

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2018

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2018



Aeroporti di Roma S.p.A.

Sede legale:

Via Pier Paolo Racchetti 1
00054 Fiumicino (RM)

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

Capitale sociale:

Euro 62.224.743,00 i.v.

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

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

www.adr.it

INDICE

Dati di Sintesi e Informazioni Generali	5
Relazione sulla gestione	15
Bilancio Consolidato al 31 Dicembre 2018	123
Bilancio di Esercizio al 31 Dicembre 2018	217
Deliberazione dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 16 Aprile 2019	298

UNITED COLORS OF BENETTON.

GUCCI

GUCCI

Personal Shopper
购物顾问

Personal Shopper
购物顾问





**DATI
DI SINTESI E
INFORMAZIONI
GENERALI**



Messaggio agli stakeholder

Il 2018 ha rappresentato un anno record per quanto riguarda i volumi di traffico gestiti. Il sistema aeroportuale, costituito dagli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino, ha sfiorato i 49 milioni di passeggeri con un incremento rispetto all'anno precedente del 4,2%. Il risultato è ancor più significativo in quanto l'aumento si è concentrato sullo scalo di Fiumicino; lo scalo di Ciampino, infatti, ha consuntivato volumi di traffico sostanzialmente in linea con il 2017 per i noti vincoli di operatività che la normativa impone su tale aeroporto.

La crescita del traffico è stata trainata dallo sviluppo del segmento internazionale ed, in particolare, dei voli da e verso destinazioni *Extra-UE* dove, rispetto al 2017, si è registrato un incremento di passeggeri trasportati pari al 14,0%. Nel 2018, per la prima volta in valore assoluto i volumi di traffico verso destinazioni *Extra-UE* sono stati superiori a quelli dell'ambito Domestico: ciò a conferma della forte attrattività della destinazione Roma e della strategia perseguita dal Gruppo volta al costante sviluppo e all'incremento di nuove rotte da e verso le principali destinazioni globali. Anche per il 2018 Fiumicino ha confermato la sua posizione tra gli aeroporti europei leader nei collegamenti diretti con la Cina.

La qualità del servizio permane e rimarrà anche in futuro un obiettivo centrale per la gestione operativa del Gruppo. Infatti, nonostante l'aumento del traffico, i risultati del 2018 mostrano un ulteriore miglioramento dei già ottimi livelli di servizio raggiunti nel corso del 2017 sia per quanto riguarda la qualità percepita dai passeggeri che per quanto attiene quella erogata. Un'ulteriore conferma è arrivata dall'importante riconoscimento internazionale denominato "*Best Airport Award 2018*" che nel mese di giugno l'ACI¹ ha assegnato allo scalo di Fiumicino in un confronto con gli scali con volume di traffico superiore ai 25 milioni di passeggeri. Questo premio si aggiunge ai riconoscimenti già ottenuti nel corso del 2018 da *Skytrax* – "*World's Most Improved Airport*" e "*4 Star Airport*", e dall'ACI – "*Airport Service Quality Award*", che certificano il primato assoluto dello scalo di Fiumicino anche nella qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

Tali valori di eccellenza sono stati garantiti sia attraverso una continua ricerca del miglioramento dell'organizzazione dei servizi di scalo, ma anche grazie al costante impegno finalizzato alla realizzazione del Piano di Sviluppo del Sistema Aeroportuale. Nel 2018 il Gruppo ha infatti realizzato investimenti per circa 182 milioni di euro nel cui ambito ricordiamo tra i principali la prosecuzione dei lavori del Nuovo Molo A ed Avancorpo del Terminal 1 - come prima fase dello sviluppo del nuovo corpo denominato "Aerostazioni Est" – e, per quanto riguarda lo sviluppo della capacità *airside*, la prosecuzione dei lavori di costruzione dei piazzali 300 al servizio della nuova Area di imbarco A, e quelli di realizzazione dei nuovi piazzali Ovest 2° Fase.

L'impegno profuso sul fronte della qualità dei servizi erogati e degli investimenti in infrastrutture è stato accompagnato dal conseguimento, anche nel 2018, di positive *performance* economico-finanziarie che confermano la capacità da parte del Gruppo ADR di affrontare gli impegni futuri, forte di un merito di credito allineato alle migliori società europee del settore aeroportuale.

A conferma dell'attenzione sui temi di connettività anche in ambito *landside*, a fine 2018 ADR ha sottoscritto con ANAS ed ENAC la convenzione per la realizzazione dello svincolo autostradale in area est di Fiumicino, il contratto impegna ADR all'esecuzione degli espropri ed alla realizzazione dell'opera che verrà completata, in base al progetto esecutivo, entro il 2020.

In tema di sviluppo dell'intermodalità il Gruppo ADR ha attivato diverse iniziative finalizzate al rafforzamento del ruolo di "hub" dell'aeroporto di Fiumicino. Particolare importanza è stata attribuita al sistema ferrovia-aeroporto-aereo. Con il Gruppo FS è stato stipulato un accordo per l'ampliamento e ammodernamento della stazione ferroviaria dell'Aeroporto di Fiumicino. Sono state aumentate a tre le connessioni giornaliere dei treni ad Alta Velocità che già raggiungono l'Aeroporto e sono state ulteriormente incrementate le corse dello shuttle "Leonardo Express" che collega "no stop" l'aeroporto di Fiumicino con la Stazione Termini di Roma centro. In particolare le frequenze sono passate da 110 a 126 al giorno. Particolarmente importante l'accordo Trenitalia – Emirates per la vendita dei biglietti treno+aereo via Fiumicino nei sistemi di prenotazione mondiali.

