gruppo ADR, Airport Invest B.V., ha ceduto l'intera partecipazione detenuta nella Società veicolo di diritto sudafricano ADR IASA Ltd.

Airport Invest si è assicurata preventivamente il pieno possesso della ADR IASA attraverso il riscatto, in data 29 settembre 2005, delle azioni privilegiate detenute dall'istituto finanziario sudafricano United Towers Ltd (Gruppo ABSA Bank), pari ad un valore di 156 milioni di rand (circa 19 milioni di euro). Questa operazione è stata finanziata attraverso l'emissione di capitale ordinario, sottoscritto dall'Azionista unico Airport Invest B.V., che, a sua volta, ha ricevuto un versamento in conto capitale da parte di ADR S.p.A. di pari importo.

In data 20 settembre 2005, Airport Invest B.V. ha siglato il contratto per la cessione dell'intera partecipazione detenuta nel capitale di ADR IASA Ltd a The Public Investment Corporation Ltd (PIC), Società di diritto sudafricano, che agisce per conto di un fondo pensione governativo ("Government Employee Pension Fund"), ad un prezzo di 1,675 miliardi di rand.

In data 21 dicembre 2005 è stata perfezionata la cessione dell'intera partecipazione detenuta dalla controllata Airport Invest B.V. in ADR IASA Ltd e della conseguente intera partecipazione (20%) da questa ultima detenuta in ACSA Ltd.

Con riferimento alle partecipazioni minoritarie detenute dal Gruppo, si segnala che in data 22 dicembre 2005 il Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. ha deliberato la cessione della partecipazione del 9% al capitale di Edindustria S.p.A. all'azionista di maggioranza della Società (Finanziaria Tosinvest S.p.A., 50,5%), accogliendo favorevolmente la proposta di acquisto da questo pervenuta.

Il prezzo offerto è pari a circa 13 mila euro, corrispondente al pro-quota del patrimonio netto di Edindustria S.p.A. quale risultante dalla situazione patrimoniale al 31 ottobre 2005 della Società, verificata dalla Società di revisione Deloitte & Touche S.p.A..

Per maggiori dettagli sull'andamento delle Società del Gruppo si rimanda alla Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

OPERAZIONI FINANZIARIE

Il 26 agosto Moody's Investors Service è intervenuta sul giudizio di rating di Aeroporti di Roma S.p.A. migliorando la prospettiva (outlook) da "stabile" in "positivo" nell'ambito della categoria di merito di credito BAA3. Con l'occasione si rammenta che in data 9 giugno l'altra agenzia di rating Standard & Poor's, a seguito del review annuale dei dati di ADR S.p.A., aveva confermato il proprio giudizio al livello BBB+ con outlook "stabile".

In data 20 settembre ADR S.p.A. ha rimborsato il debito bancario (490 milioni di euro), quota parte del debito complessivo a suo carico. Il rimborso è avvenuto attraverso la sottoscrizione di un nuovo finanziamento della stessa tipologia e di pari importo.

Il nuovo finanziamento – con una linea di credito principale a lungo termine di 290 milioni di euro ed una linea di credito revolving per 200 milioni di euro – giungerà a scadenza nel febbraio 2012 e permetterà di sostituire il pre-esistente finanziamento bancario di pari importo, costituito da una linea di credito a lungo termine di 395 milioni di euro e da una linea revolving di 95 milioni di euro, con scadenze nel 2008 (340 milioni di euro) e 2009 (150 milioni di euro).

In data 24 novembre 2005, Standard & Poor's è intervenuta sul rating ADR cambiando l'outlook da "stabile" a "negativo". Tale orientamento riflette lo stato di incertezza sull'evoluzione dei ricavi regolamentati della Capogruppo ADR a seguito dei più volte citati provvedimenti normativi relativi ai requisiti di sistema.

ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DEL GRUPPO ADR

Lo sviluppo del traffico sul sistema aeroportuale romano (movimenti +3,7%, passeggeri +7,3%) si correla ad un incremento più contenuto del fatturato del Gruppo (+4,3%), attestatosi complessivamente a 580,7 milioni di euro.

I comparti di attività “aviation” e “non aviation” hanno contribuito in uguale misura alla crescita del fatturato, mantenendo inalterata, rispetto al precedente esercizio, l’incidenza sui ricavi, pari rispettivamente al 63,1% e al 36,9%.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(in Euro/000)	2005	2004	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	581.029	555.801	25.228
Lavori in corso su ordinazione	(327)	983	(1.310)
A. – RICAVI	580.702	556.784	23.918
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	6.264	4.687	1.577
B. – VALORE DELLA PRODUZIONE “TIPICA”	586.966	561.471	25.495
Consumi di materie e servizi esterni	(168.562)	(155.269)	(13.293)
C. – VALORE AGGIUNTO	418.404	406.202	12.202
Costo del lavoro	(157.322)	(155.839)	(1.483)
D. – MARGINE OPERATIVO LORDO	261.082	250.363	10.719
Ammortamenti	(97.930)	(94.101)	(3.829)
Altri stanziamenti rettificativi	(11.306)	(11.981)	675
Stanziamenti a fondi per rischi e oneri	(6.122)	(6.975)	853
Saldo proventi e oneri diversi	1.321	(10.379)	11.700
E. – RISULTATO OPERATIVO	147.045	126.927	20.118
Proventi e oneri finanziari	(89.998)	(96.763)	6.765
Rettifiche di valore di attività finanziarie	11.471	7.989	3.482
F. – RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	68.518	38.153	30.365
Saldo proventi ed oneri straordinari	46.897	(5.943)	52.840
G. – RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	115.415	32.210	83.205
Imposte sul reddito dell’esercizio	(37.028)	(26.200)	(10.828)
Imposte anticipate (differite)	2.452	450	2.002
H. – RISULTATO DELL’ESERCIZIO	80.839	6.460	74.379
<i>di cui:</i>			
– di competenza di Terzi	1.148	2.518	(1.370)
– di competenza del Gruppo	79.691	3.942	75.749

In particolare nel comparto “aviation” la crescita dei diritti (+7,8%) e dei servizi di sicurezza (+8,8%), che riflette l’incremento del traffico e lo spostamento del mix verso la componente internazionale, è stata attenuata dalla flessione dei ricavi di handling (-1,9%) riconducibile alla accresciuta pressione competitiva sul mercato liberalizzato di Fiumicino; i ricavi per infrastrutture cen-

tralizzate sono rimasti, invece, sostanzialmente allineati all'esercizio precedente (+0,4%).

Lo sviluppo delle attività "non aviation" è attribuibile al forte incremento (+21,5%) delle attività di vendita dei negozi a gestione diretta, grazie all'incremento della spesa media per passeggero. L'aumento dei ricavi da subconcessioni e utenze, pari all'1,3%, è stato influenzato dalla componente "subconcessioni commerciali" penalizzata dall'operazione (attuata proprio nel corso del primo semestre 2005) di sostituzione del principale subconcessionario sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Continuano a crescere, sia pure a ritmi più contenuti rispetto agli esercizi precedenti, i proventi dei parcheggi (+2,6%) e quelli derivanti dalla gestione degli spazi pubblicitari (+2,2%).

Il margine operativo lordo del Gruppo ammonta a 261,1 milioni di euro con un miglioramento rispetto all'anno precedente allineato allo sviluppo dei ricavi (+4,3%).

Gli effetti determinati dall'incremento dei costi per materie e servizi esterni (+8,6%) sono stati, infatti, contenuti grazie al recupero di efficienza nell'utilizzo del fattore lavoro come dimostrato dal rapporto dei ricavi sul numero medio risorse impiegate, che si è attestato a 167 mila euro (160 mila euro nel 2004), e dal numero dei passeggeri rapportati al n. medio risorse impiegate, che è risultato pari a 9.487 rispetto a 8.822 del 2004.

Il miglioramento della performance a livello di risultato operativo (pari a 147,0 milioni di euro) è più accentuato (+15,9%) per effetto soprattutto dell'andamento del saldo proventi ed oneri diversi (+11,7 milioni di euro) che nel 2004 includeva le perdite su crediti registrate nei confronti delle Società del Gruppo Volare, ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria.

Il carico di oneri finanziari dell'esercizio è risultato più contenuto per 6,8 milioni di euro principalmente grazie all'operazione di ribilanciamento delle componenti a tasso variabile/fisso del debito effettuata ad ottobre del 2004 (+3,9 milioni di euro) e a quella di rifinanziamento, avvenuta a settembre 2005, che ha consentito di ridurre l'esposizione verso le banche di 105 milioni di euro e di ottenere condizioni più vantaggiose sulla nuova linea di credito "Term Loan Facility" (+1,5 milioni di euro).

La voce rettifiche di valore di attività finanziarie riflette, per 11,5 milioni di euro, i risultati positivi della collegata sudafricana ACSA conseguiti fino ad una data prossima a quella di cessione (21 dicembre 2005) del veicolo societario, ADR IASA Ltd, con cui il Gruppo ADR vi partecipava. Tali risultati mostrano un incremento di 3,5 milioni di euro rispetto all'intero esercizio 2004 che era stato penalizzato dagli effetti sui proventi regolamentati di un nuovo sistema tariffario.

La dismissione della iniziativa sudafricana ha fortemente influenzato il risultato dell'esercizio principalmente in relazione al realizzo di una plusvalenza consolidata di 73,1 milioni di euro, a cui vanno detratti principalmente i costi accessori alla vendita per 2,8 milioni di euro, componenti entrambe classificate nelle partite straordinarie.

Il saldo delle partite straordinarie accoglie inoltre, quale componente negativa, gli oneri di ristrutturazione (20,2 milioni di euro) relativi all'attuazione del programma di riassetto strutturale ed organizzativo varato dal Gruppo, che coinvolge la Capogruppo ADR S.p.A. e la controllata ADR Handling S.p.A..

Grazie al miglioramento dei margini industriali e all'effetto positivo netto delle componenti finanziarie e straordinarie, l'utile netto di competenza del Gruppo si è attestato a 79,7 milioni di euro rispetto ai 3,9 milioni di euro dell'esercizio precedente.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO			
(in Euro/000)	31.12.2005	31.12.2004	Variazione
A. – IMMOBILIZZAZIONI NETTE			
Immobilizzazioni immateriali (*)	2.096.901	2.140.495	(43.594)
Immobilizzazioni materiali	130.650	110.928	19.722
Immobilizzazioni finanziarie	4.653	138.472	(133.819)
	2.232.204	2.389.895	(157.691)
B. – CAPITALE D'ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	18.859	22.565	(3.706)
Crediti commerciali	131.114	124.718	6.396
Altre attività	38.440	35.772	2.668
Debiti commerciali	(113.782)	(102.057)	(11.725)
Fondi per rischi e oneri	(42.386)	(31.015)	(11.371)
Altre passività	(76.592)	(66.755)	(9.837)
	(44.347)	(16.772)	(27.575)
C. – CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	2.187.857	2.373.123	(185.266)
D. – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	62.033	67.117	(5.084)
E. – CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività d'esercizio e il TFR (C-D) coperto da:	2.125.824	2.306.006	(180.182)
F. – PATRIMONIO NETTO			
– quote del Gruppo	774.072	701.558	72.514
– quote di terzi	1.993	22.171	(20.178)
	776.065	723.729	52.336
G. – INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	1.640.019	1.745.019	(105.000)
H. – INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
– debiti finanziari a breve	17.493	16.560	933
– disponibilità e crediti finanziari a breve	(307.753)	(179.302)	(128.451)
	(290.260)	(162.742)	(127.518)
(G+H)	1.349.759	1.582.277	(232.518)
I. – TOTALE COME IN "E" (F+G+H)	2.125.824	2.306.006	(180.182)
<i>(*) di cui: valore concessione</i>	<i>1.897.421</i>	<i>1.946.704</i>	<i>(49.283)</i>

Il disimpegno del Gruppo dall'iniziativa sudafricana, avvenuto nel mese di dicembre, si è riflesso in una rilevante riduzione del capitale investito che si è attestato al 31 dicembre 2005 a 2.125,8 milioni di euro, rispetto ai 2.306,0 milioni di euro di fine esercizio precedente.

In particolare, la vendita della controllata ADR IASA Ltd, veicolo societario con cui il Gruppo partecipava alla collegata ACSA Ltd, ha comportato una riduzione delle immobilizzazioni finanziarie di 132,6 milioni di euro. Anche le immobilizzazioni tecniche si sono ridotte (-23,9 milioni di euro) per effetto della quota di ammortamento della concessione aeroportuale di esercizio che ha più che compensato gli investimenti.

Alla flessione del capitale investito ha contribuito anche il capitale di esercizio (-27,6 milioni di euro) su cui hanno inciso il piano di ristrutturazione varato dal Gruppo che ha comportato accantonamenti ai “fondi per rischi e oneri” per 14,3 milioni di euro e l’iscrizione di debiti per TFR verso ex dipendenti esodati nell’ultima frazione dell’esercizio, classificati nelle “altre passività”, per 6,5 milioni di euro. L’ulteriore incremento delle “altre passività” è relativo per 5,0 milioni di euro al debito verso l’Erario per l’addizionale comunale sui diritti d’imbarco passeggeri che, come noto, è stata incrementata da 1 euro a 2 euro a partire dal mese di aprile 2005, ai sensi della L. 31.3.2005 n. 43.

Per quanto riguarda le partite commerciali del capitale di esercizio, si rileva un incremento dei debiti di regolamento di 11,7 milioni di euro derivante dalla crescita del volume di investimenti realizzati in parte compensata dall’aumento dei crediti verso la clientela (+6,4 milioni di euro), ascrivibile principalmente all’espansione del fatturato, oltre che all’incremento dei crediti per l’addizionale comunale sui diritti d’imbarco passeggeri, di cui sopra.

Sotto il profilo delle coperture, si rileva un miglioramento del grado di capitalizzazione del Gruppo in quanto, ad una riduzione della posizione finanziaria netta di 232,5 milioni di euro, si è contrapposto un incremento del patrimonio netto di 52,3 milioni di euro, che ha portato la propria incidenza sul capitale investito al 37% (31% al 31 dicembre 2004).

In dettaglio, il capitale proprio si incrementa rispetto al 31.12.2004 principalmente per effetto dell’utile di esercizio, in parte compensato dalla distribuzione di dividendi per complessivi 12,2 milioni di euro e dagli effetti (-19,0 milioni di euro) derivanti dall’uscita dalla compagine azionaria di ADR IASA Ltd dell’azionista United Towers Ltd a seguito dell’operazione di riscatto delle azioni privilegiate.

La posizione finanziaria netta di Gruppo si è attestata a 1.349,8 milioni di euro registrando una flessione derivante sia dalla riduzione delle passività consolidate (-105,0 milioni di euro) che dall’incremento delle disponibilità nette (127,5 milioni di euro).

Infatti l’operazione di rifinanziamento conclusa dalla Capogruppo ADR nel mese di settembre ha consentito una riduzione dell’esposizione a medio-lungo termine di 105,0 milioni di euro, mentre la citata operazione di cessione di ADR IASA Ltd ha determinato un incremento della liquidità del Gruppo di fine esercizio.

RENDICONTO FINANZIARIO		
(in Euro/000)	2005	2004
A. – DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI	162.742	104.871
B. – FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ D'ESERCIZIO		
Risultato dell'esercizio	80.839	6.460
Ammortamenti	97.930	94.101
(Plus) minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(73.420)	(181)
(Rivalutazioni) svalutazioni di immobilizzazioni	(11.539)	(8.087)
Variazione del capitale d'esercizio	27.575	14.054
Variazione netta del "trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato"	(5.084)	541
	116.301	106.888
C. – FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO		
Investimenti in immobilizzazioni:		
– immateriali	(42.073)	(30.708)
– materiali	(35.695)	(24.298)
– finanziarie	(12)	0
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni	224.598	8.107
Altre variazioni (*)	(2.098)	(10.066)
	144.720	(56.965)
D. – FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	290.000	0
Conferimento dei soci	0	0
Rimborsi di finanziamenti	(395.000)	0
Rimborsi di capitale proprio	0	0
Altre variazioni	(18.982)	0
	(123.982)	0
E. – DISTRIBUZIONE DI UTILI	(12.240)	(2.202)
F. – VARIAZIONE RISERVA PER DIFFERENZE CAMBIO		
Variazione riserva per differenze cambio	2.719	10.150
G. – FLUSSO MONETARIO D'ESERCIZIO (B+C+D+E+F)	127.518	57.871
H. – DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO NETTO A BREVE) (A+G)	290.260	162.742

(*) Sono costituite sostanzialmente dall'incremento (-) o dal decremento (+) di valore della partecipazione in ACSA derivante rispettivamente dall'apprezzamento o dalla svalutazione della valuta sudafricana. Tale variazione trova sostanziale compensazione nella "Variazione riserva per differenza cambio".

La gestione operativa del Gruppo ha generato nell'esercizio un flusso monetario pari a 116,3 milioni di euro, dopo aver garantito il pagamento degli oneri finanziari in scadenza.

Le risorse finanziarie generate internamente sono state utilizzate principalmente:

- per 75,8 milioni di euro per la copertura del fabbisogno finanziario netto derivante dagli investimenti infrastrutturali autofinanziati,
- per 12,2 milioni di euro per il pagamento di dividendi,
- per 19,0 milioni di euro per il riscatto delle azioni privilegiate detenute da United Towers nel capitale della controllata ADR IASA Ltd.

Il rimborso del debito bancario a medio-lungo termine, pari a 395 milioni di euro, è stato effet-

tuato attraverso l'accensione di nuovo finanziamento a lungo termine di 290 milioni di euro; la parte residua di 105 milioni di euro è stata rimborsata mediante l'utilizzo delle disponibilità monetarie nette del Gruppo.

Tali disponibilità si sono incrementate a fine esercizio di circa 214 milioni di euro in relazione alla cessione di ADR IASA Ltd.

VARIAZIONE DELLA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA		
(in Euro/000)	2005	2004
A. – (INDEBITAMENTO) FINANZIARIO NETTO INIZIALE	(1.582.277)	(1.640.148)
Margine operativo lordo	261.082	250.363
Variazione del capitale circolante operativo	(2.271)	(18.858)
Variazione del trattamento di fine rapporto	(5.084)	541
Proventi (oneri) diversi	956	(10.560)
Proventi (oneri) straordinari	(11.379)	(3.802)
Imposte correnti pagate	(42.055)	(16.872)
Variazione altre attività (passività) e fondi rischi	5.135	3.290
B. – CASH-FLOW OPERATIVO	206.384	204.102
Investimenti in immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie	(77.780)	(55.006)
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, immobilizzazioni	224.598	8.107
Altre variazioni	(2.098)	(10.066)
Dividendi incassati	0	26
C. – CASH-FLOW DISPONIBILE (GENERAZIONE DI CASSA)	351.104	147.163
(Oneri) proventi finanziari netti	(90.083)	(97.240)
Apporti di capitale sociale e riserve	0	0
Rimborsi di capitale sociale e riserve	0	0
Altre variazioni	(18.982)	0
Dividendi pagati	(12.240)	(2.202)
D. – CASH-FLOW NETTO DOPO LA GESTIONE FINANZIARIA	229.799	47.721
Variazione riserva per differenza cambio	2.719	10.150
E. – CASH-FLOW NETTO DELL'ESERCIZIO	232.518	57.871
F. – (INDEBITAMENTO) FINANZIARIO NETTO FINALE (A+E)	(1.349.759)	(1.582.277)

INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO DI SOCIETÀ

Con riferimento alla riforma del diritto societario di cui agli articoli 2497 e seguenti del Codice Civile, la Capogruppo ADR non è soggetta a "direzione e coordinamento" del socio Leonardo S.r.l. il quale, anche se titolare di una partecipazione di controllo ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, non esercita influenza sulle scelte gestionali e sull'attività operativa della controllata.

Viceversa, ADR S.p.A. esercita una attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle controllate ADR Handling S.p.A., ADR Engineering S.p.A. e ADR Tel S.p.A..

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI E CON ALTRE PARTI CORRELATE

Al 31 dicembre 2005 i crediti e i debiti di natura finanziaria, commerciale e di natura diversa del Gruppo ADR verso la controllante e le collegate sono i seguenti (in migliaia di euro):

	Crediti finanziari	Crediti commerciali	Altri crediti	Debiti finanziari	Debiti commerciali	Altri debiti
Società controllante						
Leonardo S.r.l.	0	0	0	0	0	0
Società collegate						
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	0	0	530	0	969	0
La Piazza di Spagna S.r.l.	0	0	0	0	0	34
	0	0	530	0	969	34
Totale	0	0	530	0	969	34

Non sono stati intrattenuti rapporti con le collegate Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall. e La Piazza di Spagna S.r.l.; i saldi delle partite di credito e di debito sono allineati agli importi di fine esercizio 2004.