Sul fronte della sostenibilità ambientale ADR aderisce al sistema di certificazione ACA (*Airport Carbon Accreditation*) di ACI *Europe*. Nel 2018 Fiumicino ha confermato il massimo livello 3+ di accreditamento ACA "*Neutrality*" e nel mese di marzo per la prima volta anche l'aeroporto di Ciampino ha ottenuto il medesimo livello.

Ancora nel 2018 ADR ha visto riconfermata la certificazione di conformità del proprio Sistema di Gestione Ambientale secondo i nuovi standard previsti dalla norma ISO 14001:2015. Tale certificazione, a carattere volontario, è il frutto di una serie di iniziative che negli anni hanno contribuito allo sviluppo di una particolare sensibilità sui temi ambientali e di attenzione ai principi di etica sostenibile.

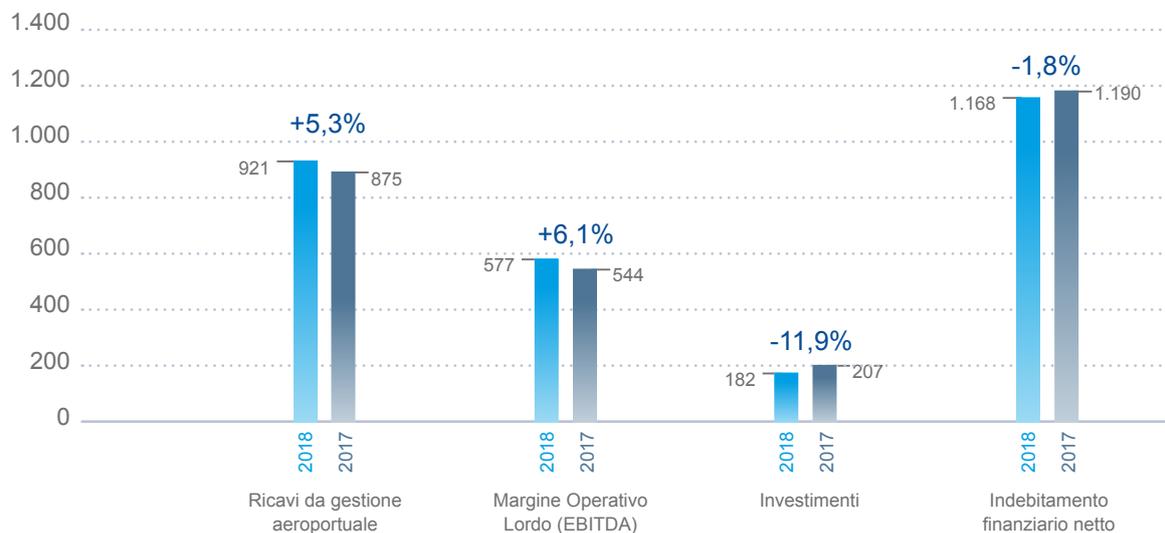
Il Presidente

L'Amministratore Delegato

¹ *Airports Council International*

Principali dati economico-finanziari del Gruppo

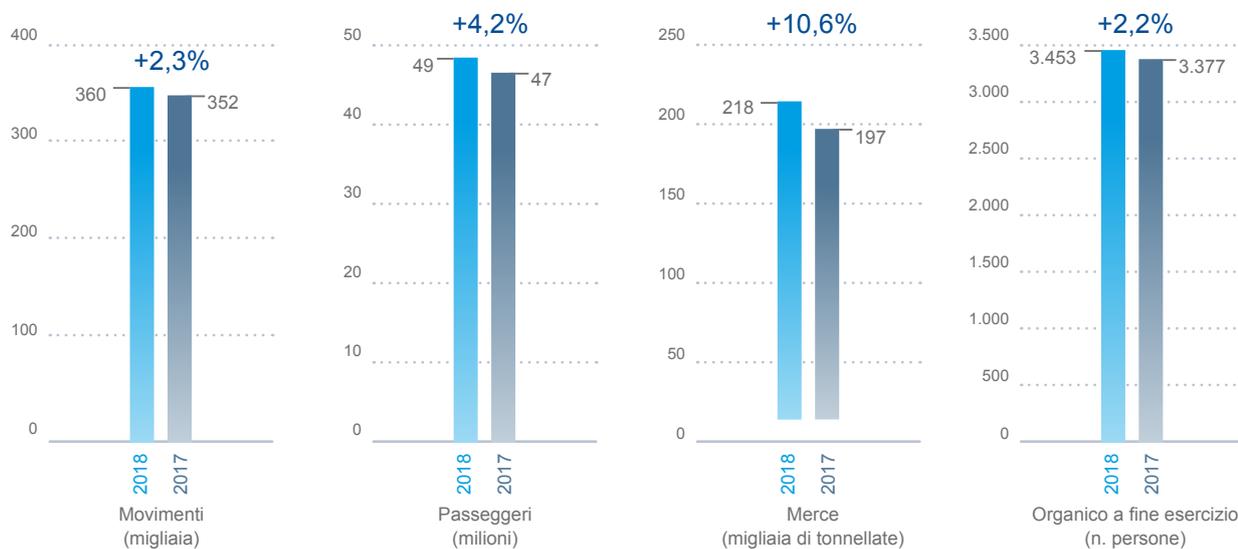
milioni di euro



RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)	2018	2017^(*)
Ricavi da gestione aeroportuale	921.500	875.342
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	577.296	544.040
EBITDA %	62,6%	62,2%
Risultato Operativo (EBIT)	416.147	401.664
EBIT %	45,2%	45,9%
Risultato netto	246.240	244.972
Risultato netto di competenza del Gruppo	246.240	244.972
Investimenti	182.073	206.691
	31.12.2018	31.12.2017
Capitale Investito Netto	2.275.060	2.297.923
Patrimonio Netto (compresa quota terzi)	1.106.876	1.108.224
Patrimonio Netto del Gruppo	1.106.876	1.108.224
Indebitamento finanziario netto	1.168.184	1.189.699
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	1,1	1,1
	2018	2017
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI		
Indebitamento finanziario netto/EBITDA	2,0	2,2
	31.12.2018	31.12.2017
RATING		
Standard & Poor's	BBB+	BBB+
Moody's	Baa2	Baa1
Fitch Rating	BBB+	BBB+

(*) per le riclassifiche effettuate rispetto alla situazione pubblicata sulla Relazione Finanziaria Annuale 2017, si rinvia al paragrafo relativo all'Andamento economico – finanziario consolidato.

Principali dati operativi del Gruppo



	2018	2017
VOLUMI DI TRAFFICO		
Movimenti (n./000)	360	352
Passeggeri totali (n./000)	48.835	46.858
Merce totale (t.)	217.883	196.940
RISORSE UMANE DI GRUPPO		
Organico medio (n. persone)	3.138	3.111
Organico a fine esercizio (n. persone)	3.453	3.377
Ore medie di formazione erogate per dipendente	26	26
Numero infortuni (n.)	304	259
Indice di gravità infortuni	4,8%	2,6%
QUALITÀ DEL SERVIZIO - FIUMICINO (%)		
Attesa al controllo di sicurezza dei bagagli ^(*)	97,3	97,9
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio – nazionale ^(*)	94,1	92,4
Attesa in coda al banco check-in common per voli non sensibili ^(*)	94,4	93,6
AMBIENTE		
Consumi energia elettrica (kWh)	180.629.388	182.663.248
Prelievi idrici (m ³)	2.193.214	2.219.997
Rifiuti prodotti (t.)	13.247	12.990

(*) entro i tempi previsti dalla Carta dei servizi.

Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente

Antonio Catricalà

Amministratore Delegato

Ugo de Carolis

Consiglieri

Tommaso Barracco

Carlo Bertazzo

Giovanni Castellucci

Giancarlo Guenzi

Segretario

Guglielmo Bove

Direttore Generale

Gian Luca Littarru

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente

Giampiero Riccardi

(fino al 4 giugno 2018)

Alessandra dal Verme

(dal 4 giugno 2018)

Sindaci Supplenti

Fabio Margara

Massimiliano Troiani

Sindaci Effettivi

Alessandro Bonura

Mauro Romano

Mario Tonucci

Pier Vittorio Vietti

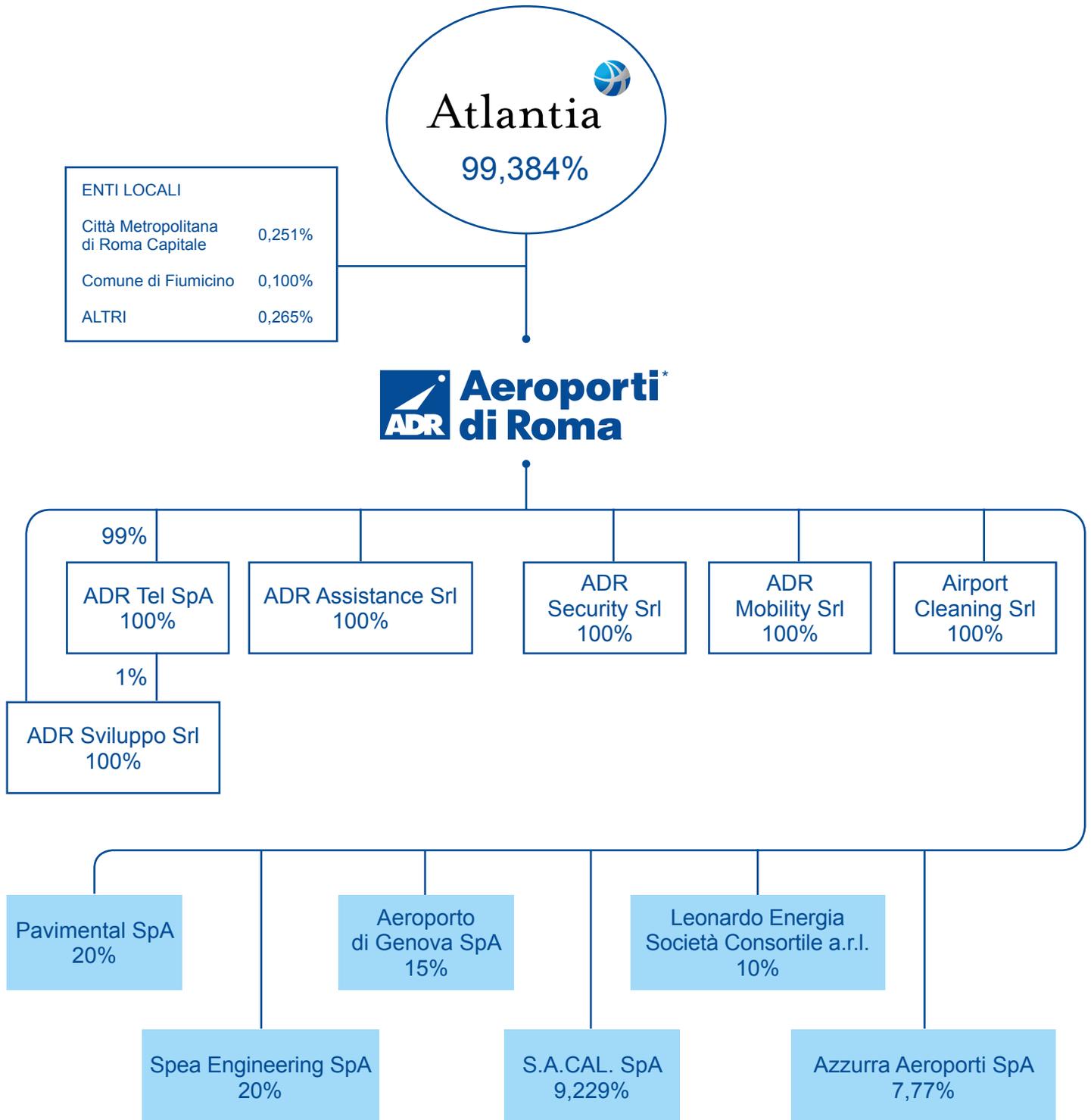
SOCIETÀ DI REVISIONE

(esercizi 2013-2021)

EY S.p.A.