Con riferimento ai rapporti intrattenuti con altre parti correlate si segnala quanto segue (in migliaia di euro):

Rapporti commerciali e diversi	Saldi al 31.12.2005		Esercizio 2005	
	Crediti	Debiti	Ricavi	Costi
Altre parti correlate				
Gemina S.p.A.	0	6	65	6
Macquarie Airport Luxembourg S.A.	0	36	0	36
Totale	0	42	65	42

I costi sostenuti nei confronti di Gemina S.p.A. e Macquarie Airport Luxembourg S.A. includono i compensi di consiglieri ADR.

INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE O DELLA CONTROLLANTE IN PORTAFOGLIO

Il Gruppo non possiede azioni proprie o di Società controllanti sia alla chiusura dell'esercizio 2005 che alla chiusura dell'esercizio 2004, neanche per tramite di Società fiduciarie o d'interposta persona. Non è stata, inoltre, effettuata alcuna operazione di acquisto o vendita di azioni proprie o di controllanti nel corso dell'esercizio 2005, neanche per tramite di Società fiduciarie o di interposta persona.

INFORMATIVA RELATIVA ALLA GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO

Il Gruppo utilizza "interest rate swap" ed "interest rate cap" a protezione del rischio sui tassi di interesse.

La politica di hedging, rappresentata nell'ambito dei contratti di finanziamento della Capogruppo ADR S.p.A., prevede che almeno il 51% del debito sia protetto dal rischio.

In conformità a tale politica risultano vigenti i contratti di “interest rate swap” stipulati da ADR S.p.A. nell’esercizio 2001. Tali contratti di swap – le cui controparti dal febbraio 2003 sono Mediobanca, Barclays, UBM, Royal Bank of Scotland e Deutsche Bank – sono stati stipulati su un capitale nozionale di 864 milioni di euro, con scadenza 2 ottobre 2009.

Inoltre, in data 1 ottobre 2004, la Capogruppo ADR S.p.A. ha sottoscritto, con alcune delle suddette controparti (Mediobanca, Barclays e Royal Bank of Scotland), contratti di “interest rate swap” su un capitale nozionale complessivo di 468 milioni di euro fino al marzo 2008 e 495 milioni di euro fino al 2 ottobre 2009 in base ai quali ADR riceve un tasso fisso del 3,3% e corrisponde un tasso variabile Euribor 3 mesi con un “cap” al 6,0%.

Attraverso questa operazione ADR S.p.A. ha inteso attuare un bilanciamento dell’esposizione fisso/variabile (passando il debito a tasso fisso dal 78% al 55% del totale) più aderente alle prospettive di breve-medio termine di andamento dei tassi di interesse, contingentando il rischio massimo sostenibile.

I contratti di “interest rate swap” a tasso fisso prevedono, su un nozionale di 864 milioni di euro, il pagamento del 5,075% medio, mentre quelli a tasso variabile, su un nozionale di 468 milioni di euro, implicano il pagamento dell’Euribor a 3 mesi più 7 punti base.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL’ESERCIZIO

Rispetto all’analogo periodo del 2005, il traffico del sistema aeroportuale romano nel I bimestre 2006 ha fatto registrare il seguente andamento, analizzato nella ripartizione tra scalo di Fiumicino e Ciampino e tra segmento nazionale ed internazionale:

Dati progressivi al 28 febbraio 2006 e variazioni rispetto all’analogo periodo dell’anno precedente

Componente di traffico	Sistema	Var. %	Fiumicino	Var. %	Ciampino	Var. %	Nazionale	Var. %	Intern.le	Var. %
Movimenti (n.)	55.449	(+0,2%)	46.389	(-3,1%)	9.060	(+22,0%)	26.503	(-0,3%)	28.946	(+0,8%)
Tonnellaggio (ton.)	3.850.046	(+0,4%)	3.407.947	(-2,4%)	442.099	(+28,6%)	1.517.755	(-0,8%)	2.332.291	(+1,1%)
Passeggeri totali (n.)	4.470.395	(+6,2%)	3.815.675	(+2,5%)	654.720	(+35,1%)	1.843.586	(+5,0%)	2.626.809	(+7,1%)
Merce totale (ton.)	21.344	(-0,2%)	17.763	(+1,2%)	3.582	(-6,5%)	1.494	(-20,6%)	19.850	(+1,8%)

Il traffico internazionale viene di seguito analizzato nella sua articolazione tra Unione Europea ed Extra Unione Europea.

Componente di traffico	Intern.le	Var. %	UE	Var. %	Extra UE	Var. %
Movimenti (n.)	28.946	(+0,8%)	20.675	(+2,8%)	8.271	(-4,0%)
Tonnellaggio (ton.)	2.332.291	(+1,1%)	1.361.220	(+1,1%)	971.071	(+1,2%)
Passeggeri totali (n.)	2.626.809	(+7,1%)	1.779.478	(+6,3%)	847.331	(+8,7%)
Merce totale (ton.)	19.850	(+1,8%)	6.076	(-6,6%)	13.774	(+6,0%)

Sullo scalo di Fiumicino i primi due mesi del 2006 hanno registrato un incremento dei passeggeri (+2,5%), nonostante una flessione dei movimenti (-3,1%) rispetto all’analogo periodo del 2005. I dati di traffico scontano gli effetti negativi determinati da diversi giorni di sciopero da parte del personale Alitalia a fine gennaio, con effetti di trascinarsi anche su febbraio, che hanno causa-

to la cancellazione di numerosi voli (oltre 1.300 voli cancellati con una perdita stimata in oltre 120.000 passeggeri).

Sullo scalo di Ciampino prosegue il trend positivo dovuto all'attività "low-cost" che ha determinato un incremento sia in termini di passeggeri che di movimenti (rispettivamente +35,1% e +22,0%), crescita essenzialmente dovuta a voli iniziati nel 2005 nel periodo successivo al I bimestre.

In data 16 febbraio 2006 è stata ceduta, mediante la girata sul titolo azionario, la partecipazione del 9% detenuta dalla Capogruppo ADR nel capitale di Edindustria S.p.A..

Nell'ambito del contenzioso appalti si evidenzia che, con sentenza depositata il 16.1.2006, il Tribunale Civile di Roma si è definitivamente pronunciato sul giudizio instaurato dall'ATI Alpine Bau sui lavori di riqualifica della pista 3, condannando ADR S.p.A. al pagamento di 1,4 milioni di euro, oltre gli interessi legali dalla domanda giudiziale, a fronte di una richiesta risarcitoria di circa 62 milioni di euro. In relazione agli esiti della sentenza è possibile confermare le valutazioni già espresse in bilancio.

Con riferimento alla liberalizzazione con limitazioni delle attività di handling in area rampa sullo scalo di Ciampino, si segnala che l'ENAC, in data 25.2.2006, ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale sia italiana che comunitaria il bando di gara per la selezione di due prestatori di servizi. ADR Handling S.p.A. parteciperà a tale gara.

ADR S.p.A., negli ultimi mesi del 2005 e nei primi mesi del 2006, ha messo in atto una serie di iniziative di natura legale a tutela dei propri interessi, ritenendoli lesi dalla L. 248/2005 (requisiti di sistema).

A questo proposito si ricorda che le Regioni Piemonte, Toscana e Sicilia hanno presentato ricorso davanti alla Corte Costituzionale contro il Presidente del Consiglio dei Ministri, per far dichiarare l'illegittimità costituzionale della L. 248/2005. Dato che i ricorsi, come previsto, sono stati pubblicati nella Gazzetta Ufficiale Italiana, nei prossimi giorni si potrà valutare la possibilità di fare costituire la Società ADR S.p.A. nei giudizi attivati dalle Regioni a sostegno dei loro motivi.

EVOLUZIONE DELLA GESTIONE PER L'ESERCIZIO 2006

Pur non prefigurando una soluzione rapida degli sfavorevoli elementi di contesto che hanno caratterizzato il 2005, il trend positivo del traffico, confermato in questo avvio d'anno, si mantiene in linea con le prospettive di crescita previste per il 2006.

Il Gruppo, quindi, sta proseguendo nell'attuazione dell'intenso programma di iniziative e di investimenti attraverso i quali si intende servire adeguatamente i crescenti volumi di attività, dovuti all'auspicato aumento del traffico.

Pur non rinunciando a tutte le iniziative possibili a tutela degli interessi lesi attraverso il più volte citato provvedimento legislativo, che ha di fatto ritardato l'atteso adeguamento tariffario, è già ripreso, e sarà perciò seguito con la massima tenacia da tutte le funzioni coinvolte l'iter di approvazione dell'Accordo di Programma di adeguamento tariffario.

Dal punto di vista finanziario nel corso del 2006, oltre all'obiettivo di riduzione del costo dell'indebitamento, è importante prefigurare un'ulteriore riduzione dell'indebitamento finanziario senza penalizzare, però, l'adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture del sistema aeroportuale.

In ogni caso rimane alta l'attenzione del management di tutte le società dal Gruppo agli eventi futuri. È fondamentale, infatti, pianificare rapide reazioni gestionali tese a fronteggiare l'effetto di eventuali eccezionali cambiamenti di scenario (recrudescenza terroristica, aggravamento della crisi Alitalia) sempre presenti, seppur allo stato ancora scarsamente prefigurabili.

Il Consiglio di Amministrazione

Stato patrimoniale consolidato

al 31 dicembre 2005

(confrontato con il 31.12.2004)

ATTIVO (in Euro/000)	31.12.2005	31.12.2004
CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI		
Immobilizzazioni immateriali:		
– Costi di impianto e di ampliamento	549	923
– Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.017	779
– Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.900.971	1.949.454
– Differenza da consolidamento	1.006	4.022
– Lavori su beni di terzi in corso ed acconti	29.415	19.541
– Altre	163.943	165.776
	2.096.901	2.140.495
Immobilizzazioni materiali:		
– Terreni e fabbricati	2.887	2.216
– Impianti e macchinario	30.028	20.340
– Attrezzature industriali e commerciali	2.976	1.168
– Beni gratuitamente devolvibili	85.336	69.908
– Altri beni	4.732	3.583
– Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.691	13.713
	130.650	110.928
Immobilizzazioni finanziarie:		
– Partecipazioni:		
• imprese controllate non consolidate	100	100
• imprese collegate	49	132.646
• altre imprese	1.814	1.895
	1.963	134.641
– Crediti v/altri:		
• scadenti entro 12 mesi	3	3
• scadenti oltre 12 mesi	2.687	3.828
	2.690	3.831
	4.653	138.472
Totale immobilizzazioni	2.232.204	2.389.895
ATTIVO CIRCOLANTE		
Rimanenze:		
– Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.591	2.802
– Lavori in corso su ordinazione	8.124	10.799
– Prodotti finiti e merci:		
• merci	8.027	8.862
	8.027	8.862
– Acconti	117	102
	18.859	22.565
Crediti:		
– Verso clienti	131.114	124.528
– Verso imprese collegate	530	720
– Crediti tributari	1.600	892
– Imposte anticipate	27.375	24.923
– Verso altri:		
• debitori diversi:		
• scadenti entro 12 mesi	47.748	52.086
• scadenti oltre 12 mesi	2.248	2.248
• anticipi a fornitori per prestazioni di servizi	14	6
	50.010	54.340
	210.629	205.403
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	13	0
Disponibilità liquide:		
– Depositi bancari e postali	261.865	129.890
– Denaro e valori in cassa	716	466
	262.581	130.356
Totale attivo circolante	492.082	358.324
RATEI E RISCONTI		
Ratei e altri risconti	4.084	4.033
TOTALE ATTIVO	2.728.370	2.752.252

al 31 dicembre 2005
(confrontato con il 31.12.2004)

PATRIMONIO NETTO E PASSIVO				
(in Euro/000)		31.12.2005		31.12.2004
PATRIMONIO NETTO DEL GRUPPO				
Capitale sociale:				
– azioni ordinarie		62.310		62.310
Riserva da sovrapprezzo delle azioni		667.389		667.389
Riserve di rivalutazione		0		0
Riserva legale		12.462		12.445
Riserve statutarie		0		0
Riserva per azioni o quote proprie		0		0
Altre riserve		0		0
Riserva da differenze di traduzione		0		(4.039)
Utili (perdite) portati a nuovo		(47.780)		(40.489)
Utile (perdita) dell'esercizio del Gruppo		79.691		3.942
			774.072	701.558
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI				
Capitale, riserve e utile (perdita) dell'esercizio		1.993		22.171
			1.993	22.171
Totale patrimonio netto consolidato			776.065	723.729
FONDI PER RISCHI E ONERI				
Per imposte, anche differite		1.948		1.851
Altri		40.438		29.164
Totale fondi per rischi e oneri			42.386	31.015
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			62.033	67.117
DEBITI				
Debiti verso banche:				
• scadenti entro 12 mesi		3.427		2.408
• scadenti oltre 12 mesi		375.000		480.000
			378.427	482.408
Debiti verso altri finanziatori:				
• scadenti entro 12 mesi		14.066		13.956
• scadenti oltre 12 mesi		1.265.019		1.265.019
			1.279.085	1.278.975
Acconti:				
– anticipi da clienti:				
• anticipi Ministero Trasporti:				
• scadenti entro 12 mesi		278		525
• scadenti oltre 12 mesi		4.770		4.770
• altri		4.553		3.046
– acconti per fatture di rata:				
• da clienti		54		54
			9.655	8.395
Debiti verso fornitori:				
• scadenti entro 12 mesi		97.627		86.829
• scadenti oltre 12 mesi		5.531		5.864
			103.158	92.693
Debiti verso imprese collegate			1.003	1.003
Debiti tributari:				
• scadenti entro 12 mesi		21.218		19.112
			21.218	19.112
Debiti v/istituti di previdenza e di sicurezza sociale			8.251	9.146
Altri debiti: creditori diversi:				
• scadenti entro 12 mesi		40.736		31.972
• scadenti oltre 12 mesi		847		797
		41.583		32.769
Totale debiti			1.842.380	1.924.501
RATEI E RISCOINTI				
Ratei e altri risconti			5.506	5.890
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVO			2.728.370	2.752.252

Conti d'ordine consolidati

al 31 dicembre 2005
(confrontato con il 31.12.2004)

CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI (in Euro/000)	31.12.2005		31.12.2004	
Garanzie personali prestate:				
– Fidejussioni	111		111	
– Altre	444		396	
		555		507
Garanzie reali prestate		0		0
Impegni di acquisto e di vendita		18.985		51.705
Altri		902.913		894.590
TOTALE CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI		922.453		946.802

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO (in Euro/000)	Esercizio 2005		Esercizio 2004	
VALORE DELLA PRODUZIONE				
Ricavi delle vendite e prestazioni:				
– ricavi per vendite	58.928		48.446	
– ricavi per prestazioni	522.066		507.324	
– ricavi per lavori su ordinazione	2.348		1.197	
		583.342		556.967
Variazione dei lavori in corso su ordinazione		(2.675)		(214)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		6.264		4.687
Altri ricavi e proventi:				
– contributi in conto esercizio	35		31	
– plusvalenze da alienazioni	369		210	
– diversi	6.542		5.623	
		6.946		5.864
		593.877		567.304
COSTI DELLA PRODUZIONE				
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		54.260		47.746
Per servizi		89.059		84.974
Per godimento di beni di terzi		24.690		23.223
Per il personale:				
– salari e stipendi	113.590		112.446	
– oneri sociali	33.250		33.459	
– trattamento di fine rapporto	9.023		8.855	
– altri costi	1.547		1.503	
		157.410		156.263
Ammortamenti e svalutazioni:				
– ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	82.976		80.890	
– ammortamento delle immobilizzazioni materiali	14.954		13.211	
– svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	11.306		11.981	
		109.236		106.082
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		1.045		(407)
Accantonamenti per rischi		5.892		6.775
Altri accantonamenti		230		200
Oneri diversi di gestione:				
– minusvalenze da alienazioni	4		29	
– canoni di concessione	41		54	
– altri oneri	4.965		15.438	
		5.010		15.521
		(446.832)		(440.377)
Differenza tra valore e costi della produzione		147.045		126.927
PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
Proventi da partecipazioni:				
– dividendi da altre imprese	0		26	
		0		26
Altri proventi finanziari:				
– da crediti iscritti tra le immobilizzazioni:				
• altri	68		98	
– proventi diversi dai precedenti:				
• interessi e commissioni da altri e proventi vari	10.887		4.912	
		10.955		5.010
Interessi e altri oneri finanziari:				
– interessi e commissioni ad altri ed oneri vari	100.882		101.955	
		(100.882)		(101.955)
Utili e perdite su cambi:				
– utile su cambi	70		239	
– perdite su cambi	141		83	
		(71)		156
Totale proventi ed oneri finanziari		(89.998)		(96.763)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in Euro/000)

	Esercizio 2005	Esercizio 2004
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		
Rivalutazioni:		
– di partecipazioni	11.539	7.989
Svalutazioni:		
– di partecipazioni	(68)	0
Totale delle rettifiche	11.471	7.989
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
Proventi:		
– plusvalenze da alienazioni	73.055	0
– altri	434	1.280
	73.489	1.280
Oneri:		
– imposte relative ad esercizi precedenti	451	2.141
– altri	26.141	5.082
	(26.592)	(7.223)
Totale delle partite straordinarie	46.897	(5.943)
Risultato prima delle imposte	115.415	32.210
Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate:		
– imposte correnti	(37.028)	(26.200)
– imposte anticipate (differite)	2.452	450
	(34.576)	(25.750)
Utile (perdita) dell'esercizio	80.839	6.460
<i>di cui:</i>		
– quota terzi	1.148	2.518
– quota del Gruppo	79.691	3.942

PRINCIPI GENERALI

Il Bilancio consolidato dell'esercizio 2005, redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai Principi Contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), è costituito dallo Stato patrimoniale consolidato, dal Conto economico consolidato e dalla presente Nota integrativa.

La data di riferimento del Bilancio consolidato è quella del Bilancio della Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A.; per le Società controllate sono stati utilizzati, ai fini del consolidamento, i bilanci chiusi al 31 dicembre 2005.

I bilanci sono stati rettificati, ove necessario, eliminando le rettifiche di valore effettuate in applicazione di norme tributarie, con il conseguente stanziamento delle relative imposte differite. I criteri di valutazione utilizzati sono quelli previsti dalle norme di legge, integrate dai principi contabili del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri, e sono omogenei nell'ambito del Gruppo.

Il raccordo tra gli ammontari del patrimonio netto al 31 dicembre 2005 e del risultato netto dell'esercizio 2005, desumibili dal Bilancio di Aeroporti di Roma S.p.A., e quelli risultanti dal Bilancio consolidato è presentato nella nota a commento del patrimonio netto consolidato.

Il Bilancio consolidato è stato redatto in migliaia di euro.

I saldi patrimoniali al 31 dicembre 2005 e quelli economici dell'esercizio 2005 sono posti a raffronto con i relativi dati dell'esercizio 2004.

Le voci di Conto economico e di Stato patrimoniale, precedute da numeri arabi, che presentano saldi a zero nei periodi a confronto non sono esposte.

AREA DI CONSOLIDAMENTO

I prospetti contabili consolidati al 31.12.2005 includono, con il metodo integrale, i dati alla stessa data della Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. e quelli delle Società controllate italiane ed estere nelle quali essa dispone, direttamente o indirettamente, della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea.

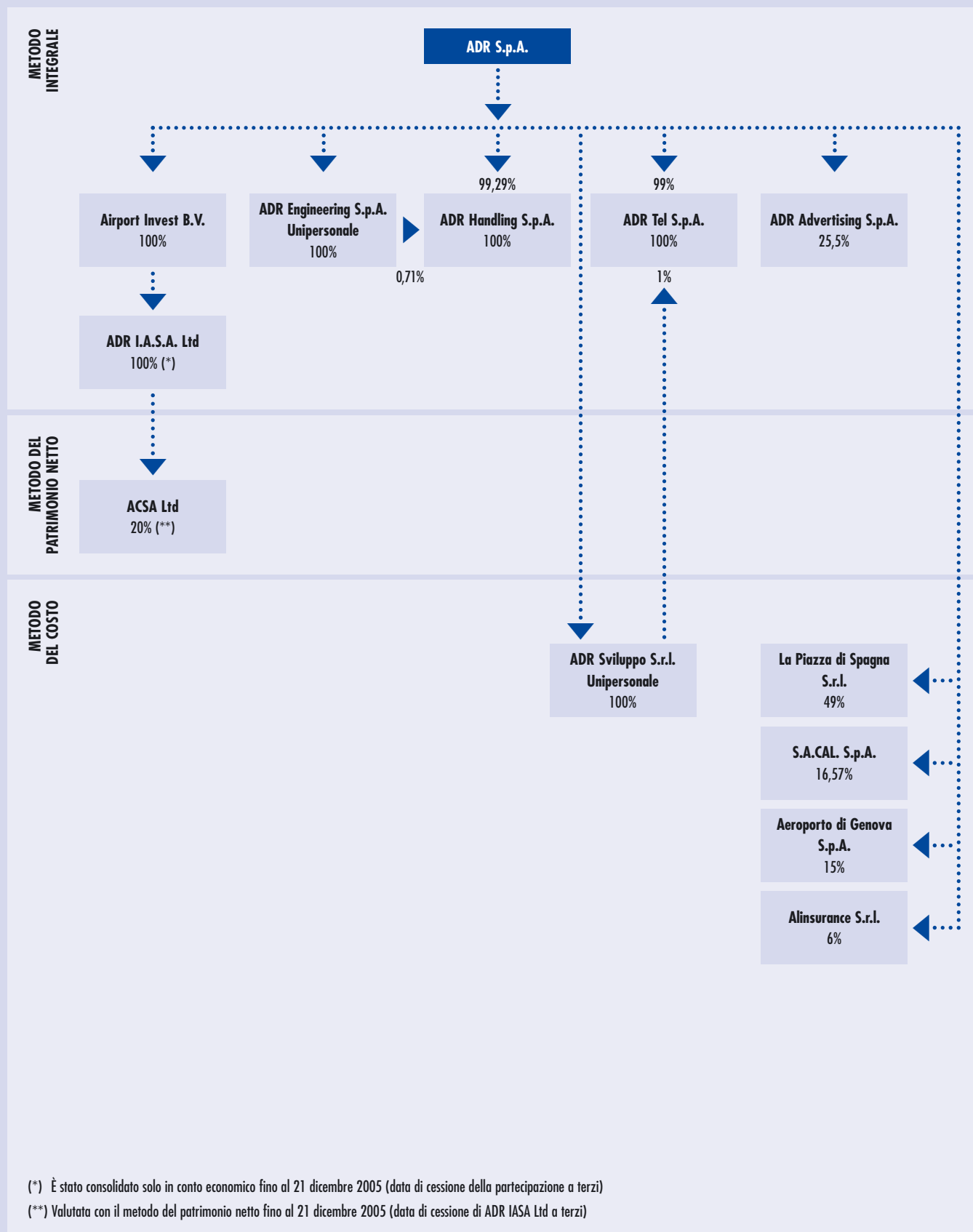
L'area di consolidamento al 31 dicembre 2005 risulta così composta:

Società consolidate con il metodo integrale	Sede	Valuta	Capitale sociale	% Gruppo	Attraverso: Società	%
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	EUR	62.309.801		Società Capogruppo	
Airport Invest B.V.	Amsterdam (Olanda)	EUR	70.417.038	100%	Aeroporti di Roma	100%
ADR International Airports South Africa (Proprietary) Limited	Johannesburg (Sud Africa)	ZAR	819.000.000	100%	Airport Invest	100%
ADR Handling S.p.A.	Fiumicino (Roma)	EUR	18.060.000	100%	Aeroporti di Roma ADR Engineering	99,29% 0,71%
ADR Engineering S.p.A. Unipersonale	Fiumicino (Roma)	EUR	774.690	100%	Aeroporti di Roma	100%
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	EUR	600.000	99%	Aeroporti di Roma	99% ⁽⁵⁾
ADR Advertising S.p.A.	Fiumicino (Roma)	EUR	1.000.000	25,5% ⁽⁶⁾	Aeroporti di Roma	25,5%

⁽⁵⁾ Il restante 1% è detenuto da ADR Sviluppo S.r.l. Unipersonale.

⁽⁶⁾ Partecipazione detenuta nel capitale complessivo (1.000.000 euro) della Società (comprendente le azioni privilegiate). La quota detenuta nel capitale ordinario (500.000 euro) è pari al 51%.

AREA DI CONSOLIDAMENTO AL 31 DICEMBRE 2005



Con riferimento alla controllata sudafricana ADR IASA Ltd, si segnala che è stato consolidato solo il Conto economico per i mesi dell'esercizio 2005 antecedenti alla cessione della Società, intervenuta in data 21 dicembre 2005.

Rispetto al 31 dicembre 2004, non sono intervenute altre modifiche nell'area di consolidamento.

In relazione alla cessione della controllata ADR IASA di cui sopra, la partecipazione nella Società collegata ACSA Ltd è stata valutata con il metodo del patrimonio netto fino al 21 dicembre 2005.

Società valutate con il metodo del patrimonio netto	Sede	Valuta	Capitale sociale	% Gruppo	Attraverso: Società	%
Airports Company South Africa Limited	Bedfordview (Sud Africa)	ZAR	500.000.000	20%	ADR International Airports South Africa	20%

Sono invece valutate al costo le seguenti partecipazioni:

Società valutate al costo	Sede	Valuta	Capitale sociale	% Gruppo	Attraverso: Società	%
ADR Sviluppo S.r.l. Unipersonale	Fiumicino (Roma)	EUR	100.000	100%	Aeroporti di Roma	100%
La Piazza di Spagna S.r.l.	Fiumicino (Roma)	EUR	100.000	49%	Aeroporti di Roma	49%
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	Tessera (Venezia)	EUR	103.200	20%	Aeroporti di Roma	20%
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	EUR	5.170.000	16,57%	Aeroporti di Roma	16,57%
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	EUR	4.648.140	15%	Aeroporti di Roma	15%
Alinsurance S.r.l.	Roma	EUR	104.000	6%	Aeroporti di Roma	6%

La partecipazione nella controllata ADR Sviluppo S.r.l. è stata esclusa dall'area di consolidamento in quanto la Società, costituita in data 27 luglio 2001, non è operativa.

La partecipazione nella collegata La Piazza di Spagna S.r.l. è valutata al costo, e non con il metodo del patrimonio netto, in quanto la Società, costituita in data 17 dicembre 2003, non è ancora operativa. Anche la partecipazione nella collegata Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. è valutata al costo in quanto la Società è in stato di fallimento.

La partecipazione del 9% in Edindustria S.p.A. è stata riclassificata tra le "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" e iscritta al valore di realizzo.

CRITERI DI CONSOLIDAMENTO

I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

- il valore contabile delle partecipazioni consolidate è eliminato a fronte dell'iscrizione delle singole attività e passività secondo il metodo integrale. Le differenze emergenti dall'eliminazione, se positive, sono attribuite alla voce dell'attivo immobilizzato denominata "Differenza da consolidamento", ammortizzata in quote costanti in relazione alla prevista recuperabilità. Eventuali differenze negative sono iscritte nella voce "Riserva di consolidamento" del patrimonio netto, ovvero nella voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi ed oneri" qualora siano dovute a previsioni di risultati economici sfavorevoli;
- le quote del risultato economico e del patrimonio netto delle partecipate di competenza di azionisti terzi sono esposte in un'apposita voce del Conto economico e del Patrimonio netto;

- gli utili e le perdite non ancora realizzati per il Gruppo in quanto derivanti da operazioni tra Società del Gruppo stesso sono eliminati, così come le partite di ammontare significativo che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le Società consolidate;
- le rettifiche per stornare poste di natura fiscale, nonché le altre rettifiche di consolidamento tengono conto, quando applicabile, del loro effetto fiscale differito. Inoltre, sono rilevate le imposte anticipate corrisposte su partite a deducibilità differita;
- i dividendi percepiti nell'esercizio da parte delle Società controllate e contabilizzati nel Conto economico della Controllante come proventi da partecipazione sono eliminati con contropartita utili portati a nuovo;
- le scritture di contabilizzazione dei dividendi dalle Società controllate registrati per competenza dalla Controllante vengono annullate;
- il bilancio espresso in moneta estera è convertito in euro applicando il metodo del "cambio corrente". Le poste patrimoniali, ad esclusione di quelle del patrimonio netto, sono convertite applicando il cambio corrente di fine periodo, mentre per quelle economiche è utilizzato il cambio medio dell'esercizio. Le differenze di conversione originate dall'applicazione di tale metodologia sono imputate al patrimonio netto consolidato;
- nel caso di cessione a terzi di una partecipazione di controllo, il risultato della cessione nel bilancio consolidato è pari alla differenza tra il prezzo di cessione e il patrimonio netto della controllata al momento della cessione (quindi inclusivo del risultato netto dei mesi anteriori alla cessione), incrementato dell'eventuale valore residuo della "differenza da consolidamento".

Nella seguente tabella sono riportati i tassi di cambio utilizzati per la conversione del conto economico di ADR IASA Ltd, consolidato fino alla data di cessione (21.12.2005), e del patrimonio netto della Società risultante alla data di cessione stessa:

Tassi di cambio	media 2005	21.12.2005	media esercizio 2004	31.12.2004
Euro/rand Sudafricano (ZAR)	7,92	7,58	8,000	7,690

CRITERI DI VALUTAZIONE

I criteri di valutazione adottati per la redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 sono conformi a quelli previsti dalle norme di legge, integrate dai principi contabili del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri, e sono omogenei nell'ambito del Gruppo.

Di seguito si elencano i principali criteri rinviando, per alcuni elementi di dettaglio, ai commenti dei singoli gruppi delle voci di bilancio.

Immobilizzazioni

Sono iscritte al costo di acquisto eventualmente adeguato, nei casi specificati nel commento alle singole voci, in applicazione delle leggi di rivalutazione monetaria. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori di diretta imputazione. Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

– Immobilizzazioni immateriali

Il costo delle immobilizzazioni immateriali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistemati-

camente ammortizzato in ogni esercizio in funzione della loro residua possibilità di utilizzazione. In particolare:

- **Costi di impianto e di ampliamento**

Sono iscritti nell'attivo al costo di acquisizione, con il consenso del Collegio Sindacale, e sono ammortizzati in cinque anni.

- **Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno**

Sono iscritti al costo di acquisizione. L'ammortamento si effettua, a partire dall'esercizio in cui il diritto viene utilizzato o potrebbe esserlo, in un periodo di tre anni.

- **Concessioni, licenze, marchi e diritti simili**

Sono iscritti al costo di acquisizione. L'ammortamento si effettua, a partire dall'esercizio in cui la licenza viene utilizzata o potrebbe esserlo, per un periodo di tre anni per concessioni e licenze e non superiore a dieci anni per i marchi.

Il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, pagato dalla Controllante Leonardo S.p.A. (ora ADR S.p.A.) per acquisire la partecipazione in ADR, viene ammortizzato in funzione della durata residua della concessione stessa, che scadrà il 30 giugno 2044.

- **Differenza da consolidamento**

La differenza positiva tra costo e patrimonio netto viene ammortizzata, in quote costanti, per un periodo, ritenuto congruo, pari a dieci anni per la controllata ADR Handling e di venti anni (a partire dal 1998) per la controllata ADR IASA. Con riferimento a questa ultima, l'ammortamento è stato interrotto alla data di cessione della partecipazione (21.12.2005) e la differenza da consolidamento residua è confluita nel calcolo della plusvalenza consolidata.

- **Altre**

La voce comprende essenzialmente:

- *spese incrementative su beni di terzi*: interventi incrementativi (ammodernamenti, riqualificazioni) aventi utilità pluriennale effettuati su beni di terzi (ricevuti in concessione o realizzati per conto dello Stato). I costi sono ammortizzati in funzione della residua possibilità di utilizzazione, generalmente inferiore rispetto alla durata della concessione;
- *oneri accessori su finanziamenti*: gli oneri sostenuti per l'ottenimento dei finanziamenti a medio-lungo termine (quali le spese di istruttoria, spese legali, etc.) vengono capitalizzati e ammortizzati in base alla durata del prestito, secondo il metodo finanziario.

- **Immobilizzazioni materiali**

Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni periodo in funzione della loro residua possibilità di utilizzazione. In particolare, vengono applicate aliquote di ammortamento che riflettono la vita economicamente utile stimata dei beni e che rientrano nei limiti fiscalmente ammessi.

Le aliquote utilizzate sono di seguito sintetizzate:

Terreni e fabbricati	10%
Impianti e macchinario	dal 10% al 25%
Attrezzature industriali e commerciali	dal 10% al 25%
Beni gratuitamente devolvibili	4%, 10%
Altri beni	dal 10% al 25%

- **Terreni e fabbricati**

Sono iscritti al costo di acquisizione adeguato in applicazione dell'art. 3 della Legge 72/83.

- **Beni gratuitamente devolvibili**

Tali beni sono iscritti al costo di acquisizione (adeguato in applicazione dell'art. 3 della citata Legge 72/83), comprensivo di eventuali oneri accessori e dei costi sostenuti per successivi ampliamenti.

I beni in esame sono ammortizzati in base alla loro residua possibilità di utilizzazione. Per tali beni, inoltre, è stato costituito, tra i fondi per rischi e oneri, un "fondo per oneri devolutivi", a fronte della migliore stima – effettuata dagli enti tecnici – degli oneri che si manifesteranno al termine della concessione (anno 2044) a seguito della devoluzione gratuita, all'Amministrazione Concedente, di tali beni in buono stato d'uso.

- **Immobilizzazioni finanziarie**

La partecipazione nella Società controllata non consolidata ADR Sviluppo S.r.l. è stata valutata al costo; tale metodo di valutazione, trattandosi di azienda non operativa, è da considerarsi comunque rappresentativo della quota di patrimonio netto di pertinenza.

Le partecipazioni in Società collegate sono iscritte con il metodo del patrimonio netto.

La differenza positiva rilevata alla data di acquisizione tra il valore di carico della partecipazione nella collegata ACSA Ltd e la relativa quota di patrimonio netto è ammortizzata in quote costanti per un periodo di 20 anni (a partire dal 1998) fino alla data di cessione della Controllante ADR IASA Ltd (21 dicembre 2005).

La partecipazione nella collegata La Piazza di Spagna S.r.l., società non operativa, è valutata al costo.

Le partecipazioni in altre imprese sono valutate al costo di acquisizione, rettificato in diminuzione in presenza di perdite durevoli di valore.

Nel caso in cui venga deliberata la cessione di partecipazioni in precedenza immobilizzate, si procede a riclassificare tali partecipazioni nell'attivo circolante tra le "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni".

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie sono iscritti al valore nominale.

Attivo circolante

- **Rimanenze**

- **Rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**

Sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto ed il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

- **Lavori in corso su ordinazione**

Sono iscritti ai corrispettivi pattuiti in base al criterio della percentuale di completamento (determinato in base al rapporto tra i costi sostenuti ed il costo totale dell'opera). La quota di lavori, i cui compensi si considerano acquisiti a titolo definitivo, viene registrata tra i ricavi. Le varianti di progetto poste a carico del Gruppo dall'Amministrazione Concedente costituiscono, a seconda della natura della variante, rettifica in diminuzione dei corrispettivi pattuiti (qualo-

ra trattasi di lavorazioni che non presentino caratteristiche di autonoma funzionalità) o, in alternativa, immobilizzazioni immateriali (qualora si configurino come interventi di miglioramento e/o trasformazione su beni di terzi).

– **Crediti**

Sono iscritti al valore di presumibile realizzazione.

– **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

Sono valutate al minore tra il costo e il valore di realizzo.

– **Disponibilità liquide**

Sono iscritte al valore nominale, previa verifica di esigibilità degli assegni bancari e di disponibilità dei depositi bancari.

Ratei e risconti

I ratei ed i risconti attivi e passivi sono valorizzati, nel rispetto del principio della competenza economico-temporale, mediante una ripartizione dei relativi costi e dei proventi comuni a più periodi contabili.

Fondi per rischi e oneri

Sono costituiti da accantonamenti effettuati allo scopo di tenere conto delle perdite di natura determinata e di esistenza certa o probabile.

Per la valutazione dei rischi e degli oneri si è tenuto conto delle passività di cui si è venuti a conoscenza anche dopo la chiusura dell'esercizio e fino alla data di redazione del presente Bilancio consolidato. Sono stati appostati in misura ritenuta congrua per fronteggiare le perdite e gli oneri cui si riferiscono.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto di lavoro è stato calcolato con riferimento a tutto il personale dipendente ed in conformità alle norme di legge in vigore. È iscritto sulla base delle indennità maturate fino al 31.12.2005 dai dipendenti al netto delle anticipazioni corrisposte.

Debiti

I debiti sono iscritti al valore nominale.

Crediti e debiti in valuta estera

Coerentemente con le nuove disposizioni introdotte dalla riforma del diritto societario (art. 2426 - c. 8 *bis* del Codice Civile), le partite espresse nelle valute extra UE sono iscritte al cambio del giorno in cui è effettuata l'operazione. Le differenze cambio, realizzate in occasione dell'incasso dei crediti e del pagamento dei debiti in valuta estera, sono imputate al Conto economico nella voce "utili e perdite su cambi".

Gli utili e le perdite derivanti dalla conversione, a fine esercizio, dei crediti e debiti in valute extra UE sono imputati a Conto economico nella voce "utili e perdite su cambi".

Leasing finanziari

Le operazioni di leasing finanziario vengono rappresentate in bilancio secondo il “metodo patrimoniale”, che consiste nella imputazione a Conto economico dei canoni di leasing. In Nota integrativa vengono forniti, se rilevanti, gli effetti che si sarebbero prodotti sul patrimonio netto e sul conto economico rilevando le operazioni di locazione finanziaria secondo il “metodo finanziario”.

Conti d'ordine

– Garanzie personali prestate

Sono valorizzate per l'importo residuo, alla data del bilancio, del debito o di altra obbligazione garantita.

– Impegni di acquisto e di vendita

Vengono rilevati i valori conseguenti a contratti ad esecuzione differita da cui derivano obbligazioni del Gruppo verso terzi. Non sono iscritti gli impegni non quantificabili; questi, se di rilievo, sono oggetto di commento.

In conformità al “metodo patrimoniale” utilizzato per la rappresentazione in bilancio dei leasing finanziari, in tale voce sono iscritti anche i canoni dei contratti di leasing ancora da pagare alla data di bilancio, oltre a quello costituito dal prezzo di riscatto del bene.

– Altri

• *Garanzie reali/personali ricevute*

Sono iscritte per un importo pari all'ammontare residuo, alla data di bilancio, del credito o della diversa obbligazione. Sono prevalentemente costituite da fidejussioni da primari istituti di credito e da società assicurative.

• *Beni di terzi presso l'azienda (essenzialmente beni ricevuti in concessione)*

Sono iscritti in base all'ammontare corrispondente all'ultimo valore stimato dall'UTE (1979) o (per le opere finanziate dallo Stato e successivamente ricevute in concessione) al valore delle opere realizzate e fatturate, in base ai corrispettivi pattuiti, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

• *Beni aziendali a fecondità ripetuta presso terzi*

Sono iscritti al valore netto contabile.

Ricavi

I ricavi sono rilevati al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, come segue:

- i ricavi per vendite: al momento della consegna del prodotto;
- i ricavi per prestazioni: al momento dell'erogazione del servizio.

Imposte

Le “imposte correnti” sono calcolate sulla base del reddito imponibile. Il relativo debito è esposto alla voce “debiti tributari”.

Le “imposte anticipate” e “differite” sono rilevate sulle differenze temporanee tra l'imponibile fisca-

le ed il risultato dell'esercizio, applicando il metodo del debito fiscale; le imposte differite attive (o anticipate) sono iscritte solo se vi è una ragionevole certezza della loro recuperabilità. Il saldo netto delle imposte differite attive e passive viene rilevato nella voce "fondo imposte differite", se il saldo è passivo, o nella voce "imposte anticipate", se il saldo è attivo.

Contratti derivati

I differenziali di interessi attivi e passivi su operazioni di copertura attraverso contratti di Interest Rate Swap, maturati alla data di chiusura dell'esercizio, vengono registrati per competenza nel conto economico tra i proventi e gli oneri finanziari.

La politica di copertura adottata dal Gruppo, conforme ai vincoli imposti dai contratti di finanziamento, prevede che almeno il 51% del debito sia a tasso fisso.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La tabella di dettaglio delle immobilizzazioni immateriali è riportata a pagina seguente.