Struttura del Gruppo



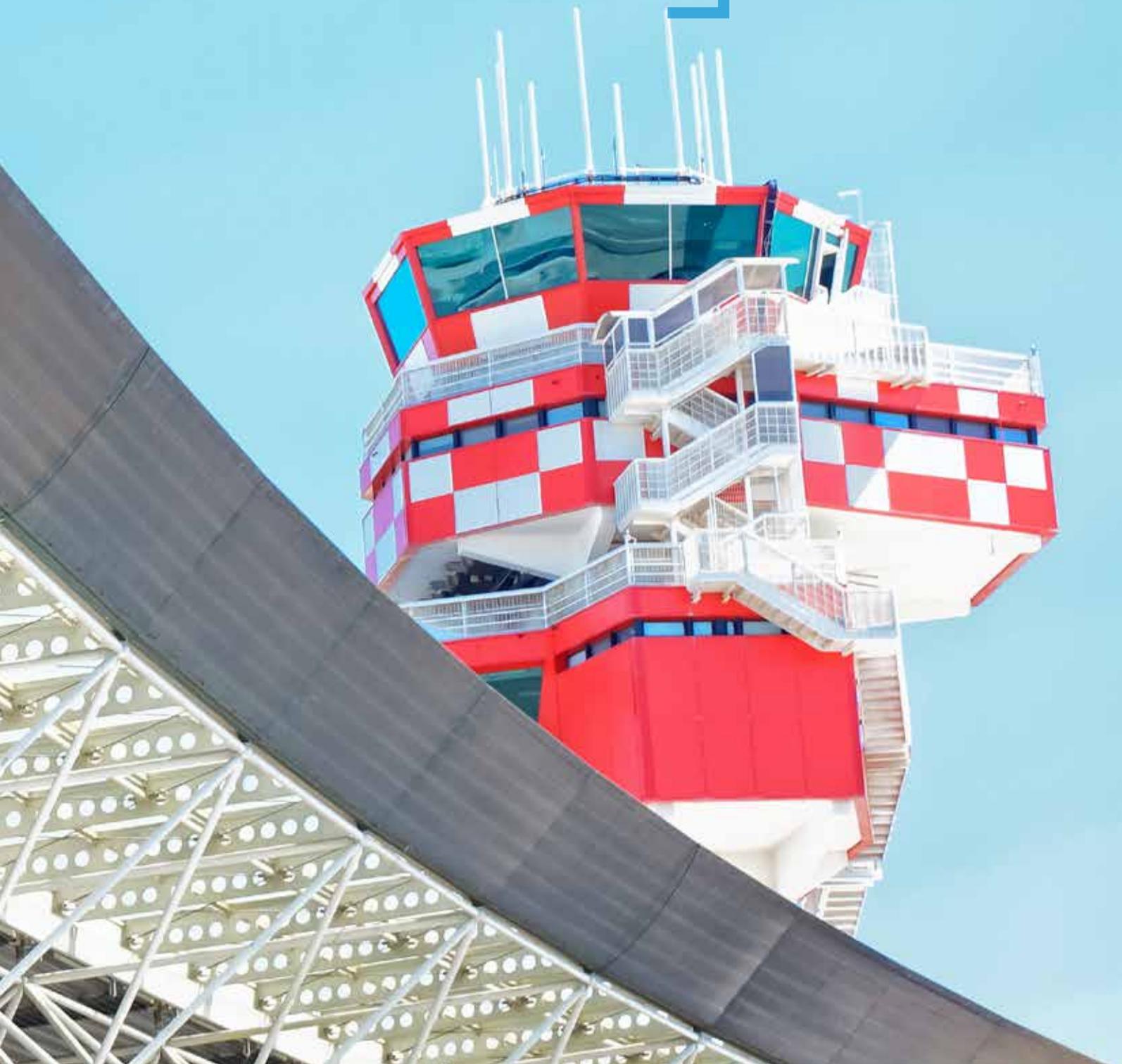
IMPRESE CONTROLLATE

IMPRESE COLLEGATE E ALTRE IMPRESE

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



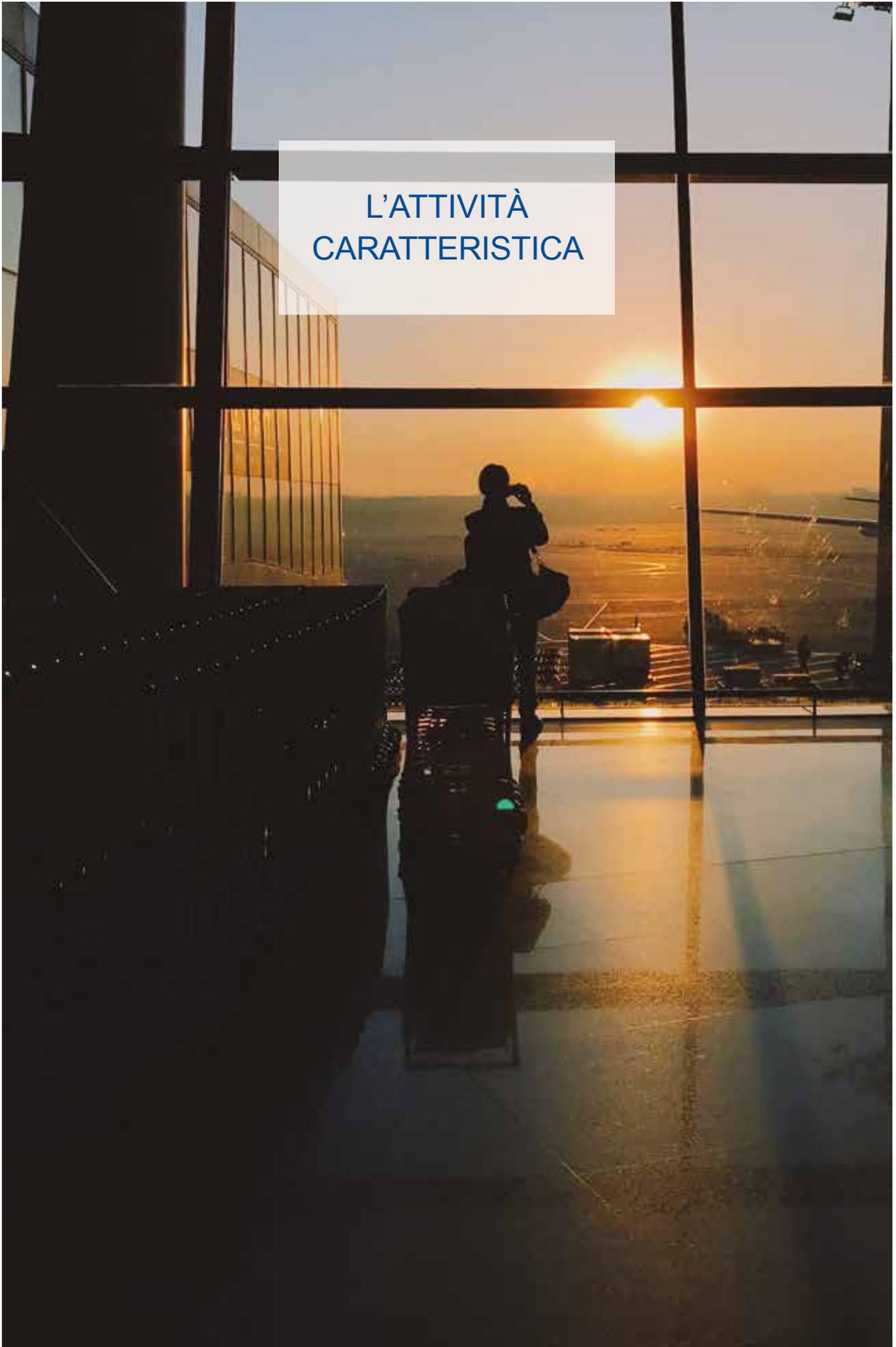
**RELAZIONE
SULLA
GESTIONE**



RELAZIONE SULLA GESTIONE

L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA	17
Scenario di riferimento	18
Andamento economico-finanziario consolidato	30
Indicatori alternativi di <i>performance</i>	40
Le attività del Gruppo ADR	43
Investimenti del Gruppo ADR	48
Fattori di rischio del Gruppo ADR	54
Andamento economico-finanziario di ADR S.p.A.	61
Le partecipazioni	68
La Convenzione – Contratto di Programma	73
LA SEZIONE DI SOSTENIBILITÀ	81
Risorse umane	82
Sicurezza aeroportuale (safety)	90
Relazioni con il territorio	94
Qualità del servizio	96
Fornitori	99
Ambiente	101
ALTRE INFORMAZIONI	109
Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento	110
Rapporti infragruppo e con parti correlate	113
Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	114
Evoluzione prevedibile della gestione	116
ORDINE DEL GIORNO	117
Ordine del giorno	118
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	119
Proposte all'Assemblea degli Azionisti	121

L'ATTIVITÀ
CARATTERISTICA



Scenario di riferimento

Andamento del settore aeroportuale

Aviation

Il traffico aereo è cresciuto, a livello mondiale, per il nono anno consecutivo, favorito dal miglioramento dell'economia globale e dal contestuale calo del prezzo del petrolio.

Complessivamente, gli aeroporti hanno movimentato oltre 7,2 miliardi di passeggeri e 104,2 milioni di tonnellate di merce, evidenziando una crescita, rispettivamente, del 5,9% e del 3,3%, rispetto ai valori del 2017².