Immobilizzazioni immateriali

	31.12.2004		
	Costo	Ammortamenti	Valore a bilancio
Costi di impianto e di ampliamento	1.905	(982)	923
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	2.739	(1.960)	779
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.179.804	(230.350)	1.949.454
Differenza da consolidamento	4.894	(872)	4.022
Lavori su beni di terzi in corso ed accanti:			
– Lavori su beni di terzi in corso	19.541	0	19.541
– Anticipi a fornitori	0	0	0
	19.541	0	19.541
Altre:			
– Spese incrementative su beni di terzi	348.861	(222.624)	126.237
– Costi accessori ai finanziamenti	47.886	(8.347)	39.539
	396.747	(230.971)	165.776
Totale	2.605.630	(465.135)	2.140.495

Analizzando le più significative variazioni intervenute nell'esercizio si rileva quanto segue:

- la voce “concessioni, licenze, marchi e diritti simili” include il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, pari al 31 dicembre 2005, a 1.897.421 mila euro. La diminuzione di 48.483 mila euro è ascrivibile agli ammortamenti dell'esercizio (50.645 mila euro) e alle alienazioni pari a 52 mila euro, in parte compensati dagli investimenti (1.750 mila euro) e dal giroconto da lavori in corso e dalle riclassifiche per 464 mila euro;
- la voce “differenza da consolidamento” si riduce, oltre che per gli ammortamenti dell'esercizio (377 mila euro), per effetto del deconsolidamento della controllata ADR IASA Ltd (-2.639 mila euro) a seguito della sua cessione a terzi avvenuta il 21 dicembre 2005;
- la voce “lavori su beni di terzi in corso” si incrementa nel 2005 di 9.874 mila euro per effetto degli investimenti dell'esercizio, pari a 12.594 mila euro, in parte compensati dagli interventi entrati in esercizio alla voce “spese incrementative su beni di terzi”, “concessione, licenze, marchi e diritti simili” e “diritti di brevetto industriale”;
- le “altre” immobilizzazioni diminuiscono di 1.833 mila euro. In dettaglio si rileva infatti che le “spese incrementative su beni di terzi” si incrementano di 2.857 mila euro per effetto delle acquisizioni dell'esercizio, pari a 24.711 mila euro, e del giroconto da lavori in corso e delle riclassifiche (+2.497 mila euro) in parte compensati dagli ammortamenti dell'esercizio pari a 24.351 mila euro. I “costi accessori ai finanziamenti” si incrementano di 2.122 mila euro per effetto della capitalizzazione delle spese sostenute in relazione alla concessione, in data 20 settembre 2005, del finanziamento denominato “Term Loan Facility”. La quota di ammortamento del 2005, pari a 6.812 mila euro, include anche l'imputazione a conto economico della quota di costi accessori residui relativi al “B Term Facility” e al “C Term Facility” rimborsati anticipatamente in pari data. Per maggiori dettagli si rimanda al commento sui “debiti”.

Tra i principali interventi incrementativi su beni di terzi in corso (pari a 12.594 mila euro) si evidenziano:

- piazzali AA/MM zona Sud-est ECHO prima fase per 4.752 mila euro;

Acquisizioni/ Capitalizzazioni	Variazioni dell'esercizio				31.12.2005		
	Alienazioni/ Radiazioni	Riclassifiche	Variazione area	Ammortamenti	Costo	Ammortamenti	Valore a bilancio
0	0	0	0	(374)	1.905	(1.356)	549
460	0	195	0	(417)	3.466	(2.449)	1.017
1.750	(52)	464	0	(50.645)	2.181.806	(280.835)	1.900.971
0	0	0	(2.639)	(377)	2.255	(1.249)	1.006
12.594	0	(2.720)	0	0	29.415	0	29.415
0	0	0	0	0	0	0	0
12.594	0	(2.720)	0	0	29.415	0	29.415
24.711	0	2.497	0	(24.351)	376.062	(246.967)	129.095
2.122	0	0	0	(6.812)	50.007	(15.159)	34.848
26.833	0	2.497	0	(31.163)	426.069	(262.126)	163.943
41.637	(52)	436	(2.639)	(82.976)	2.644.916	(548.015)	2.096.901

- manutenzione straordinaria ed implementazione sistema BHS e HBS per 1.505 mila euro;
- raddoppio via rullaggio Bravo per 397 mila euro;
- interventi risanamento viabilità perimetrale e accessi piste per 650 mila euro;
- sistema UFIS area passeggeri per 405 mila euro.

Tra i principali interventi incrementativi su beni di terzi ultimati nell'anno (pari a 24.711 mila euro) si evidenziano:

- realizzazione piazzali aeromobili per 6.315 mila euro;
- area ex cerimoniale – nuova area accettazione per 1.088 mila euro;
- Terminal C back-up sistema BHS per 733 mila euro;
- Terminal B manutenzione straordinaria scale e tappeti mobili, riconfigurazione facciata shop 3 per 572 mila euro;
- Ciampino revisione generale nastri, sostituzione controsoffitto area partenze e riqualifica e adeguamento segnaletica piazzali e opere stradali per 640 mila euro;
- Pista 2 – rullaggio Alfa sigillatura e ripristino pavimentazione per 109 mila euro;
- interventi II fase rete gallerie per 1.020 mila euro;
- interventi di ristrutturazione negozi Alpha per 2.020 mila euro;
- opere di rinnovamento e ampliamento della rete fonia e dell'implementazione della rete LAN per 2.437 mila euro.

Anche nel corso del 2005 gli interventi finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono stati realizzati con i fondi derivanti dai maggiori introiti per l'incremento dei diritti di imbarco (Legge 537/93 art. 10 commi 9 e 10).

Immobilizzazioni materiali

La tabella di dettaglio delle immobilizzazioni materiali è riportata a pagina seguente.

Immobilizzazioni materiali

	31.12.2004			
	Costo	Rivalutazioni ex Lege 72/1983	Fondi ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	18.315	465	(16.564)	2.216
Impianti e macchinario	101.293	0	(80.953)	20.340
Attrezzature industriali e commerciali	13.615	0	(12.447)	1.168
Beni gratuitamente devolvibili	137.295	1.908	(69.295)	69.908
Altri beni	39.812	0	(36.229)	3.583
Immobilizzazioni materiali in corso ed acconti	13.713	0	0	13.713
Totale	324.043	2.373	(215.488)	110.928

Le immobilizzazioni materiali nette aumentano di 19.722 mila euro per effetto di investimenti pari a complessivi 35.695 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti pari a 14.954 mila euro, dismissioni per 680 mila euro e rettifiche negative per 339 mila euro.

Tra le principali capitalizzazioni dell'esercizio si evidenziano:

- nell'ambito della classe "impianti e macchinario" (13.821 mila euro), l'acquisizione di autoveicoli da trasporto (ADR Handling S.p.A.) per 4.287 mila euro, impianti speciali aeroportuali per 1.444 mila euro, impianti pubblicitari (ADR Advertising S.p.A.) per 528 mila euro, sistemi per parcheggi per 531 mila euro, impianti di sicurezza per 845 mila euro, macchine ispezione bagagli per 3.102 mila euro, nastri trasportatori bagagli per 1.071 mila euro e impianti generici per 538 mila euro;
- nell'ambito della classe "beni gratuitamente devolvibili" (12.853 mila euro), la realizzazione del parcheggio 5° modulo per 3.190 mila euro, la riqualifica della nuova area accettazione passeggeri del Terminal A per 1.876 mila euro, la realizzazione del nuovo manufatto per n. 16 nuovi gates nel Molo Ovest del Terminal C per 3.031 mila euro, l'ampliamento del parcheggio lunga sosta seconda fase per 1.334 mila euro e il riadattamento dell'ex aerostazione Nazionale passeggeri con l'introduzione di n. 7 nuovi gates per 2.185 mila euro;

Variazioni dell'esercizio				31.12.2005			
Acquisizioni/ Capitalizzazioni	Riclassifiche	Alienazioni/ Radiazioni	Ammortamenti	Costo	Rivalutazioni ex Lege 72/1983	Fondi ammortamento	Valore a bilancio
1.109	9	0	(447)	19.433	465	(17.011)	2.887
13.821	2.077	(368)	(5.842)	115.678	0	(85.650)	30.028
2.073	398	(200)	(463)	15.247	0	(12.271)	2.976
12.853	9.105	0	(6.530)	159.253	1.908	(75.825)	85.336
2.527	406	(112)	(1.672)	38.870	0	(34.138)	4.732
3.312	(12.334)	0	0	4.691	0	0	4.691
35.695	(339)	(680)	(14.954)	353.172	2.373	(224.895)	130.650

- nella classe "immobilizzazioni materiali in corso ed acconti" (+3.312 mila euro), l'acquisizione del nuovo sistema smistamento bagagli (radiogeno) per 757 mila euro, del sistema rilevazione lampade bruciate e controllo Stop Bar per 258 mila euro e del sistema d'antenna "LOC/ILS" di Ciampino per 252 mila euro.

Si segnala, inoltre, che la controllata ADR Tel S.p.A., nel 2003, ha stipulato un contratto di locazione finanziaria i cui effetti sul patrimonio netto e sul risultato di esercizio, rilevando tale operazione di leasing con il "metodo finanziario" rispetto al "metodo patrimoniale" utilizzato, non vengono riportati in quanto non rilevanti per il Gruppo (+109 mila euro sul patrimonio netto e +51 mila euro sul risultato di esercizio).

A garanzia delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo ADR S.p.A. in virtù dei contratti di finanziamento stipulati con Romulus Finance S.r.l., un pool di banche e Banca OPI – i cui dettagli sono riportati nel commento ai "debiti" –, sono stati costituiti a favore dei soggetti finanziatori privilegi speciali (aventi natura di ipoteca mobiliare) di pari grado sui beni mobili (quali impianti, macchinari e beni strumentali, etc.) come risultanti in ogni momento nel libro dei cespiti ammortizzabili e degli inventari di ADR S.p.A.. Tale garanzia rimane valida fino all'estinzione dei suddetti finanziamenti.

Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
Partecipazioni in:			
– imprese controllate non consolidate:			
• ADR Sviluppo S.r.l. Unipersonale	100	0	100
	100	0	100
– imprese collegate:			
• ACSA Ltd	132.597	(132.597)	0
• La Piazza di Spagna S.r.l.	49	0	49
• Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	0	0	0
	132.646	(132.597)	49
– altre imprese:			
• Alinsurance S.r.l.	6	0	6
• Aeroporto di Genova S.p.A.	930	0	930
• S.A.CAL. S.p.A.	878	0	878
• Edindustria S.p.A.	81	(81)	0
	1.895	(81)	1.814
Totale	134.641	(132.678)	1.963

La riduzione delle “partecipazioni in imprese collegate” (-132.597 mila euro) è derivata dalla cessione della partecipazione nella controllata ADR IASA, società veicolo attraverso la quale il Gruppo partecipava con una quota del 20% al capitale di ACSA (Airports Company South Africa) Ltd.

Dalla situazione contabile appositamente redatta ad una data prossima a quella di cessione, si evidenzia un patrimonio netto di ACSA Ltd pari a 466,8 milioni di euro (93,4 milioni di euro pro-quota, compresi gli interessi di terzi) al cambio del 21 dicembre 2005 (euro/rand 7,58) ed un utile netto del periodo di 73,9 milioni di euro (14,8 milioni di euro pro-quota, compresi gli interessi dei terzi) al cambio medio di 7,92 euro/rand.

La valutazione con il metodo del patrimonio netto della collegata alla data del 21 dicembre 2005 riflette l'effetto positivo dell'utile del periodo pari a 14.772 mila euro e della rivalutazione del rand per 2.110 mila euro, in parte compensati dall'effetto negativo derivante dalla quota di ammortamento dell'avviamento, pari a 3.233 mila euro (aliquota del 5% su base annua), e dai dividendi distribuiti dalla collegata, pari a 7.451 mila euro.

Il valore della partecipazione al 21 dicembre 2005 risultava pari a 138.795 mila euro, quale somma del valore residuo dell'avviamento di 45.435 mila euro e della quota (20%) di patrimonio netto della partecipata, pari a 93.360 mila euro.

Per quanto riguarda le “partecipazioni in altre imprese”, si rileva l'azzeramento della partecipazione in Edindustria S.p.A. derivante dalla riclassifica della stessa nelle “attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni” effettuata a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ADR S.p.A. del 22 dicembre 2005 di dismettere tale partecipazione.

Per i commenti relativi all'andamento delle principali Società del Gruppo nell'esercizio 2005 si rimanda alla sezione “partecipazioni” della Relazione sulla gestione del Bilancio della Capogruppo ADR S.p.A..

A garanzia delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo ADR in virtù dei contratti di finanziamento stipulati con Romulus Finance S.r.l., un pool di banche e Banca OPI, è stato costituito a

favore dei soggetti finanziatori un pegno sulle azioni detenute dalla Capogruppo ADR nel capitale delle controllate ADR Tel S.p.A. e ADR Advertising S.p.A.. Tale garanzia rimane valida fino all'estinzione dei suddetti finanziamenti.

Crediti ed altre voci delle immobilizzazioni finanziarie

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
Crediti:			
– verso altri:			
• enti pubblici per concessioni	24	0	24
• diversi	3.807	(1.141)	2.666
	3.831	(1.141)	2.690

La riduzione dei crediti, classificati nelle immobilizzazioni finanziarie, pari a 1.141 mila euro, è la risultante di rimborsi per 1.221 mila euro, in parte compensati da nuove erogazioni per 12 mila euro e dalla rivalutazione del credito verso l'Erario relativo al versamento dell'acconto sul TFR stabilito dalla Legge 662/96, classificato nella voce "diversi", pari a 68 mila euro.

Non sussistono crediti di durata residua superiore a cinque anni.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.802	(211)	2.591
Prodotti finiti e merci:			
– merci	8.862	(835)	8.027
Lavori in corso su ordinazione	10.799	(2.675)	8.124
meno fondo svalutazione (art. 60 DPR 917/86)	0	0	0
	10.799	(2.675)	8.124
Acconti	102	15	117
	22.565	(3.706)	18.859

Rispetto al 31 dicembre 2004, le "rimanenze" diminuiscono di 3.706 mila euro sostanzialmente per effetto della flessione dei "lavori in corso su ordinazione" derivante dal progressivo esaurimento dei programmi dei lavori finanziati dallo Stato.

In relazione alle giacenze di "prodotti finiti e merci", si segnala che è proseguito l'intenso programma di inventari su tutte le categorie merceologiche di negozi gestiti da ADR S.p.A. su Fiumicino e Ciampino; dagli esiti degli stessi si rileva una graduale riduzione del trend di perdite inventariali.

A garanzia delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo ADR S.p.A. in virtù dei contratti di finanziamento stipulati con Romulus Finance S.r.l., un pool di banche e Banca OPI, sono stati costituiti a favore dei soggetti finanziatori privilegi speciali (aventi natura di ipoteca mobiliare) di pari

grado sulle materie prime, prodotti in corso di lavorazione, scorte, prodotti finiti, merci o altri beni eventualmente facenti parte del magazzino di ADR S.p.A.. Tale garanzia rimane valida fino all'estinzione dei suddetti finanziamenti.

Crediti (dell'attivo circolante)

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio		31.12.2005
		Accensioni (+)	Acc. a fondi (-)	
		Rimborsi (-)	Ripristini di valore (+)	
Verso clienti	156.191	14.146	0	170.337
meno:				
– fondo svalutazione crediti	(25.947)	5.830	(11.306)	(31.423)
– fondo svalutaz. crediti per interessi di mora	(5.716)	126	(2.210)	(7.800)
	124.528	20.102	(13.516)	131.114
Verso imprese collegate	720	(190)	0	530
Crediti tributari	892	708	0	1.600
Imposte anticipate	24.923	2.452	0	27.375
Verso altri:				
– debitori diversi	54.334	(4.338)	0	49.996
– anticipi a fornitori per prestazioni di servizi	6	8	0	14
	54.340	(4.330)	0	50.010
	205.403	18.742	(13.516)	210.629

– I “crediti verso clienti”, al netto dei fondi di svalutazione, sono pari a 131.114 mila euro e includono crediti commerciali verso clienti e crediti verso Pubbliche Amministrazioni, per lavori finanziati e fornitura di utenze e servizi. L'incremento dei crediti di circa 7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2004 deriva principalmente dall'espansione del fatturato ed è in parte compensato dai maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti derivante dall'aggiornamento del grado di realizzazione dei crediti.

Alla data del 31 dicembre 2005 risultano ceduti pro-soluto crediti per un totale di 5,1 milioni di euro.

– I “crediti verso imprese collegate”, pari a 530 mila euro, sono costituiti dai crediti vantati dalla Capogruppo ADR verso il fallimento di Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A., ammessi al passivo in via privilegiata. La riduzione di 190 mila euro, rispetto al 31.12.2004, è relativa ai rapporti commerciali intrattenuti con ACSA Ltd con la quale è venuto meno il rapporto di collegamento a seguito della già citata cessione di ADR IASA Ltd.

– Le “imposte anticipate” sono pari a 27.375 mila euro al 31 dicembre 2005, in aumento rispetto alla fine dell'esercizio precedente per 2.452 mila euro.

L'analisi della composizione delle imposte anticipate e delle variazioni intervenute nell'esercizio sono analizzate nella tabella a pagina seguente.

	Saldo al 31.12.2004		Incremento		Decremento		Saldo al 31.12.2005	
	(A)		(B)		(C)		(A+B-C)	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
Imposte anticipate:								
- fondi oneri e rischi	21.137	7.429	19.856	6.731	8.692	2.955	32.301	11.205
- fondo svalutazione magazzino	1.529	570	436	162	1.271	473	694	259
- fondo svalutazione crediti	25.063	8.271	10.516	3.470	5.023	1.658	30.556	10.083
- accantonamenti relativi al personale	3.808	1.256	3.099	1.023	3.415	1.127	3.492	1.152
- ammortamenti accelerati	1.675	623	1.487	554	798	297	2.364	880
- rettifiche di consolidamento	19.416	7.232	0	0	3.479	1.296	15.937	5.936
- altri	9.519	3.491	1.942	716	2.897	1.042	8.564	3.165
Totale anticipate	82.147	28.872	37.336	12.656	25.575	8.848	93.908	32.680
Imposte differite:								
- valutazione commesse	(474)	(176)	(125)	(46)	(474)	(175)	(125)	(47)
- dividendi	(10)	(3)	(16)	(5)	(10)	(3)	(16)	(5)
- plusvalenze	(134)	(50)	(77)	(29)	(77)	(29)	(134)	(50)
- ammortamenti anticipati	(11.134)	(3.720)	(4.092)	(1.524)	(111)	(41)	(15.115)	(5.203)
Totale differite	(11.752)	(3.949)	(4.310)	(1.604)	(672)	(248)	(15.390)	(5.305)
Totale	70.395	24.923	33.026	11.052	24.903	8.600	78.518	27.375

Imposte anticipate (differite) A C/E

2.452

- I "crediti verso altri: debitori diversi" si riducono di 4.338 mila euro per effetto prevalentemente della minore liquidità depositata sul conto corrente vincolato "Debt Service Reserve Account" (-4.620 mila euro) ai sensi degli obblighi imposti dai contratti di finanziamento in essere.

Al 31.12.2005, il saldo del conto corrente vincolato intestato al "security agent" dei finanziamenti ADR S.p.A. denominato "Debt Service Reserve Account" risulta pari a 44.132 mila euro. Su tale conto ADR S.p.A. ha provveduto a depositare, secondo modalità stabilite contrattualmente, una somma a garanzia del rimborso dei finanziamenti stessi.

A garanzia delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo ADR in virtù dei contratti di finanziamento stipulati con Romulus Finance S.r.l., un pool di banche e Banca OPI, sono state concesse le seguenti garanzie a favore dei soggetti finanziatori, garanzie che rimangono valide fino all'estinzione dei suddetti finanziamenti:

- privilegi speciali (aventi natura di ipoteca mobiliare) di pari grado su tutti i crediti derivanti dalla cessione degli impianti, macchinari e dei beni strumentali e diritti costituenti il magazzino di ADR S.p.A., nonché degli altri beni e diritti oggetto di privilegio speciale;
- cessione in garanzia dei crediti e dei contratti con clienti, con ADR Tel S.p.A. e ADR Advertising S.p.A. e delle polizze assicurative.

I "crediti" risultanti al 31.12.2005, sono pari a 210.629 mila euro, per 131.114 mila euro di natura commerciale, per 45.172 mila euro di natura finanziaria e per 34.343 mila euro di natura diversa. Si rileva, inoltre, che non vi sono crediti incorporati in cambiali e titoli similari.

Di seguito viene riportata una tabella contenente la ripartizione dei crediti commerciali del Gruppo per area geografica:

	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Africa	America	Totale
Verso clienti	122.673	6.217	1.511	384	329	131.114
	122.673	6.217	1.511	384	329	131.114

Non sussistono crediti di durata residua superiore a cinque anni, né crediti in valuta esposti al rischio di cambio.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
Partecipazioni in altre imprese	0	13	13
	0	13	13

Tale voce accoglie la partecipazione del 9% detenuta dalla Capogruppo nel capitale di Edindustria S.p.A., riclassificata dalle "partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie" a seguito della decisione di procedere alla dismissione della partecipazione stessa.

Disponibilità liquide

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
Depositi bancari e postali	129.890	131.975	261.865
Denaro e valori in cassa	466	250	716
	130.356	132.225	262.581

Le "disponibilità liquide" del Gruppo si incrementano nell'esercizio di 132.225 mila euro per effetto prevalentemente della liquidità rinveniente dalla cessione della partecipazione in ADR IASA Ltd. Si segnala che nel corso del 2005 è stata utilizzata la liquidità depositata sul conto "Option Reserve", pari al 31.12.2004 a 20.000 mila euro, e finalizzata al riscatto del capitale privilegiato della controllata ADR IASA Ltd posseduto dall'istituto finanziario sudafricano United Towers Ltd.

A garanzia delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo ADR in virtù dei contratti di finanziamento stipulati con Romulus Finance S.r.l., un pool di banche e Banca OPI, sono stati costituiti in pegno a favore dei soggetti finanziatori tutti i conti correnti di ADR S.p.A. regolati da uno specifico contratto. Tale garanzia rimane valida fino all'estinzione dei suddetti finanziamenti.

RATEI E RISCONTI (ATTIVI)

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
RATEI ATTIVI	103	(74)	29
RISCONTI ATTIVI			
Costi per servizi	770	126	896
Costi per godimento di beni di terzi	9	0	9
Costi per il personale	32	(1)	31
Oneri finanziari	3.119	0	3.119
	4.033	51	4.084

Non si rilevano variazioni significative rispetto ai valori di fine 2004.

Tra le componenti di rilievo del saldo di tale voce si ricorda quella relativa agli "oneri finanziari" che include la quota di pagamento anticipato, non di competenza dell'esercizio, del premio corrisposto ad AMBAC Assurance UK, assicurazione "monoline" che ha garantito le obbligazioni emesse da Romulus Finance S.r.l., corrispondenti alle Facility A.

PATRIMONIO NETTO

	Capitale	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	Riserva legale	Altre riserve	Riserva per differenze cambio	Utili a nuovo	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto di Gruppo	Capitale e Riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldi al 31.12.2003	62.225	667.389	12.445	85	(12.625)	(38.462)	(2.027)	689.030	20.291	709.321
Destinazione risultato d'esercizio 2003						(2.027)	2.027	0	(555)	(555)
Variazione riserve								0	(202)	(202)
Aumento di capitale gratuito	85			(85)				0		0
Diff. cambio da conversione dei bilanci in valuta estera					8.586			8.586	1.564	10.150
Utile netto dell'esercizio							3.942	3.942	2.518	6.460
Acconto sui dividendi								0	(1.445)	(1.445)
Utile netto dell'esercizio residuo							3.942	3.942	1.073	5.015
Saldi al 31.12.2004	62.310	667.389	12.445	0	(4.039)	(40.489)	3.942	701.558	22.171	723.729
Destinazione risultato d'esercizio 2004			17			(4.176)	(3.942)	(8.101)	(641)	(8.742)
Distribuzione riserve						(3.115)		(3.115)	(383)	(3.498)
Riduzione quota di terzi acquisita dal Gruppo (quota UT)								0	(18.982)	(18.982)
Diff. cambio da conversione dei bilanci in valuta estera					4.039			4.039	(1.320)	2.719
Utile netto dell'esercizio							79.691	79.691	1.148	80.839
Saldi al 31.12.2005	62.310	667.389	12.462	0	0	(47.780)	79.691	774.072	1.993	776.065

Il "capitale sociale" della Capogruppo è pari a 62.309.801 euro ed è composto da n. 62.309.801 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Al riguardo si ricorda che il Consiglio di Amministrazione del 7 maggio 2004 ha deliberato, ai sensi dell'articolo 5 dello Statuto sociale, di aumentare gratuitamente il capitale da 62.224.743 euro a 62.309.801 euro, da attuarsi mediante l'emissione di numero 85.058 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna e imputazione a capitale per la somma corrispondente di 85.058 euro della riserva denominata "riserva per emissione azioni ai sensi dell'art. 2349 del Codice Civile". Non sono state ancora emesse ed assegnate le azioni corrispondenti al predetto aumento di capitale sociale.

La voce "riserva da differenze di traduzione", originata dalla conversione del bilancio della controllata ADR IASA Ltd espresso in rand sudafricani, è stata imputata a Conto economico nella voce "oneri straordinari - altri" in quanto realizzata mediante la dismissione della partecipazione nella Società.

Il "patrimonio netto di Gruppo" si incrementa rispetto al 31.12.2004 di 72.514 mila euro principalmente per effetto dell'utile di esercizio (79.691 mila euro) e dell'azzeramento della "riserva da differenze di traduzione" di cui si è detto (+4.039 mila euro), in parte compensati dalla distribuzione di dividendi da parte della Capogruppo ADR S.p.A. per complessivi 11.216 mila euro (di cui 8.101 mila euro relativi all'utile dell'esercizio 2004 e 3.115 mila euro relativo a riserve).

Il "patrimonio netto dei terzi" subisce nell'esercizio in esame una riduzione di 20.178 mila euro derivante, oltre che dalla distribuzione di dividendi per 641 mila euro e di riserve per 383 mila euro, dall'uscita dalla compagine azionaria di ADR IASA Ltd dell'azionista United Towers Ltd a seguito dell'operazione di riscatto delle azioni privilegiate da questo detenute avvenuta mediante

l'emissione di azioni ordinarie sottoscritte dall'azionista di maggioranza Airport Invest B.V.. L'utile di esercizio, pari a 1.148 mila euro, ha in parte compensato le suddette variazioni negative.

Il raccordo tra l'utile dell'esercizio ed il patrimonio netto della Controllante e le corrispondenti voci del bilancio consolidato è di seguito illustrato:

Prospetto di raccordo dell'utile dell'esercizio e del patrimonio netto

	Utile dell'esercizio		Patrimonio netto	
	2005	2004	31.12.2005	31.12.2004
Saldi bilancio ADR S.p.A.	85.528	12.244	832.365	758.052
Eliminazione ammortamenti anticipati al netto delle imposte differite	0	(4.463)	0	0
Effetto del consolidamento delle controllate	(6.833)	(4.983)	(5.516)	24.591
Eliminazione degli utili infragruppo ed altre rettifiche	2.129	1.559	(26.802)	(28.931)
Effetto imposte anticipate	(1.296)	(1.227)	5.938	7.234
Effetto fusione ⁽⁷⁾	812	812	(31.264) ⁽⁸⁾	(55.349)
Differenze cambio da conversione dei bilanci in valuta estera	(649)	0	(649)	(4.039)
Saldi bilancio consolidato	79.691	3.942	774.072	701.558

⁽⁷⁾ Data fusione differente rispetto al primo consolidamento.

⁽⁸⁾ L'effetto sul patrimonio netto al 31.12.2005 si riduce per 23,3 milioni di euro per la riclassifica ad "Effetto del consolidamento delle controllate" della "Riserva per differenza cambio" realizzata in sede di fusione.

FONDI PER RISCHI E ONERI

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio			31.12.2005
		Accantonamento	Assorbimento c/economico	Utilizzi	
Per imposte, anche differite	1.851	217	0	(120)	1.948
Altri:					
– fondo vertenze in corso e potenziali	22.424	5.215	(437)	(7.701)	19.501
– fondo assicurazioni interne	1.375	677	0	(74)	1.978
– fondo ristrutturazione	964	14.328	0	(964)	14.328
– fondo per oneri devolutivi	4.401	230	0	0	4.631
	29.164	20.450	(437)	(8.739)	40.438
	31.015	20.667	(437)	(8.859)	42.386

I "fondi per rischi e oneri" risultano pari a 42.386 mila euro in aumento di 11.371 mila euro rispetto al 31 dicembre 2004. Le variazioni principali sono di seguito analizzate:

- il "fondo vertenze in corso e potenziali" subisce un decremento netto pari a 2.923 mila euro per effetto principalmente degli utilizzi effettuati a fronte della definizione di controversie su appalti e per il rinnovo del contratto collettivo scaduto il 31.12.2003, le cui trattative si sono concluse alla fine del mese di luglio. Nell'esercizio è stato effettuato un ulteriore accantonamento di 5.215 mila euro per adeguare l'entità del fondo stesso alle probabili passività potenziali intervenute;
- il "fondo ristrutturazione" è stato incrementato di 14.328 mila euro a fronte degli oneri previsti per l'attuazione del programma di riassetto strutturale ed organizzativo varato dal Gruppo.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Saldo al 31.12.2004	67.117
Variazioni dell'esercizio:	
– accantonamenti a c/economico	9.023
– utilizzi per indennità corrisposte	(11.066)
– utilizzi per anticipazioni	(2.019)
– altri	(1.022)
Saldo al 31.12.2005	62.033

Il “trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato” subisce un decremento netto di 5.084 mila euro principalmente per effetto degli utilizzi per indennità corrisposte ed anticipazioni di 13.085 mila euro in parte compensato dall'accantonamento dell'esercizio di 9.023 mila euro.

La voce “altri” include per 0,5 milioni la riduzione del TFR relativa al personale incluso nel ramo di azienda “CED” ceduto alla T-Systems S.p.A..

DEBITI

	31.12.2004	Variazioni dell'esercizio	31.12.2005
Debiti verso banche	482.408	(103.981)	378.427
Debiti verso altri finanziatori	1.278.975	110	1.279.085
Acconti:			
– anticipi da clienti:			
• anticipi Ministero Trasporti	5.295	(247)	5.048
• altri	3.046	1.507	4.553
– acconti per fattura di rata:			
• da clienti	54	0	54
	8.395	1.260	9.655
Debiti verso fornitori	92.693	10.465	103.158
Debiti verso imprese collegate	1.003	0	1.003
Debiti tributari	19.112	2.106	21.218
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	9.146	(895)	8.251
Altri debiti: creditori diversi	32.769	8.814	41.583
	1.924.501	(82.121)	1.842.380

I “debiti” del Gruppo si riducono complessivamente di 82.121 mila euro. Tale variazione viene di seguito analizzata nelle sue componenti più rilevanti.

- I “debiti verso banche” risultano pari a 378.427 mila euro e sono costituiti per 375.000 mila euro dal valore capitale delle linee di credito a lungo termine denominate “Term Loan Facility” e “BOPI Facility” e per l'importo residuo di 3.427 mila euro da debiti per interessi, commissioni e differenziali swap maturati nell'esercizio ma non ancora regolati.

La riduzione di 103.981 mila euro rispetto al 31.12.2004 deriva dall'effetto combinato delle seguenti operazioni:

- rimborso in data 20 settembre 2005 della “B Term Facility” (245,0 milioni di euro) e del “C Term Facility” (150,0 milioni di euro) per un totale di 395,0 milioni di euro. Tali linee di credito erano state concesse, in data 19 febbraio 2003, congiuntamente ad una facility “Revolving” di 95,0 milioni di euro, alla Capogruppo ADR S.p.A., da un pool di banche;

- contestuale accensione di una linea di credito a lungo termine di 290,0 milioni di euro, denominata “Term Loan Facility”. Più in dettaglio si segnala che, in data 20 settembre 2005, ADR S.p.A. ha sottoscritto un nuovo finanziamento della stessa tipologia e complessivamente di pari importo rispetto al finanziamento precedente, ma con una scadenza più lunga (febbraio 2012). Il nuovo finanziamento, che si articola in una linea di credito principale a lungo termine di 290,0 milioni di euro (“Term Loan Facility”) ed una linea di credito revolving per 200,0 milioni di euro (“Revolving Facility”), è stato concesso da un pool di banche aventi come “Mandated Lead Arrangers” Barclays Capital, Calyon S.A., Mediobanca – Banca di Credito Finanziario S.p.A., Unicredit Banca Mobiliare S.p.A. e WestLB AG.

Nell'esercizio 2005 non si rilevano variazioni con riferimento alla linea di credito a lungo termine di 85,0 milioni di euro, concessa in data 19 febbraio 2003, da Banca OPI, denominata “BOPI Facility”, e garantita da CDC IXIS Financial Guaranty Europe.

Le caratteristiche dei finanziamenti in essere sono riepilogate nella seguente tabella:

Finanziatore	Denominazione	Ammontare (mil. di euro)	Interesse	Rimborso	Durata	Scadenza
Pool di banche	Term Loan Facility	290	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine	a scadenza	6 anni	feb. 2012
	Revolving Facility	200	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine	rotativa	6 anni	feb. 2012
		490				
Banca OPI	BOPI Facility	85	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine	dopo 5 anni in rate semestrali	15 anni	mar. 2018
Totale		575				

Al 31 dicembre 2005 risultano utilizzate le due linee di credito a lungo termine (“Term Loan Facility” e “BOPI Facility”) per un ammontare totale di 375.000 mila euro; la “Revolving Facility”, invece, non risulta utilizzata.

- I “debiti verso altri finanziatori” risultano pari a 1.279.085 mila euro e includono per 1.265.019 mila euro il valore capitale del debito della Capogruppo verso Romulus Finance S.r.l. e per 14.066 mila euro il debito per interessi maturati sul finanziamento citato e non ancora liquidati. L'incremento di 110 mila euro rispetto al 31 dicembre 2004 è ascrivibile esclusivamente alla componente interessi.

Al riguardo si ricorda che il debito verso Romulus Finance S.r.l. è insorto nel febbraio del 2003 a seguito dell'operazione di cessione pro-soluto a favore di Romulus Finance S.r.l. del credito vantato dalle banche che avevano finanziato ADR S.p.A. nell'agosto del 2001.

Il finanziamento di Romulus Finance S.r.l. si articola in cinque linee di credito le cui caratteristiche, sintetizzate nella seguente tabella, riflettono quelle delle obbligazioni emesse da Romulus Finance S.r.l. per finanziare l'acquisto dei crediti dalle banche:

Finanziatore	Denominazione	Ammontare (mil. di euro)	Interesse	Rimborso	Durata	Scadenza
Romulus Finance S.r.l.	A1	500	fisso	a scadenza	10 anni	feb. 2013
	A2	200	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine	a scadenza	12 anni	feb. 2015
	A3	175	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine	a scadenza	12 anni	feb. 2015
	A4	325	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine fino al 20.12.2009 e poi fisso	a scadenza	20 anni	feb. 2023
	B	65	variabile indicizzato all'EURIBOR + margine	a scadenza	7 anni	feb. 2010
Totale		1.265				

La politica di hedging disciplinata nell'ambito dei contratti di finanziamento, stipulati sia con le banche che con Romulus Finance S.r.l., prevede che almeno il 51% del debito sia a tasso fisso. In conformità a tale politica risultano vigenti i contratti di "interest rate swap" stipulati da ADR S.p.A. nell'esercizio 2001 a copertura del rischio del tasso di interesse relativo ad una quota del finanziamento. Tali contratti di swap – le cui controparti dal febbraio 2003 sono Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., Barclays, UBM, Royal Bank of Scotland e Deutsche Bank – sono stati stipulati su un capitale nozionale di 864 milioni di euro, con scadenza 2 ottobre 2009.

In data 1 ottobre 2004, la Capogruppo ADR ha sottoscritto, con alcune delle suddette controparti (Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., Barclays e Royal Bank of Scotland), contratti di "interest rate swap" su un capitale nozionale complessivo di 468 milioni di euro fino al 2007 e 495 milioni di euro fino al 2009 in base ai quali ADR S.p.A. riceve un tasso fisso del 3,3% e corrisponde un tasso variabile più margine con un "cap" al 6,0%. Attraverso questa operazione ADR S.p.A. ha inteso attuare un maggiore equilibrio nel bilanciamento dell'esposizione fisso/variabile più aderente alle prospettive di breve-medio termine di andamento dei tassi di interesse, contingentando il rischio massimo sostenibile.

Al 31 dicembre 2005, il "fair value" relativo ai contratti di swap a tasso fisso stipulati nel 2001 è negativo per 61,9 milioni di euro, mentre quello relativo ai contratti a tasso variabile stipulati nel 2004 è positivo per 2,6 milioni di euro. Le caratteristiche dei contratti swap in essere sono di seguito riepilogate (in euro/000):

31.12.2005	Nozionale	Fair value derivato	Finalità derivato	Rischio finanziario	Passività finanzi. coperta
IRS del 2001 (cash flow hedge)	864.000	(61.953)	Copertura	Tasso interesse	864.000
IRS del 2004 (fair value hedge)	468.000	2.616	Copertura	Tasso interesse	468.000
Totale strumenti derivati copertura rischio tasso di interesse	1.332.000	(59.337)			

La passività finanziaria coperta si riferisce ad una porzione del "debito verso altri finanziatori" e ad una porzione dei "debiti verso banche".

- Gli effetti sul Conto economico dell'esercizio dei contratti di swap in essere sono evidenziati nel commento ai "proventi ed oneri finanziari".

I finanziamenti bancari e il finanziamento di Romulus Finance S.r.l. sono garantiti, come sostanzialmente già evidenziato nel commento alle singole voci dell'attivo, mediante:

- privilegio speciale (avente natura di ipoteca mobiliare) sugli impianti, macchinari, beni strumentali e beni facenti parte del magazzino di ADR S.p.A., nonché di eventuali crediti derivanti dalla cessione di tali beni;
- cessione in garanzia dei crediti e dei contratti con clienti, con ADR Tel S.p.A. e ADR Advertising S.p.A. e delle polizze assicurative;
- pegno su tutti i conti correnti bancari di ADR S.p.A.;
- pegno sulle azioni detenute da ADR S.p.A. in ADR Tel S.p.A. e ADR Advertising S.p.A.;
- "ADR Deed of Charge" (pegno di legge inglese su crediti soggetti a legge inglese, accordi di hedging e polizze assicurative di legge inglese).

Inoltre ADR S.p.A. si è impegnata a rispettare, periodicamente, specifici indici di performance finanziaria (cosiddetti "covenant"), il cui mancato rispetto comporta, come conseguenza, l'atti-

vazione di misure di tutela dei soggetti finanziatori graduate a seconda della divergenza dagli specifici valori soglia. Al 31 dicembre 2005 tutti i valori soglia di questi indici sono rispettati.

- I “debiti verso fornitori” aumentano di 10.465 mila euro anche per il maggiore volume di investimenti realizzato nell’esercizio.
- L’incremento dei “debiti tributari” di 2.106 mila euro è ascrivibile sostanzialmente ai maggiori debiti verso l’Erario (4.997 mila euro) per l’addizionale comunale sui diritti d’imbarco passeggeri. Si ricorda, al riguardo, che ADR S.p.A. addebita tale addizionale ai vettori a partire dal 1° giugno 2004 nella misura di 1 euro, incrementata a 2 euro a partire dal mese di aprile 2005, ai sensi della L. 31.3.2005 n. 43. Il debito verso l’Erario risulta pari complessivamente a 10.043 mila euro alla data del 31 dicembre 2005.
- La voce “altri debiti: creditori diversi” si incrementa di 8.814 mila euro principalmente per effetto dei maggiori debiti per TFR (+6.521 mila euro) nei confronti del personale esodato nell’ultima parte dell’esercizio e verso l’ENAC per il canone concessorio (2.402 mila euro).

I “debiti” risultanti al 31.12.2005, pari a 1.842.380 mila euro, sono per 1.657.512 mila euro di natura finanziaria, per 113.782 mila euro di natura commerciale e per 71.086 mila euro di natura diversa.

L’analisi dei debiti commerciali del Gruppo per area geografica non viene riportata in quanto non significativa in relazione all’ammontare dovuto dai creditori non nazionali.

I debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali sono pari a 1.657.512 mila euro (di cui si è detto nel paragrafo relativo ai debiti verso banche e altri finanziatori).

I debiti di durata residua superiore a cinque anni ammontano a 1.553.769 mila euro e sono relativi a debiti verso banche per 353.750 mila euro (di cui 290.000 mila euro relativi al Term Loan Facility e 63.750 mila euro relativi al finanziamento di Banca OPI) e a debiti verso altri finanziatori per 1.200.019 mila euro.

I debiti in valuta esposti al rischio di cambio sono pari a 4.815 mila euro e si riferiscono a forniture di prestazioni e servizi.

RATEI E RISCONTI (PASSIVI)

	31.12.2004	Variazioni dell’esercizio	31.12.2005
Ratei passivi	0	17	17
Risconti passivi:			
– subconcessioni e canoni	3.496	(388)	3.108
– prestazioni diverse	2.394	(13)	2.381
	5.890	(384)	5.506

INFORMAZIONI SUI CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI

GARANZIE PERSONALI PRESTATE

	31.12.2005			31.12.2004		
	Crediti cambializzati	Crediti non cambializzati	Totale	Crediti cambializzati	Crediti non cambializzati	Totale
Fidejussioni:						
– nell'interesse di terzi	0	111	111	0	111	111
Altre:						
– a favore di clienti	0	444	444	0	396	396
	0	555	555	0	507	507

IMPEGNI DI ACQUISTO E DI VENDITA

	31.12.2005	31.12.2004
IMPEGNI DI ACQUISTO		
Investimenti:		
– sistemi informativi, altri	343	343
– complessi elettronici	1.718	1.122
– mezzi e attrezzature	253	71
– lavori autofinanziati	16.670	29.045
– operazioni finanziarie	0	21.124
	18.985	51.705

Rispetto al 31 dicembre 2004 si rileva l'azzeramento della sottovoce "investimenti: operazioni finanziarie" che si riferiva all'impegno assunto dal Gruppo di acquistare alla data del 10 aprile 2006 – o, prima di tale scadenza, al verificarsi di specifici eventi – le azioni privilegiate detenute dall'istituto finanziario sudafricano United Towers Ltd nel capitale di ADR IASA Ltd, al prezzo di emissione delle azioni stesse (156,0 milioni di rand), maggiorato degli eventuali dividendi privilegiati maturati alla stessa data e non pagati.