Buoni i risultati conseguiti su ogni area geografica, con sviluppi sia del segmento internazionale (+6,7%) che di quello domestico (+5,3%). Nel particolare, l'Asia registra un incremento del +6,6%, sostenuta dalla Cina che negli ultimi 10 anni ha triplicato i volumi di traffico. Anche l'Europa chiude l'anno appena trascorso in miglioramento, consuntivando un aumento del traffico passeggeri del +6,2%. Mentre in Asia prosegue un trend di sviluppo parallelo dei flussi sia domestici che internazionali, l'Europa vede un maggiore apporto del segmento internazionale (+6,9%) a cui si legano, in misura minore, anche le buone performance del mercato domestico (+4,3%).

Sostenuto dal miglioramento delle condizioni economiche globali e dagli scambi mondiali con l'aumento degli ordini di importazione e di esportazione, il trasporto-merci globale ha avuto una forte crescita nel 2018. Il traffico cargo mondiale programmato, misurato in Ftk (Freight Tonne-Kilometre) ha subito un incremento del 3,3% nel 2018, un significativo miglioramento che segue la crescita del 7,9% del 2017.

In riferimento al mercato italiano, il traffico passeggeri nel corso del 2018 è aumentato in linea con il *trend* dell'*industry*, riportando una crescita del +5,9%³. Dal confronto emerge come l'Italia segua le evoluzioni europee, con l'ambito internazionale che ha riportato una crescita del 7,2%, mentre più contenuto è l'incremento del traffico domestico (+3,3%), anche a causa di una maggiore competizione dell'Alta Velocità Ferroviaria che sta erodendo volumi di traffico sui principali bacini di collegamento Nord-Centro e Centro-Sud.

² Fonte: ACI Pax/Freight Flash Report (gennaio-dicembre 2018).

³ Fonte: Assaeroporti (gennaio-dicembre 2018).

GRAFICO 1

Variazione percentuale rispetto al 2017 del traffico passeggeri: Mondo, Europa e Italia



● Mondo	4,9%	6,6%	8,1%	6,1%	5,6%	7,2%	5,4%	5,4%	5,1%	5,5%	5,0%	4,8%
● Europa	7,6%	6,6%	8,6%	5,0%	6,2%	6,8%	5,1%	5,3%	5,5%	6,8%	6,5%	6,3%
● Italia	5,7%	6,8%	7,3%	5,9%	5,5%	5,2%	3,3%	4,3%	5,2%	6,7%	8,9%	5,9%

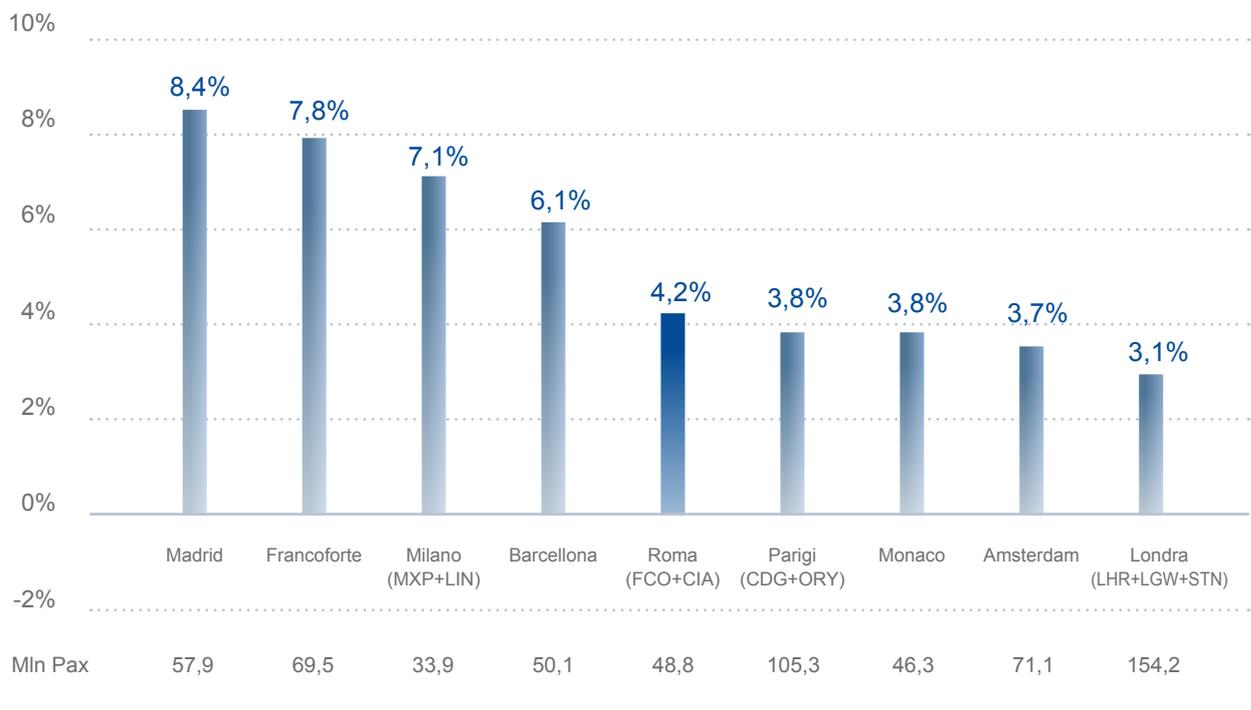


Il segmento del traffico-merci è diminuito a livello complessivo del -0,5%, rispetto alla crescita del 3,9% nel 2017. Pesa sul risultato la diminuzione di Milano Malpensa (-2,9%), che rappresenta circa il 50% del totale del cargo in Italia.