Tale impegno è stato assolto anticipatamente rispetto alla scadenza del 10 aprile 2006 in quanto la Società ADR IASA Ltd ha esercitato in data 29 settembre 2005 il diritto ad essa concesso di riscattare le azioni privilegiate. Il prezzo di riscatto è risultato pari al prezzo di emissione delle azioni (156,0 milioni di rand pari a 22.292 mila euro al cambio euro/rand di 7,69 rilevato il 29.9.2005), ed è stato finanziato mediante l'emissione di capitale ordinario di pari importo, sottoscritto da Airport Invest B.V..

Con riferimento agli "impegni di acquisto", si segnala che in data 28.2.2003 la Capogruppo ADR S.p.A. ha concesso a IGPDecaux S.p.A. un diritto put sulle azioni da queste detenute nel capitale ordinario e privilegiato di ADR Advertising S.p.A.. Tale diritto è esercitabile a partire dalla data di approvazione del Bilancio di ADR Advertising S.p.A. al 31.12.2004 e fino al 31.12.2011, al verificarsi di determinate condizioni. Attualmente, non essendosi verificate le condizioni per l'esercizio, l'impegno risulta non quantificabile.

Nell'ambito degli impegni di acquisto si rileva l'impegno in capo ad ADR S.p.A., quale gestore di infrastrutture aeroportuali, di predisposizione ed attuazione di piani per il contenimento ed abbat-

timento del rumore, come previsto dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico (L. n. 447/1995) e dal D.M. 29/11/2000.

A tal fine ADR S.p.A. sta provvedendo alla rilevazione dell'effettivo superamento dei limiti e, qualora questi non fossero rispettati, alla predisposizione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore.

Tali impegni risultano di difficile quantificazione e, comunque, determinabili in via necessariamente interpretativa non essendo disponibili indicazioni specifiche circa le attività da considerare per "manutenzione" e "potenziamento" delle infrastrutture, che costituiscono la base di calcolo ai sensi della Legge n. 447/1995 (Legge Quadro sull'inquinamento acustico).

Tenuto conto di quanto sopra ADR S.p.A., sulla base delle stime disponibili alla data di bilancio, ritiene che l'impegno complessivo non superi circa 18 milioni di euro. L'importo è quindi condizionato ad eventi successivi e comunque da definirsi in relazione all'effettivo programma di opere da realizzare. Si ritiene che i futuri interventi si configurerebbero come spese di investimento di natura capitalizzabile.

Nella Relazione sulla gestione, nel paragrafo "tutela ambientale", sono riepilogati gli interventi che la Capogruppo ADR ha attuato o intende attuare prossimamente, con l'obiettivo di mitigare l'impatto acustico generato dai velivoli nelle aree limitrofe l'aeroporto.

Si precisa, infine, che risultano attivati una serie di contratti derivati (interest rate swap) finalizzati alla copertura del rischio tasso sui finanziamenti in essere. Per approfondimenti si rinvia al paragrafo dedicato al commento dei "debiti".

ALTRI CONTI D'ORDINE

	31.12.2005	31.12.2004
Garanzie personali ricevute:		
– fidejussioni:		
• ricevute da fornitori	32.674	42.700
• ricevute da clienti	53.124	37.133
	85.798	79.833
Beni di terzi in comodato, deposito a custodia, locazione o per motivi similari:		
– beni di terzi presso l'azienda	27	17
– beni presso terzi in c/ lavorazione	0	0
– Min. DGAC per impianti e infrastrutture presso Fiumicino	119.812	119.812
– Min. DGAC per impianti e infrastrutture presso Ciampino	29.293	29.293
– opere realizzate per c/Stato	667.983	665.635
	817.115	814.757
	902.913	894.590

La voce "beni di terzi in comodato, deposito a custodia, locazione o per motivi similari" comprende il valore delle opere ricevute in concessione negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino ed il valore delle opere finanziate, realizzate e già rendicontate all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi

	2005	2004	Variazione
RICAVI PER VENDITE			
Attività "non aviation":			
• duty free e duty paid	57.792	47.573	10.219
• diverse	1.136	873	263
	58.928	48.446	10.482
RICAVI PER PRESTAZIONI			
Attività "aviation":			
• diritti	158.576	147.127	11.449
• handling	104.410	106.397	(1.987)
• infrastrutture centralizzate	35.180	35.028	152
• servizi di sicurezza	56.829	52.256	4.573
• altre	11.150	10.668	482
	366.145	351.476	14.669
Attività "non aviation":			
• subconcessioni e utenze	82.678	81.594	1.084
• parcheggi	26.830	26.139	691
• pubblicità	24.434	23.905	529
• attività di ristorazione	7.485	7.960	(475)
• altre	14.494	16.250	(1.756)
	155.921	155.848	73
	522.066	507.324	14.742
RICAVI PER LAVORI SU ORDINAZIONE	2.348	1.197	1.151
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	583.342	556.967	26.375
VARIAZIONE LAVORI SU ORDINAZIONE	(2.675)	(214)	(2.461)
CONTRIBUTI E SOVVENZIONI D'ESERCIZIO	35	31	4
Totale ricavi	580.702	556.784	23.918

I "ricavi", pari a 580.702 mila euro, derivano per il 63,1% dalle "attività aviation" svolte dal Gruppo e per il 36,9% da quelle "non aviation", mantenendo le medesime percentuali di incidenza registrate nel 2004.

I "ricavi per vendite", relativi alla vendita di merci nei negozi a gestione diretta e dei materiali di consumo, risultano pari a 58.928 mila euro con un aumento del 21,6% rispetto al 2004 per effetto del maggior volume di affari dei negozi a gestione diretta, derivante dall'incremento del traffico.

I "ricavi per prestazioni" ammontano a 522.066 mila euro con un incremento del 2,9% rispetto all'esercizio a confronto. Per un'analisi approfondita si rimanda alla sezione dedicata all'"andamento economico-finanziario del Gruppo" nell'ambito della Relazione sulla gestione.

I “ricavi per lavori su ordinazione” (2.348 mila euro) si incrementano rispetto al 2004 per la maggiore rendicontazione dei lavori all'ENAC; analogamente i lavori in corso su ordinazione si riducono di 2.675 mila euro rispetto ai -214 mila euro del 2004.

Ulteriori informazioni

Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo non consente di identificare settori d'impresa propriamente riferibili ad attività completamente autonome in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento “traffico”, infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali, per le considerazioni suesposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità aziendale. Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori identificati:

- **Diritti:** corrispettivi a fronte dell'utilizzo del complesso infrastrutturale del sistema aeroportuale;
- **Handling:** attività di assistenza comprendente handling contrattuale e servizi supplementari;
- **Infrastrutture centralizzate;**
- **Attività commerciali distinte in:**
 - **subconcessioni:** che includono i canoni di subconcessione corrisposti dai soggetti operanti nel sedime aeroportuale, oltre alle utenze;
 - **vendite dirette:** comprendenti la gestione diretta dei negozi duty free e/o duty paid.

Rientrano, infine, nella categoria “altre attività” la gestione degli spazi pubblicitari e dei parcheggi, l'attività di ristorazione e di progettazione, i servizi di sicurezza, di deposito bagagli, i lavori su ordinazione per conto dello Stato, etc.

Nella tabella seguente viene esposta la ripartizione dei ricavi afferenti ai settori indicati. Si sottolinea che i ricavi, peraltro, sono realizzati, nell'ambito di ciascun settore, esclusivamente verso terzi in quanto non si registrano ricavi infrasettore.

FATTURATO (Euro/000)	Diritti	Handling	Infrastr. centralizzate	Attività commerciali		Altre attività	Totale
				Subconcessioni	Vendite dirette		
2005	158.576	104.410	35.180	82.678	58.928	140.930	580.702
2004	147.127	106.397	35.028	81.594	48.446	138.192	556.784
Variazione	11.449	(1.987)	152	1.084	10.482	2.738	23.918
Variazione %	7,8%	(1,9%)	0,4%	1,3%	21,6%	2,0%	4,3%

I ricavi totali possono essere anche suddivisi nelle due macro-aree:

- “Aviation” (comprendente i diritti, l'handling, le infrastrutture centralizzate, i servizi di sicurezza e di deposito bagagli) per un totale di 366.145 mila euro, rispetto a 351.476 mila euro del 2004 (+4,2%);
- “Non aviation” (comprendente le subconcessioni, le vendite dirette, la gestione degli spazi pubblicitari e dei parcheggi, l'attività di ristorazione e di progettazione e i lavori finanziati dallo Stato) per un totale di 214.557 mila euro, rispetto a 205.308 mila euro dell'esercizio a confronto (+4,3%).

La ripartizione per area geografica non risulta significativa in quanto entrambi gli aeroporti facenti parte del sistema gestito dal Gruppo insistono sul medesimo sito geografico e pertanto non viene analizzata.

Altri ricavi e proventi: diversi

	2005	2004
Contributi in conto esercizio	35	31
Plusvalenze da alienazioni	369	210
Diversi:		
– utilizzo fondi:		
• utilizzo fondo svalutaz. crediti per interessi di mora	114	105
• utilizzo fondo altri fondi	437	31
– recuperi di spesa	236	41
– recuperi spese del personale	298	280
– altri proventi	5.457	5.166
	6.542	5.623
	6.946	5.864

Gli “altri proventi”, pari a 5,4 milioni di euro, includono prevalentemente l’effetto degli aggiornamenti di valutazione conseguenti alla definizione di costi e ricavi accertati in via presuntiva, rispettivamente in eccesso o in difetto, alla fine dell’esercizio precedente.

COSTI DELLA PRODUZIONE

Ammortamenti e svalutazioni

Gli “ammortamenti” del 2005 ammontano a 97.930 mila euro (94.101 mila euro nel 2004) di cui 82.976 mila euro relativi alle immobilizzazioni immateriali (80.890 mila euro nel 2004) e 14.954 mila euro relativi alle immobilizzazioni materiali (13.211 mila euro nell’esercizio a confronto). Gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali includono la quota di ammortamento della concessione per l’esercizio aeroportuale pari a 49.284 mila euro.

Per un maggiore dettaglio degli ammortamenti si rimanda al commento delle immobilizzazioni.

La svalutazione dei crediti dell’attivo circolante risulta pari a 11.306 mila euro (11.981 mila euro nel 2004) e riflette l’aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo.

Accantonamenti per rischi e altri

Gli “accantonamenti per rischi” risultano così composti:

	2005	2004
Per vertenze in corso e potenziali	5.215	6.332
Per assicurazioni interne	677	443
	5.892	6.775

Gli “altri accantonamenti”, pari a 230 mila euro, si riferiscono all'accantonamento al fondo oneri devolutivi.

Per l'analisi di dettaglio si rimanda al commento relativo all'analisi delle variazioni dei fondi rischi ed oneri.

Si rammenta che l'accantonamento a conto economico viene effettuato a seguito della valutazione delle potenziali passività non assorbite da eventuali eccedenze dei fondi derivanti dall'aggiornamento delle posizioni di rischio in cui il Gruppo è coinvolto.

Oneri diversi di gestione

	2005	2004
Minusvalenze da alienazione	4	29
Canoni di concessione	41	54
Altri oneri	4.965	15.438
	5.010	15.521

Gli “altri oneri”, pari a 4.965 mila euro, sono costituiti prevalentemente da quote associative (910 mila euro), imposte indirette e tasse (1.389 mila euro), aggiornamenti di valutazione di accertamenti di costi e ricavi, rispettivamente insufficienti ed eccessivi, effettuati in sede di bilancio 2004 (2.252 mila euro).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Altri proventi finanziari

	2005	2004
Proventi finanziari su crediti delle immobilizzazioni:		
– altri	68	98
Proventi diversi dai precedenti:		
– interessi di mora su crediti del circolante:		
• clienti	2.218	1.039
– interessi e commissioni da altre imprese e proventi vari:		
• interessi da banche	3.379	2.329
• interessi da clienti	92	223
• altri	5.198	1.321
	10.887	4.912
	10.955	5.010

Gli “interessi da banche”, pari a 3.379 mila euro, si incrementano di 1.050 mila euro rispetto al 2004 per effetto della maggiore liquidità media detenuta nell'esercizio, oltre che per il miglioramento delle condizioni applicate dalle banche.

La voce “altri” include l'importo di 5.121 mila euro (1.260 mila euro nell'esercizio a confronto) relativo ai differenziali positivi di interessi maturati sulle operazioni di Interest Rate Swap, poste in essere nell'ottobre 2004 in conformità al contratto di finanziamento, come descritto nel commento ai “debiti”.

Interessi e altri oneri finanziari

	2005	2004
Interessi e commissioni ad altri ed oneri vari:		
– interessi e commissioni corrisposti a banche	15.776	17.321
– interessi e commissioni corrisposti ad altri finanziatori	56.694	56.425
– accantonamento al fondo svalutazione crediti per interessi di mora	2.210	1.039
– altri	26.202	27.170
	100.882	101.955

Gli “interessi e commissioni corrisposti a banche” si riducono di 1.545 mila euro per effetto dell’operazione di rifinanziamento avvenuta a settembre 2005 che ha consentito di ridurre l’esposizione verso le banche di 105 milioni di euro e di ottenere condizioni più vantaggiose sulla nuova linea di credito “Term Loan Facility”. Per maggiori dettagli si rimanda al commento ai “debiti”. L’incremento degli “interessi e commissioni corrisposti ad altri finanziatori” deriva dai maggiori tassi variabili applicati a cui ha corrisposto un minore onere per differenziali swap.

La voce “altri” include infatti l’importo di 25.594 mila euro, rispetto a 26.057 mila euro registrati nel 2004, relativo ai differenziali negativi di interessi maturati nell’esercizio sulle operazioni di Interest Rate Swap, poste in essere nel 2001 in conformità al contratto di finanziamento, come descritto nel commento ai “debiti”.

Utili e perdite su cambi

	2005	2004
Proventi di cambio	70	239
Oneri di cambio	141	83
	(71)	156

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

	2005	2004
Rivalutazioni:		
– di partecipazioni:		
• ACSA Ltd	11.539	7.989
Svalutazioni:		
– di partecipazioni:		
• Edindustria S.p.A.	(68)	0
	11.471	7.989

La rivalutazione della collegata ACSA Ltd deriva dall’applicazione del metodo di valutazione del patrimonio netto fino ad una data prossima a quella di cessione (21.12.2005) di ADR IASA Ltd, veicolo attraverso il quale il Gruppo ADR partecipava al capitale di ACSA Ltd.

La rivalutazione del 2005 risulta in aumento rispetto all’esercizio precedente su cui aveva inciso negativamente l’accertamento prudenziale nei conti di ACSA Ltd di un importo di 127 milioni di rand in relazione ad una modifica tariffaria. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo “partecipazioni” della Relazione sulla gestione.

La svalutazione della partecipazione in Edindustria S.p.A. si è resa necessaria per allineare il costo della partecipazione (81 mila euro) al prezzo di acquisto (13 mila euro) offerto dall’azionista di maggioranza della Società.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Proventi

I “proventi straordinari” del 2005 ammontano a 73.489 mila euro e sono così composti:

	2005	2004
Plusvalenze da alienazione	73.055	0
Altri:		
– sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti da:		
• valore della produzione	104	133
• costo di produzione	130	477
• proventi ed oneri finanziari	36	47
• insussistenze del passivo	109	378
• indennizzi ricevuti	55	245
	434	1.280
	73.489	1.280

Le “plusvalenze da alienazione”, pari a 73.055 mila euro, includono il valore della plusvalenza realizzata nell’ambito del Bilancio consolidato dalla vendita di ADR IASA Ltd da parte di Airport Invest B.V..

Si segnala che nella voce “oneri straordinari” sono inclusi i costi sostenuti per la cessione e il realizzo della “riserva da differenze di traduzione”, mentre nella voce “rettifiche di valore di attività finanziarie”, sopra commentata, è incluso l’effetto positivo derivante dalla valutazione con il metodo del patrimonio netto di ACSA Ltd.

Oneri

Nel 2005 gli “oneri straordinari” ammontano a 26.592 mila euro e sono così composti:

	2005	2004
Imposte relative ad esercizi precedenti	451	2.141
Altri:		
– sopravvenienze passive derivanti da:		
• valore della produzione	122	621
• costo di produzione	653	1.293
• proventi ed oneri finanziari	3	5
• oneri di ristrutturazione	20.200	2.411
• insussistenze dell’attivo	295	322
	21.273	4.652
– altri oneri straordinari:		
• diritti dovuti per merci mancanti	85	113
• contravvenzioni	78	253
• indennizzi a terzi	84	53
• diversi	4.621	11
	4.868	430
	26.141	5.082
	26.592	7.223

La voce “oneri di ristrutturazione” accoglie gli oneri relativi all’attuazione del programma di riassetto strutturale ed organizzativo varato dal Gruppo, che coinvolge la Capogruppo ADR S.p.A. e la controllata ADR Handling S.p.A..

L’importo di 20.200 mila euro è stato per 5.872 mila euro consuntivato nell’esercizio e per 14.328 mila euro stanziato in un fondo del passivo.

La voce “diversi” include l’importo di 1.131 mila euro che rappresenta l’utile di ADR IASA di competenza dell’Azionista terzo United Towers Ltd, maturato fino al 29 settembre 2005, data di uscita dello stesso dalla compagine azionaria della Società a seguito del riscatto delle azioni privilegiate.

In tale voce sono ricompresi, inoltre, i costi sostenuti per la cessione di ADR IASA Ltd (compensi agli advisors, spese legali, etc.) per un ammontare complessivo di circa 2,8 milioni di euro e gli oneri di cambio (649 mila euro) derivanti dalla imputazione a Conto economico della “riserva da differenze di traduzione”, originata dalla conversione del bilancio della controllata ADR IASA Ltd espresso in rand sudafricani, in quanto realizzata mediante la dismissione della partecipazione della Società stessa.

IMPOSTE

In tale voce è inclusa la stima delle imposte correnti dell’esercizio pari a 37.028 mila euro; sono state inoltre rilevate imposte anticipate per 2.452 mila euro.

	2005	2004
Imposte correnti:		
– IRES	23.275	13.102
– IRAP	13.736	13.075
– imposte sul reddito di Società estere	17	23
	37.028	26.200
Imposte (anticipate) differite nette:		
– imposte anticipate	(3.808)	(1.331)
– imposte differite	1.356	881
	(2.452)	(450)
	34.576	25.750

La maggiore incidenza delle imposte correnti è conseguenza dell’incremento dell’utile ante imposte. In particolare si rileva che l’incidenza dell’IRES, pari al 20% del risultato prima delle imposte, è inferiore rispetto all’incidenza teorica del 33% in quanto concorrono a formare il reddito plusvalenze non imponibili.

Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rimanda al commento relativo alle “imposte anticipate” incluso nel paragrafo dedicato ai “crediti”.

ALTRE INFORMAZIONI

Numero dei dipendenti

Di seguito viene riepilogato il numero medio dei dipendenti delle Società consolidate con il metodo integrale, ripartito per categoria:

Forza media	2005	2004	Variazione
Dirigenti	58	61	(3)
Impiegati	2.141	2.117	24
Operai	1.272	1.299	(27)
Totale	3.471	3.477	(6)

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

Forza media	2005	2004	Variazione
ADR S.p.A.	2.206	2.207	(1)
ADR Handling S.p.A.	1.208	1.212	(4)
ADR Engineering S.p.A.	29	31	(2)
ADR Tel S.p.A.	17	16	1
ADR Advertising S.p.A.	11	11	0
Totale	3.471	3.477	(6)

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Nel successivo quadro riassuntivo vengono riepilogati i compensi spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci (cumulativamente per categoria):

Categoria	Compensi (Euro/000)
Amministratori	973
Amministratori con incarichi ex D.Lgs. 231/2001	21
Sindaci	306
Totale	1.300

È stato altresì determinato (vedi delibera Consiglio di Amministrazione del 9 marzo 2005) un compenso di 15 mila euro spettante ad un membro, con funzioni di Presidente dell'Organo Giudicante ex D.Lgs. 231/2001 di ADR S.p.A., esterno al Consiglio di Amministrazione della Società.