Il sistema aeroportuale romano è il settimo in Europa per volume di traffico passeggeri. I principali operatori aeroportuali europei hanno evidenziato, nel 2018, risultati compresi tra il +8,4% di Madrid e il +3,1% di Londra, con il sistema aeroportuale romano che fa registrare un incremento importante in termini di traffico (+4,2%); nel grafico che segue sono riportati i volumi di traffico complessivi e i relativi scostamenti percentuali rispetto all'anno precedente.

GRAFICO 2
Risultati dei principali sistemi aeroportuali in Europa

Variazione % 2018 vs. 2017



Fonte: ACI Rapidex (gennaio-dicembre 2018).

Sistema aeroportuale romano

Aviation

Nel corso del 2018, sul sistema aeroportuale romano sono transitati oltre 48,8 milioni di passeggeri, un valore che ha permesso al principale sistema aeroportuale italiano di trapiantare il proprio *record* storico superando i volumi di traffico raggiunti nel 2016. L'incremento complessivo, infatti, è stato del +4,2%, con un numero di passeggeri addizionali di circa 2 milioni di unità. In termini di capacità si è registrata una crescita dei movimenti (+2,5%), del tonnellaggio aeromobili (+6,0%) e dei posti offerti (+4,6%).

Driver della crescita è il mercato Internazionale, che con 37 milioni passeggeri ha fatto segnare un incremento dei propri volumi del +5,6%, mentre risulta in stabile il traffico relativo al mercato Domestico (+0,0%).

Lo sviluppo del traffico internazionale è stato caratterizzato, in particolare, dal trend del mercato Extra UE che, con 12,8 milioni passeggeri, ha registrato il +14,1% di crescita da inizio anno, consolidando il primato nazionale del sistema aeroportuale al primo posto in Italia per volumi di traffico.

La crescita del traffico è stata sostenuta dall'aumento del numero dei movimenti aerei, i quali, superando su base annua i 360 mila movimenti, registrano una crescita del +2,5% rispetto al 2017.

Sostanzialmente in linea con l'anno precedente il tasso di riempimento medio degli aeromobili, che chiude il 2018 al 78,8%.

TABELLA 1
Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	2018	2017	Δ%
Movimenti (n.)	360.385	351.727	2,5%
Fiumicino	307.736	297.491	3,4%
Ciampino	52.649	54.236	(2,9%)
Passeggeri (n.)	48.834.856	46.857.693	4,2%
Fiumicino	42.995.119	40.971.881	4,9%
Ciampino	5.839.737	5.885.812	(0,8%)
di cui: imbarcati	24.354.865	23.365.521	4,2%
Fiumicino	21.420.026	20.408.629	5,0%
Ciampino	2.934.839	2.956.892	(0,7%)
Merci (t.)	217.883	196.940	10,6%
Fiumicino	199.637	179.927	11,0%
Ciampino	18.246	17.013	7,2%
Vettori (n.)			
Fiumicino	91	91	0,0%
Ciampino	2	2	0,0%
Destinazioni (n.)			
Fiumicino	204	203	0,5%
Ciampino	57	56	1,8%

La dinamica del traffico nel 2018 è stata caratterizzata dall'effetto di nuovi collegamenti ed dall'incremento dell'offerta su destinazioni internazionali già servite, in particolare extra europee, che ha consentito, a fronte di una sostanziale stabilità di collegamenti sul mercato domestico, uno sviluppo dei volumi gestiti.

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

GRAFICO 1
Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano rispetto al 2017

Variazioni % 2018 vs. 2017
milioni di passeggeri



In termini di distribuzione dei passeggeri per area geografica, si apprezza la crescita di tutti i mercati con in testa il Centro/Sud America (+24,4%), seguito nell'ordine dal Nord America (+16,3%), dall'Estremo Oriente (+15,2%), dall'Europa Extra UE (+14,2%), dall'Africa (+11,8%) e dal Medio Oriente (+7,8%); accompagna la crescita l'Europa UE (+1,6%), mentre risulta stabile il traffico domestico (+0,0%).