Informazioni riguardanti situazioni di contenzioso

Contenzioso tributario

Nel 1987 è stata effettuata da parte della Polizia Tributaria una verifica generale fiscale che si è estesa a tutta l'attività sociale della Capogruppo ADR S.p.A. per il periodo decorrente dall'1 gennaio 1985 al 18 febbraio 1987, nonché ad alcuni aspetti particolari per i periodi precedenti.

A conclusione della stessa è stato redatto un processo verbale di contestazione dal quale non sono emersi né rilievi in merito alla tenuta della contabilità, né violazioni di carattere civilistico, né irregolarità sanzionabili ai sensi della Legge 7 agosto 1982 n. 516. I verbalizzanti, tuttavia, sulla base

di una interpretazione di alcune norme difforme da quella adottata da ADR S.p.A. e condivisa dai propri consulenti, hanno ritenuto di individuare un maggiore imponibile di quello dichiarato sia ai fini delle imposte dirette, sia ai fini dell'IVA, per gli anni dal 1982 al 1987, con relativa notifica di accertamenti fiscali per le rispettive annualità e per i quali ADR S.p.A. ha proposto ricorso alle competenti Commissioni Tributarie.

Si ricorda che nel corso del 2002 è stata depositata in Commissione Tributaria Regionale di Roma sezione n. 43 la sentenza con la quale è stato respinto l'appello proposto dall'Ufficio delle Entrate Roma 1, avverso la decisione della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 9 aprile 1999, che aveva accolto i ricorsi presentati da ADR S.p.A. contro gli avvisi d'accertamento IRPEG e ILOR relativi agli anni d'imposta 1985 e 1986.

In data 10 luglio 2002 l'Amministrazione Finanziaria ha presentato ricorso in Cassazione, e la Capogruppo si è costituita in giudizio depositando le contro deduzioni. Il giudizio è tuttora pendente.

Gli esiti dei ricorsi discussi nei vari gradi di giudizio, positivi per la Capogruppo, confermano un costante orientamento giurisprudenziale con attese favorevoli per la Società.

Nel dicembre 2004 l'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Roma 7, ha notificato alla controllata ADR Handling S.p.A. un avviso di accertamento ai fini IRPEG ed IRAP per l'anno d'imposta 2002.

Avverso il predetto atto la Società ha presentato, nel febbraio 2005, istanza di accertamento con adesione, che si è definito nel maggio 2005 con il parziale accoglimento delle richieste della Società.

L'Ufficio di Roma 7 ha, infatti, riconosciuto nella valutazione del rilievo formulato, la disapplicazione delle sanzioni irrogate.

Il 3 febbraio 2005 il Comando Nucleo Regionale PT Lazio, Gruppo Verifiche Speciali della Guardia di Finanza, ha avviato, nei confronti della Società Aeroporti di Roma S.p.A., una verifica fiscale generale ai fini dell'imposizione diretta, indiretta e degli altri tributi per gli anni d'imposta 2003 e 2004.

Successivamente l'attività ispettiva, ai fini IVA, si è estesa anche alle annualità 2001 e 2002 limitatamente ad alcune specifiche operazioni effettuate dalla Società.

A seguito di detta attività, i verificatori hanno contestato l'indeducibilità, ai fini IRPEG ed IRAP e l'indetraibilità ai fini dell'IVA, per difetto d'inerenza, dei cosiddetti "costi accessori finanziamenti" sostenuti tra il 2001 e il 2003.

In particolare, per l'anno d'imposta 2003, ai fini IRPEG ed IRAP l'organo di verifica ha ritenuto carenti del requisito dell'inerenza ammortamenti dei "costi accessori finanziamenti" per un ammontare pari a 4.098 mila euro.

Ai fini IVA il rilievo formulato ha riguardato l'indetraibilità dell'imposta – per un ammontare pari a circa 1,3 milioni di euro – assolta in relazione alle spese accessorie sostenute nei periodi d'imposta 2001, 2002 e 2003 per l'acquisizione e la ristrutturazione dei medesimi finanziamenti.

In relazione alla citata verifica, si segnala che in data 29 dicembre 2005 l'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Roma 7, ha notificato alla Società Aeroporti di Roma due avvisi di accertamento, ai fini IVA, per gli anni d'imposta 2001 e 2002.

La Società ritiene, anche con il supporto del parere dei propri fiscalisti, che esistono elevate probabilità di vedere riconosciuta la legittimità del proprio comportamento.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Il contenzioso in materia amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle funzioni legali di Gruppo che hanno fornito, per la redazione del Bilancio al 31 dicembre 2005, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi ed arbitrali.

A fronte del contenzioso nel suo complesso, il Gruppo ha effettuato una valutazione 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 in accordo con le norme in materia di formazione del Bilancio d’esercizio. Sussistono, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un’eventuale passività per il Gruppo.

Sono di seguito sinteticamente descritte le situazioni di contenzioso più rilevanti:

- In relazione ai rapporti economici con gli Enti di Stato, si segnala che con sentenza n. 15023/01 la Corte di Cassazione, in relazione all’impugnativa del lodo arbitrale del 12.6.1996 e della sentenza della Corte d’Appello del 18.5.1999, si è pronunciata definitivamente sulla vicenda, respingendo sia il ricorso ADR S.p.A. che il controricorso proposto dalle Amministrazioni statali. In tal modo, pertanto, la Suprema Corte ha sostanzialmente confermato quanto statuito dalla Corte d’Appello nel 1999 e, cioè, ha accertato l’applicabilità dei criteri di cui alla Convenzione 2820/74 ribadendo, da un lato, la gratuità a favore degli Enti di Stato, dell’uso dei locali necessari per l’effettuazione dei servizi di istituto per il movimento degli aeromobili, passeggeri e merci e, dall’altro, l’onerosità, sempre a carico degli Enti di Stato, delle utenze e servizi relativi ai locali medesimi (impostazione già recepita nei bilanci ADR S.p.A.). Tutto ciò premesso, in relazione ai crediti maturati nel frattempo dalla Capogruppo nei confronti dei Ministeri, è stata richiesta ed ottenuta da parte del Tribunale ordinario l’emanazione di decreti ingiuntivi nei confronti delle citate Amministrazioni. Queste, a loro volta hanno proposto opposizione, contestando tuttavia non il merito (debenza di un corrispettivo per utenze e servizi), ma la determinazione degli ammontari o il criterio di calcolo. I relativi giudizi sono pendenti.
- Il 26 maggio 1999 ADR S.p.A. ha presentato ricorso innanzi al TAR del Lazio avverso il Decreto del Ministero delle Finanze n. 86 del 5 marzo 1999 relativo al pagamento dei canoni di concessione pregressi, antecedenti l’anno 1997. L’impugnativa, predisposta dai legali incaricati, evidenzia l’insussistenza dei presupposti di fatto e di diritto dell’applicazione, nei confronti di ADR S.p.A., del suddetto canone nonché l’illegittimità di richieste retroattive in relazione alla disciplina previgente (L. 755/73). Il giudizio è tuttora pendente. Si fa presente che analogo giudizio proposto da ADR S.p.A. davanti al Tribunale Civile di Roma volto ad accertare che la Società non è tenuta a corrispondere al Ministero dei Trasporti nessuna somma a titolo di canoni pregressi per periodi anteriori all’anno 1997, si è concluso con la sentenza n. 5283/2004 che, in accoglimento della domanda proposta da ADR S.p.A., ha dichiarato insussistente l’obbligo della Società di corrispondere alle Amministrazioni statali il canone concessorio per le annualità anteriori al 1997 in esecuzione della convenzione del 26.6.1974.
- A seguito di denuncia inoltrata da Alitalia, A.G.I.S.A. (Associazione Gestori Indipendenti Servizi Aeroportuali), Aviation Services, Cimair Blu e ARE, con Delibera del 4.11.1999, l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un’istruttoria a carico di ADR S.p.A. per accertare eventuali comportamenti di abuso di posizione dominante in relazione alle tariffe applicate per i servizi di assistenza a terra, nonché per eventuali ostacoli posti all’esercizio dell’autoproduzione. Con Delibera del 20 settembre 2000, l’Autorità ha concluso l’istruttoria a carico di ADR S.p.A. riconoscendo, da un lato, l’insussistenza di un abuso di posizione dominante di ADR S.p.A. in relazione alle tariffe e ai rapporti con i prestatori terzi e ravvisando, dall’altro, una condotta anticoncorrenziale nei rapporti intercorsi con Aviation Services (Gruppo Meridiana); l’Autorità non ha ritenuto, tuttavia, di infliggere alcuna sanzione pecu-

niaria. Su tale parte del provvedimento, è stato presentato dalla Capogruppo un ricorso al TAR Lazio per il relativo annullamento, la cui discussione non è stata ancora fissata.

- Con ricorso contro l'ENAC e la Direzione Circoscrizionale Aeroportuale (DCA) di Fiumicino e nei confronti di ADR S.p.A. e di ADR Handling S.p.A. in qualità di controinteressate, Alitalia ed Alitalia Airport hanno impugnato davanti al TAR del Lazio, chiedendone l'annullamento, previa sospensiva, sia il provvedimento ENAC del 26 settembre 2000 con cui sono state determinate le infrastrutture centralizzate nell'aeroporto di Fiumicino, fra cui l'impianto di stoccaggio merci, sia l'atto del 29 marzo 2001 con cui il Direttore di Aeroporto di Roma Fiumicino ha ordinato alle ricorrenti di “cessare, con effetto immediato, le attività riferite all'assistenza merci, sia per quei servizi sottoposti a limitazioni, sia per quelli per i quali fosse necessario servirsi dell'...impianto ‘Merci AZ’ ...”. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito, avendo i ricorrenti rinunciato alla sospensiva.
- In data 3.3.2003 ADR S.p.A., congiuntamente ad Assaeroporti ed ai maggiori gestori aeroportuali italiani, ha promosso ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento, previa sospensiva, del Regolamento ENAC del 30.9.2002 “per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti” con cui l'Ente intende dare applicazione all'Annesso 14 ICAO.
- In relazione al D.M. 29.11.2000 riguardante i criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore nonché agli accantonamenti dei fondi di bilancio nelle percentuali previste in caso di superamento dei valori limite, si segnala che tutti i gestori aeroportuali, ancorché autonomamente, hanno proposto ricorso davanti al Consiglio di Stato per ottenere l'annullamento della sentenza del TAR Lazio n. 3382/2002. Con sentenza n. 5822/2004 del 7.9.2004, i ricorsi proposti dai gestori aeroportuali sono stati parzialmente respinti con le conseguenze di seguito sinteticamente riportate.

In particolare il Giudice dell'appello, con motivazione parzialmente diversa da quella della sentenza impugnata, ha ritenuto che l'obbligo di risanamento e quindi della predisposizione dei piani di contenimento del rumore da parte dei gestori aeroportuali sorge al verificarsi di due condizioni:

- individuazione dei confini delle aree di rispetto di cui al D.M. 31.10.1997 (vedi paragrafo “Tutela ambientale: impatto acustico” della Relazione sulla gestione);
- verifica, con precise scadenze temporali, del superamento dei limiti di immissione del rumore all'esterno delle fasce di rispetto, così come fissati dal DPCM 19.11.1997, con il rinvio ai limiti stabiliti dalla zonizzazione comunale o, in assenza di questa, dall'art. 6, comma 1, DPCM 1.3.1991.

All'interno delle fasce di rispetto, invece, i limiti di emissione (ex art. 3, comma 3, DPCM 14.11.1997) sono applicabili solo “per tutte le altre sorgenti sonore, diverse dalle infrastrutture aeroportuali”. Restano salvi quelli fissati con D.M. 31.10.1997, “con cui sono previste le tre fasce (zone A, B e C) con diversi valori di LVA (Livello di valutazione del rumore aeroportuale diverso rispetto alla misura del “Livello equivalente”, utilizzata per i valori fissati dal DPCM 14.11.1997).

L'obbligo di accantonamento di risorse finanziarie da destinare all'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore a prescindere da un accertato superamento dei limiti su indicati deriva dalla Legge-quadro 447/95 (art. 10, comma 5) e non dal D.M. oggetto del giudizio di appello, perché quest'ultimo è meramente ripetitivo della disposizione di legge richiamata.

Infatti, il Ministero dell'Ambiente ha “presupposto che l'obbligo di accantonamento scatta a prescindere dall'effettiva verifica del superamento dei limiti acustici (quindi dalla data di entrata in vigore della L. 447/95); nello stesso tempo “ogni questione sulla ragionevolezza di tale obbligo, anche in assenza del superamento dei limiti, è estranea all'oggetto del presente giudi-

zio, con cui le società ricorrenti hanno impugnato una disposizione che si limita a prevedere la comunicazione dei fondi accantonati”.

La riportata decisione, peraltro, non esclude, che la questione della “ragionevolezza” (o meno) della citata disposizione di legge sull’obbligo di accantonamento possa essere proposta ex novo dalle società aeroportuali innanzi al Giudice competente. Per quanto riguarda l’inquadramento contabile si rimanda al commento ai “Conti d’ordine”.

- Nel mese di luglio 2003 ADR S.p.A. ha depositato al TAR Lazio un ricorso con cui ha impugnato la lettera dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato del 12.5.2003 con cui è stato chiesto alla Società di versare una somma pari a 1,2 milioni di euro pari a tredici semestri di “maggiorazioni” sulla sanzione di 0,9 milioni di euro, irrogata ad ADR S.p.A. nel 1993 a valle del procedimento in materia di handling.

La lettera impugnata fa seguito al pagamento da parte di ADR S.p.A. di un importo corrispondente a soli cinque semestri di maggiorazioni (0,5 milioni di euro, oltre al capitale della sanzione) anziché ai diciotto semestri complessivamente richiesti dall’Autorità.

A parere di ADR S.p.A., infatti, le maggiorazioni non sono dovute per il periodo in cui la sanzione dell’Antitrust è rimasta “sospesa” a seguito dell’accoglimento da parte del TAR Lazio della domanda di ADR S.p.A. di sospensiva, avvenuta nel 1993 (nell’ambito del ricorso con cui ADR S.p.A. ha impugnato la citata delibera Antitrust), e fino alla sentenza di merito dello stesso TAR depositata nel luglio 2000.

Con sentenza n. 198/2004, depositata il 6.5.2004, il TAR Lazio ha accolto il ricorso ADR S.p.A. e, in particolare: 1) ha annullato l’atto impugnato (cioè la lettera dell’Antitrust del 12.5.2003 con cui si affermava la spettanza all’Autorità medesima di 1,7 milioni di euro anziché di 0,5 milioni di euro); 2) ha dichiarato non dovuta da ADR S.p.A. la maggiorazione indicata nell’atto suddetto; 3) ha dichiarato dovuti, per il periodo al quale la controversia si riferisce (ossia tredici semestri, salvo diversa interpretazione che potrà emergere dalla lettura della motivazione della sentenza), gli interessi al tasso legale.

Nel mese di ottobre 2004 l’Antitrust ha proposto l’appello al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR. Si è in attesa della fissazione dell’udienza.

- Nel mese di settembre 2003 si è proceduto alla notifica del ricorso proposto da ADR S.p.A. davanti al TAR Lazio contro il D.M. 14/T del 14.3.2003 (pubblicato nella G.U. del 3.6.2003) recante disposizioni sul corrispettivo per il servizio dei controlli di sicurezza sul 100% del bagaglio da stiva, come interpretato, relativamente alla data di esigibilità del corrispettivo medesimo, dalle note ENAC del 3.6.2003 e dell’11.6.2003. I motivi principali del ricorso sono: (a) contraddittorietà tra le due lettere ENAC; (b) assenza di alcuna disposizione in merito all’esazione del corrispettivo per il periodo precedente all’entrata in vigore del D.M. (di fatto, pertanto, ADR S.p.A. ha svolto obbligatoriamente – in virtù dell’ordinanza della DCA 14/2002 come interpretata dalla lettera della medesima DCA del 9.1.2003 – a far data dall’1.2.2003, il servizio controllo di sicurezza 100% bagaglio da stiva, senza avere la possibilità di addebitare un corrispettivo, determinato, tardivamente, solo con il D.M. pubblicato sulla G.U. del 3.6.2003). Il contenzioso è mirato, tra l’altro, al recupero del fatturato del periodo intercorso tra la data di validità del Decreto (3 giugno 2003) ed il termine sancito dall’ENAC con separata lettera (26 giugno 2003).
- Nel mese di settembre 2003 si è proceduto alla notifica del ricorso proposto da ADR S.p.A. davanti al TAR Lazio contro il Decreto direttivo 30.6.2003 (Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per l’anno 2003) pubblicato sulla G.U. del 7.7.2003, come rettificato con il comunicato pubblicato nella G.U. del 6.9.2003, con il quale vengono fissate le modalità, diverse da quelle applicate fino a tutto il 2002, di determinazione (calcolo) del canone annuo dovuto, tra gli altri, dai gestori totali aeroportuali in virtù di leggi speciali. Le citate modalità di calcolo vengono ritenute illegittime in quanto introducono un elemento di “rettifica” del risultato numerico, connesso alla “redditività” che il passeggero produce in relazione allo scalo,

ad avviso di ADR S.p.A. non previsto dalla legge di riferimento tuttora vigente, discriminatorio e distorsivo della concorrenza.

- In data 12.12.2003 sono state pubblicate quattro sentenze relative ai rispettivi quattro giudizi di opposizione a decreti ingiuntivi proposti da ADR S.p.A. per il recupero del proprio credito nei confronti di Air Sicilia in fallimento, pendenti innanzi all'ottava sezione del Tribunale Civile di Roma. L'esito dei suddetti giudizi è favorevole per ADR S.p.A. in quanto il Tribunale ha condannato Air Sicilia al pagamento di 0,6 milioni di euro, importo che è andato ad integrare l'istanza di insinuazione al passivo del fallimento della Air Sicilia (dichiarato in data 21.1.2003 dal Tribunale Fallimentare di Caltagirone) insieme al credito maturato successivamente ai giudizi di cui sopra. La domanda di insinuazione al passivo di Air Sicilia non è stata ammessa. ADR S.p.A. ritiene opportuno proporre opposizione ritenendo illegittime le motivazioni del provvedimento. In data 23.6.2004 è stato conferito incarico per la costituzione di parte civile, quale parte offesa, di ADR S.p.A. nel procedimento penale apertosi presso la Procura di Caltagirone a carico di sette componenti il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale della fallita Air Sicilia S.p.A. con l'accusa di bancarotta fraudolenta. Si è in attesa della fissazione della prima udienza dibattimentale per la stessa costituzione.
- Nell'ambito dell'istruttoria relativa al Contratto di Programma, nel mese di novembre 2005 ADR S.p.A. ha proposto ricorso al TAR Lazio per ottenere l'annullamento delle determinazioni e valutazioni di cui alle note, tutte conosciute in data 22 settembre 2005, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia, con le quali sostanzialmente si nega ad Aeroporti di Roma la possibilità di includere, nella base di calcolo regolatoria (c.d. regulatory asset base) per la determinazione dei diritti aeroportuali ad essa spettanti, qualsiasi componente del valore d'acquisto della concessione di gestione degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Con lo stesso ricorso si richiede inoltre la condanna delle Amministrazioni citate al risarcimento del danno ingiusto prodotto dalle note, poiché esse hanno illegittimamente aggravato il ritardo nella definizione del Contratto di Programma di cui al Punto 5 dello schema regolatorio allegato alla delibera CIPE 86/2000 e di cui all'art. 4 del D.M. 14 novembre 2000, con cui disciplinare la dinamica tariffaria dei diritti aeroportuali e dei restanti proventi oggetto di regolamentazione spettanti ad ADR. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.
- In data 28.10.2005, ADR S.p.A. ha inoltrato un Reclamo alla Commissione Europea (Direzione Generale dell'Energia e Trasporti, Direzione Generale della Concorrenza, Direzione Generale Mercato interno e Servizi, Segretariato Generale della Commissione Europea) per sottoporre all'esame della stessa le disposizioni del D.L. 211/2005 sui c.d. "requisiti di sistema" successivamente reinserite nel D.L. 203/2005 convertito con L. 248/2005. Con tale Reclamo ADR ha segnalato alla Commissione le violazioni del diritto comunitario che si ritiene vengano rilevate dalla lettura e dall'applicazione delle nuove disposizioni normative, con particolare riferimento alla disciplina in materia di aiuti di Stato.

A tale Reclamo è seguita in data 20.2.2006 un'altra segnalazione da parte di ADR, sempre inoltrata alla Commissione Europea, rafforzativa ed integrativa di quanto già denunciato a seguito dell'emanazione dell'Atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nell'ambito del contenzioso relativo ad appalti di lavori, servizi e forniture, sono pendenti dinanzi al Tribunale Civile di Roma le seguenti cause:

- Nella causa instaurata dall'ATI Alpine Bau sui lavori di riqualifica della pista 3, a seguito della sentenza parziale dell'8 maggio 2003, il G.I. ha rimesso la quantificazione dei danni all'esito della relazione peritale affidando apposito incarico al medesimo CTU del giudizio principale. All'udienza, fissata il 27.1.2005, è stata depositata la nuova perizia del CTU che non modifica sostanzialmente le valutazioni circa l'esito del giudizio. Il giudice ha rinviato la causa all'udienza dell'8.6.2005 per la precisazione delle conclusioni.

In data 23.6.2004 la società Bonifica S.p.A. (progettista di pista 3), non ritenendo di dover attendere ulteriormente l'emissione della sentenza sul *quantum*, ha notificato atto di appello alla sentenza sull'*an*. All'udienza del 3.11.2004 il giudice d'appello ha rinviato per la trattazione al 22.2.2005; il giudice si è riservato.

ADR S.p.A. e ADR Engineering S.p.A. si erano riservate, ex art. 340 c.p.c., di impugnare entrambe le sentenze (sull'*an* e sul *quantum*) dopo l'emissione della seconda e definitiva sentenza, alla cui quantificazione è stata demandata la sopra citata CTU. Stante tale impugnazione di Bonifica, e la conseguente costituzione in giudizio di Alpine, ADR S.p.A. ha deciso di proporre appello.

All'udienza dell'8.6.2005 il G.I. ha trattenuto la causa per la decisione ed ha concesso alle parti i termini di legge per il deposito di memorie conclusionali di replica. Per gli esiti della sentenza del giudizio in argomento si rimanda al paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Relazione sulla gestione.

- Giudizio civile instaurato dall'ATI Elsag S.p.A. - CML Handling Technology S.p.A. per il pagamento delle somme apposte nella contabilità relativa all'appalto per la realizzazione del nuovo sistema bagagli dell'aeroporto di Fiumicino, pari ad un importo di 7,4 milioni di euro, oltre interessi. All'udienza del 16 giugno 2004 il G.U., in considerazione delle richieste istruttorie formulate dalla Controparte e delle repliche di ADR S.p.A., ha rinviato la causa all'udienza del 18 novembre 2004 in cui si è riservato la decisione sull'ammissione dei mezzi di prova. Il Giudice Incaricato, a scioglimento della riserva sulle richieste istruttorie formulate dalle parti, ha respinto le stesse ed ha rinviato la causa all'udienza di precisazione delle conclusioni fissandola per il 21 settembre 2006. È presumibile che si arrivi alla conclusione del presente grado di giudizio nel corso del 2007.
- A seguito della sentenza emessa dal Tribunale Civile di Roma nel giudizio promosso dal Consorzio Cooperative Costruzioni per il risarcimento del danno per i lavori di ampliamento del corpo centrale dell'aerostazione internazionale, che ha parzialmente accolto le domande proposte dal C.C.C. condannando ADR S.p.A. al pagamento della somma di 1,2 milioni di euro oltre interessi legali e moratori, ADR S.p.A. ha proposto appello. Nell'udienza di prima comparizione del 21.1.2005 è stata discussa l'istanza di sospensione dell'esecutività della sentenza impugnata, ma la Corte ha ritenuto di respingere la stessa rinviando all'udienza del 21.9.2007 per la precisazione delle conclusioni. Al fine di evitare inutili aggravii economici che sarebbero derivati dall'azione esecutiva, ADR S.p.A. ha provveduto a pagare la somma di 1,6 milioni di euro (comprensiva di interessi legali e moratori), con utilizzo dei fondi rischi per gli oneri non capitalizzabili.
- Nel giudizio civile promosso dal Consorzio Aerest in liquidazione per il risarcimento del danno che lo stesso asserisce di aver subito durante l'appalto per l'ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione internazionale dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino e relative pertinenze, la richiesta di risarcimento è pari a circa 2,2 milioni di euro oltre IVA, interessi e rivalutazione. In data 8 ottobre 2004 il Tribunale di Roma ha parzialmente accolto le domande del Consorzio Aerest, e quindi condannato ADR S.p.A. al pagamento di un importo di circa 167 mila euro rigettando ogni altro capo della domanda e compensando le spese di lite tra le parti. In data 27.4.2005 il Consorzio Aerest ha appellato la suddetta sentenza riproponendo, sostanzialmente, le medesime doglianze lamentate in primo grado. L'udienza per la precisazione delle conclusioni è fissata per il 20 maggio 2008.
- Nel giudizio civile promosso dalla Astaldi S.p.A. (subentrata alla Italstrade S.p.A. nella titolarità del contratto APM n. 450/95) per la realizzazione dei piazzali e delle vie di circolazione del Satellite Ovest dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino, la parte attrice chiede la condanna di ADR S.p.A. al pagamento delle ventuno riserve iscritte in contabilità nell'ambito dei lavori di cui all'oggetto, per la cifra complessiva di 7,3 milioni di euro, oltre interessi legali nonché spese

di procedura, competenze e onorari. In data 1.10.2004 il GU incaricato, a scioglimento della riserva in merito alla richiesta della Astaldi di ammissione di CTU, ha respinto la stessa non ritenendo ammissibile le richieste istruttorie avanzate dalla controparte ed ha conseguentemente ritenuto matura la causa per la decisione, rinviando all'udienza del 28.10.2005. A tale udienza il giudice si è riservato sulla decisione.

- Finprest ha promosso un giudizio civile per vedersi riconoscere la somma di 3,2 milioni di euro quale revisione dei prezzi contrattuali, rivalutazioni ed interessi, relativamente al contratto di appalto (stipulato nel lontano 1988) per lavori di realizzazione delle opere di ristrutturazione ed ampliamento della “vecchia” Aerostazione Nazionale (Terminal A) dell'Aeroporto “Leonardo da Vinci” di Fiumicino. L'udienza di trattazione era stata fissata per il 19.10.2004; a tale udienza il Giudice ha rinviato al 16 marzo 2005 e successivamente all'udienza del 16 novembre 2005 per deduzioni istruttorie.

La prossima udienza per l'ammissione delle prove è fissata al 6.6.2006.

- In data 22.5.2003, il Tribunale Civile di Roma, con sentenza n. 17134/2003, accogliendo parzialmente la domanda della Garboli Rep (parte attrice), ha condannato ADR S.p.A. al risarcimento dei danni subiti dalla stessa ritenendo fondate le riserve nn. 5 e 7 e pertanto quantificando il danno in 0,4 milioni di euro, cui vanno aggiunti gli interessi legali e moratori. Il suddetto contenzioso si riferisce a sette riserve (per un importo complessivo di 0,8 milioni di euro) apposte nella contabilità relativa all'appalto per la realizzazione di opere riguardanti la viabilità, le reti di sottoservizi e gallerie di transito nell'ambito del “Lotto Fronte Aerostazione Internazionale” di Fiumicino. ADR S.p.A. ha proposto appello.

Nelle more del suddetto giudizio è stato notificato ad ADR S.p.A. prima un atto di precetto e poi un atto di pignoramento volto ad ottenere il pagamento di quanto stabilito dalla sentenza n. 17134/2003. Per quanto sopra ADR, a fronte dell'abbandono della Garboli della suddetta esecuzione, ha dato ordine di bonificare l'importo complessivo di 0,4 milioni di euro, aggiornato con gli interessi legali e per ritardato pagamento e le spese (con utilizzo del fondo rischi), fatto salvo il diritto di rivalsa. Il giudizio di appello è stato rinviato all'udienza del 10 aprile 2007 per la precisazione delle conclusioni.

- SAICOM ha promosso un giudizio per il risarcimento dei danni causati dall'allagamento dei terreni adiacenti alla pista 3, quantificati dalla CTU in 1,2 milioni di euro. All'udienza del 27 maggio 2004 sono state depositate ulteriori note critiche alla relazione peritale e la causa è stata trattenuta in decisione con fissazione dell'udienza al 12 gennaio 2006, dando termine alle parti per il deposito delle comparse conclusionali e delle memorie di replica. A seguito dello svolgimento della predetta udienza di discussione del 12 gennaio scorso, si è in attesa dell'emanazione della sentenza.
- In data 30 dicembre 2004 l'ATI NECSO ENTRECANALES – Lamaro Appalti ha notificato atto di appello avverso la sentenza n. 35859/2003 del Tribunale Civile di Roma, citando a comparire ADR S.p.A. innanzi alla Corte di Appello di Roma all'udienza del 30 marzo 2005. Il giudice di prime cure, oltre ad aver respinto le richieste dell'ATI NECSO, ha condannato la stessa alla refusione delle spese di lite.

L'ATI NECSO chiede che ADR S.p.A. sia condannata al risarcimento del danno nella misura di 9,8 milioni di euro, oltre interessi, rivalutazione e spese, per n. 7 riserve apposte nella contabilità relativa all'appalto dei lavori di ampliamento e ristrutturazione dell'Aerostazione internazionale (Satellite Ovest) di Fiumicino. In conseguenza dell'esito positivo del giudizio di I grado, si ritiene che la probabilità di soccombenza per il Gruppo sia remota. La causa è stata rinviata per trattazione al 27.11.2007.

- In data 23 marzo 2005 la Garboli Conicos - Impresa Generale Costruzioni S.p.A. (ex Garboli Rep S.p.A.) ha notificato atto di citazione con cui chiede il riconoscimento dei “nuovi prezzi” relativamente al contratto di appalto per la realizzazione delle opere di realizzazione della nuova

viabilità aeroportuale dell'aeroporto di Fiumicino - "Lotto Ovest", "Lotto Fronte Aerostazione Internazionale" e "Area Tecnica".

Il *petitum* dell'odierna citazione ammonta a 0,2 milioni di euro ed è relativo alle riserve nn. 6, 7, 8 e 9 iscritte nella contabilità dei lavori in oggetto, agli interessi maturati e maturandi sino all'effettivo soddisfo sulla somma delle citate riserve, agli interessi sulla ritardata emissione dei certificati di pagamento ed alle spese, onorari e diritti.

Nell'udienza di prima comparizione del 10 giugno 2005, il legale dell'appaltatore ha avanzato richiesta di nominare CTU affinché verifichi la congruità e la correttezza delle quantificazioni effettuate. L'udienza di prima comparizione è stata spostata al 12 ottobre 2005. A tale udienza il legale di ADR ha provveduto ad eccepire la parziale nullità della domanda introduttiva per contraddittorietà delle cifre indicate nella premessa e quelle esposte nelle conclusioni. La domanda è stata integrata dalla Garboli e il Giudice ha rinviato l'udienza al 25 maggio 2006.

- A seguito del decreto ingiuntivo notificato in data 9.12.2002 dai commissari straordinari della Federici Stirling per 1,5 milioni di euro (importo poi ridotto a 0,8 milioni di euro a seguito degli importi corrisposti nelle more da ADR), è stata presentata opposizione all'atto in esame con relativo atto di citazione in opposizione notificato in data 17.1.2003.

La presente controversia nasce dal contratto d'appalto per la realizzazione del primo modulo di ampliamento dell'Aerostazione Nazionale dell'Aeroporto di Fiumicino, i cui lavori venivano affidati alla ATI con mandataria Federici Stirling.

La prossima udienza del giudizio in oggetto si terrà in data 15 febbraio 2007, per la precisazione delle conclusioni, ma la presente controversia potrebbe essere definita prima in considerazione di una transazione in corso.

- In data 1° febbraio 2005 la Fondedile Costruzioni S.r.l. ha notificato atto di appello avverso la sentenza n. 23019/2004 del Tribunale Civile di Roma, che, rigettando tutte le domande proposte dalla Fondedile, aveva anche condannato la stessa a rifondere le spese di giudizio ad ADR. Con tale atto si ripropongono le medesime doglianze dell'atto di primo grado per un totale di 3,6 milioni di euro oltre spese, interessi (legali e moratori) e rivalutazione. Nell'udienza di prima comparizione della causa, tenutasi in data 3.5.2005 innanzi alla seconda sezione della Corte di Appello di Roma, il giudice ha rinviato all'udienza del 5.2.2008 per la precisazione delle conclusioni.
- ADR S.p.A. ha promosso un giudizio civile contro l'ATI Consorzio Impromed S.p.A. e Ing. Pietro Ciardiello a seguito della risoluzione in danno del contratto (importo 8 milioni di euro) per mancato rispetto dei termini contrattuali per la realizzazione del raddoppio della via di rullaggio Bravo nel settore a Nord del futuro Molo C. La richiesta di risarcimento danni è stata quantificata in 1,4 milioni di euro. Il lavoro in argomento è stato riappaltato al secondo classificato alla gara. L'udienza di prima comparizione è stata fissata al 12.10.2005. L'udienza di prima comparizione è stata ulteriormente rinviata al 6.7.2006.

Nell'ambito del contenzioso Amministrativo relativo ad appalti di lavori, servizi e forniture, si segnalano i giudizi dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio:

- In data 22.11.2004 l'ATI SOMECA - Ditta Ing. Pietro Ciardiello ha notificato ricorso con cui chiede che vengano annullati, previa istanza di sospensiva, la nota con cui ADR S.p.A. ha comunicato alla stessa di essere stata esclusa dalla gara per la realizzazione dei Piazzali aeromobili ECHO zona Sud-Est dell'aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino (importo a base d'asta di circa 8 milioni di euro), in quanto l'offerta da questo presentata è risultata, al termine della verifica di anomalia, non congrua; il provvedimento di aggiudicazione a favore dell'ATI Pavimental S.p.A. - Leonardo Costruzioni S.r.l.; tutti gli atti di gara ivi comprese le valutazioni di congruità; ogni altro atto precedente, consequenziale e connesso.

L'ATI SOMECA avanza, inoltre, richiesta di CTU al fine di dimostrare che la propria offerta era congrua e richiesta di risarcimento dei danni che quantifica nella misura del 10% del valore dell'appalto. Tali ultime richieste, rese possibili dalla riforma del processo amministrativo che ha introdotto innanzi al GA la possibilità, ove ricorrano i presupposti, di richiedere la perizia di un CTU ed il risarcimento del danno senza dover ricorrere al giudice ordinario, sono però, fino ad oggi, scarsamente accolte dai giudici amministrativi.

Il TAR ha respinto la richiesta di sospensiva.

Il Consiglio di Stato, con ordinanza 1932/2005, ha parzialmente accolto le richieste dell'ATI SOMECA ai soli fini del riesame dell'offerta da questa presentata e limitatamente ai costi del nuovo percorso indicato, senza sospendere il provvedimento di aggiudicazione all'ATI Pavimental S.p.A. - Leonardo Costruzioni S.r.l.. La Commissione di gara, in ottemperanza all'ordinanza del Consiglio di Stato, ha effettuato una nuova valutazione dell'offerta dell'ATI che ha comunque evidenziato l'anomalia dell'offerta da questa presentata. In data 11.11.2005, detta ATI ha notificato "motivi aggiunti" con cui chiede che, oltre agli atti già impugnati con il ricorso, siano annullate le citate note di ADR, in quanto contesta le valutazioni e le conclusioni riportate in dette note.

- In data 27 aprile 2005 l'ATI composta da CMB/CCC/Costruzioni e Servizi/Elsag ha notificato ad ADR S.p.A. ricorso innanzi al TAR del Lazio avverso l'esclusione dalla gara per i lavori di costruzione del nuovo Molo Centrale dell'Aerostazione Internazionale (Molo "C") dell'aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino e le relative opere di pertinenza (importo lavori 170 milioni di euro).

In data 29 aprile 2005 il Presidente della sezione III *ter* del TAR Lazio ha concesso la misura cautelare provvisoria *inaudita altera parte*, disponendo la non prosecuzione dei lavori della commissione e fissando contestualmente l'udienza per la Camera di Consiglio al 5 maggio 2005. All'udienza del 5 maggio 2005 le parti hanno chiesto l'anticipazione del merito; il Presidente in accoglimento di tale richiesta ha fissato l'udienza per il 14 luglio 2005. Con sentenza n. 5849/05, depositata il 25.7.2005, il TAR del Lazio ha respinto il ricorso presentato dall'ATI CMB facendo proprie le argomentazioni della Commissione giudicatrice.

La Commissione giudicatrice ha ripreso i propri lavori il 6 settembre 2005, concludendo gli stessi il successivo giorno 9 settembre con l'individuazione del migliore offerente. La graduatoria finale provvisoria è stata trasmessa ad Aeroporti di Roma S.p.A. che ha fatto proprio il lavoro della Commissione, aggiudicando gli stessi, se pur provvisoriamente ed a condizione che vengano erogati tutti i finanziamenti di competenza pubblica, al migliore offerente.

Nell'ambito del contenzioso relativo ad appalti di lavori, servizi e forniture, sono state definite dinanzi al Tribunale Civile di Roma / Corte di Appello di Roma le seguenti cause:

- Nel giudizio civile promosso dalla Astaldi S.p.A. (subentrata alla Italstrade S.p.A. nella titolarità del contratto APL n. 704/95) per la realizzazione del raccordo stradale tra le piste 07/25 e 16L/34R dell'aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino, la parte attrice chiede la condanna di ADR S.p.A. al pagamento delle undici riserve iscritte in contabilità nell'ambito dei lavori di cui all'oggetto, per la cifra complessiva di 3,0 milioni di euro oltre interessi legali, nonché spese di procedura, competenze e onorari.

A scioglimento della decisione, con sentenza n. 23267/2005 pubblicata il 2/11/2005, il G.I. ha rigettato integralmente le domande di parte attrice, fatta eccezione per quella concernente la riserva n. 11 (pari ad euro 1.578) già riconosciuti da ADR nella comparsa di risposta. Con la predetta sentenza l'Astaldi è stata inoltre condannata al pagamento integrale delle spese di giudizi, oltre spese generali ed accessori di legge.

- Giudizio civile promosso dall'ATI SEAS S.p.A. - BOSCAFIN. S.p.A. - DAMAP S.r.l., con atto di citazione notificato il 25.7.2000, per ottenere il pagamento delle somme richieste in n. 2

riserve apposte nella contabilità relativa all'appalto dei lavori di raddoppio della via di rullaggio India, di realizzazione della via di rullaggio Echo e dei piazzali di sosta aeromobili Delta dell'aeroporto di Fiumicino, per un importo di euro 4.409.987,00.

All'udienza del 20.1.2004, il giudice ha rigettato la richiesta di CTU avanzata da controparte e seguendo l'impostazione del nostro legale esterno ha deciso di valutare preliminarmente sulla questione di diritto.

La causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'udienza dell'8.2.2005.

In data 22.7.2005 il Tribunale adito, con sentenza n. 18614/2005, ha respinto tutte le richieste avanzate dall'ATI SEAS ed ha, inoltre, condannato la stessa alla refusione delle spese di lite, oltre accessori fiscali e previdenziali di legge e rimborso spese generali.

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.

* * *

In conclusione si dichiara che il presente Bilancio, corredato della Relazione sulla gestione, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, nonché il risultato economico dell'esercizio.

Il Consiglio di Amministrazione

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
Italia

Tel: +39 06 367491
Fax: +39 06 36749282
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO AI SENSI DELL'ART. 2409-TER DEL CODICE CIVILE

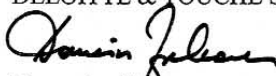
Agli Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato di Aeroporti di Roma S.p.A. e sue controllate chiuso al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli Amministratori della Società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale. La responsabilità dei lavori di revisione contabile dei bilanci di alcune società controllate, che rappresentano circa l'1% dell'attivo consolidato e circa il 2% dei ricavi consolidati, è di altri revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati a fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 7 aprile 2005.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato di Aeroporti di Roma S.p.A. e sue controllate al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società e sue controllate.
4. Come più ampiamente commentato nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, nel mese di dicembre 2005 la controllata Airport Invest BV ha ceduto la partecipazione nella sua controllata ADR IASA Ltd., che a sua volta deteneva una partecipazione del 20% nella ACSA Ltd., società di gestione degli aeroporti sudafricani. Il conto economico dell'esercizio include nei "Proventi ed oneri straordinari" la plusvalenza realizzata dalla cessione, oltre agli oneri connessi alla stessa, mentre l'effetto positivo derivante dalla valutazione con il metodo del patrimonio netto della collegata ACSA Ltd. fino ad una data prossima a quella di cessione è incluso nella voce "Rettifiche di valore di attività finanziarie".

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Domenico Falcone
Socio

Roma, 4 aprile 2006

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma
Torino Treviso Verona Vicenza

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano
Capitale Sociale: sottoscritto e versato Euro 10.327.590,00 - deliberato Euro 10.850.000,00
Partita IVA/Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239