GRAFICO 2

Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica

Variazioni % 2018 vs. 2017
milioni di passeggeri

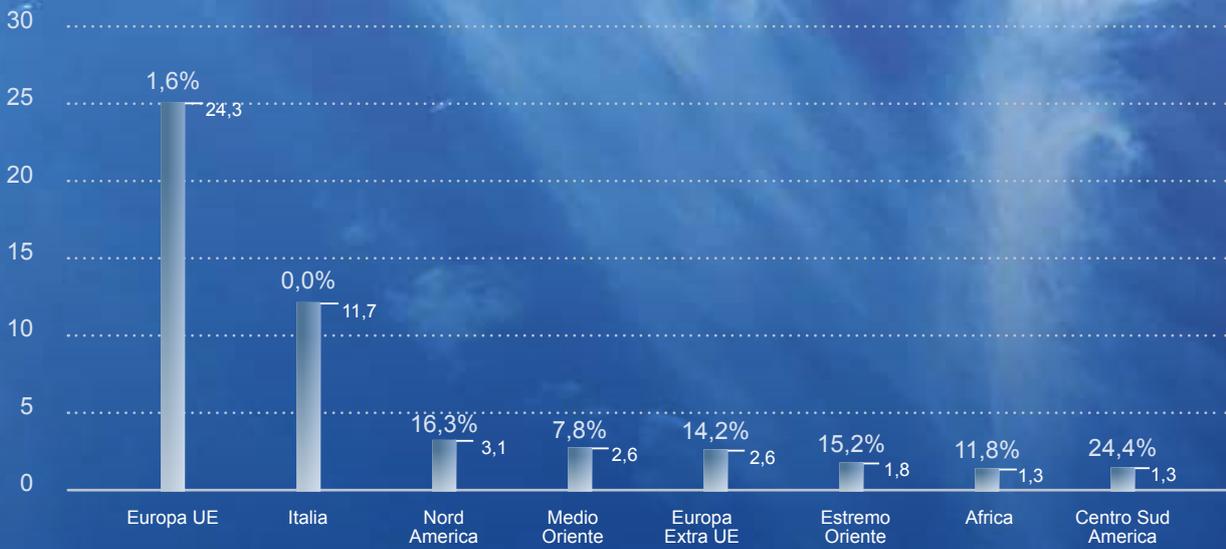
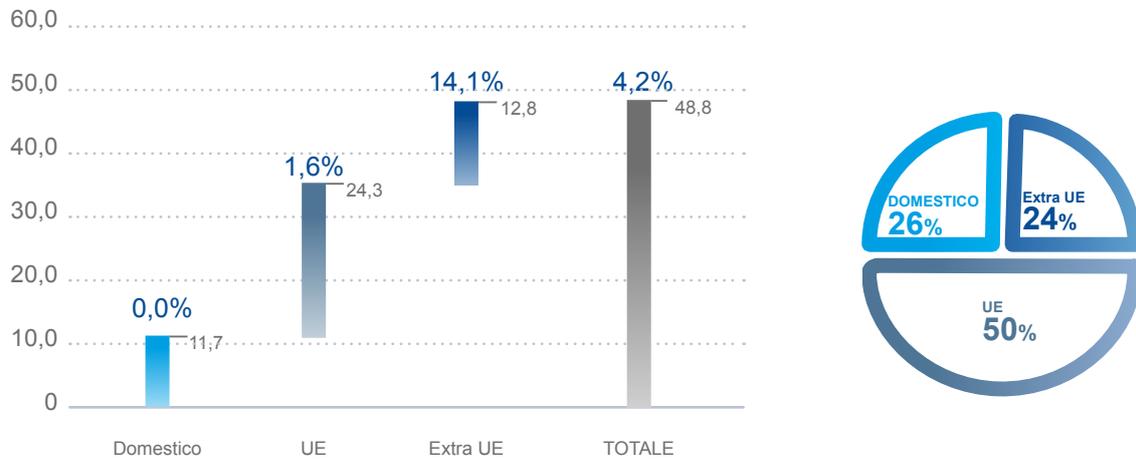


GRAFICO 3

Composizione del traffico 2018 per il sistema aeroportuale romano (milioni di passeggeri)

Variazioni % 2018 vs. 2017

milioni di passeggeri

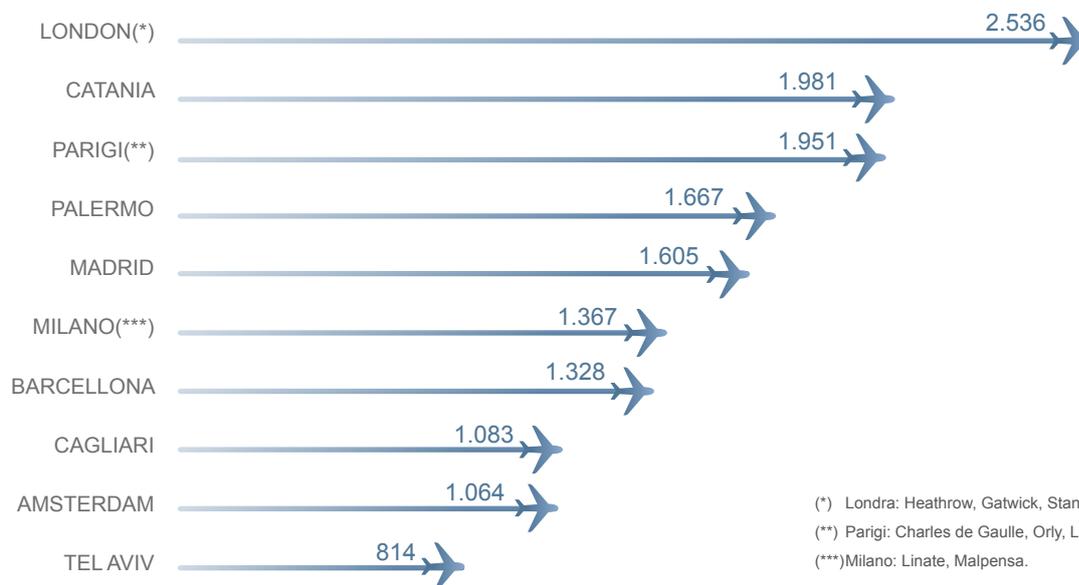


In termini di *network*, il sistema aeroportuale romano, con i due scali di Fiumicino e Ciampino, ha stabilmente collegato oltre 230 destinazioni attraverso circa 100 compagnie. I vettori e le destinazioni più significative sono riportate nei seguenti grafici.

GRAFICO 4

Principali destinazioni servite

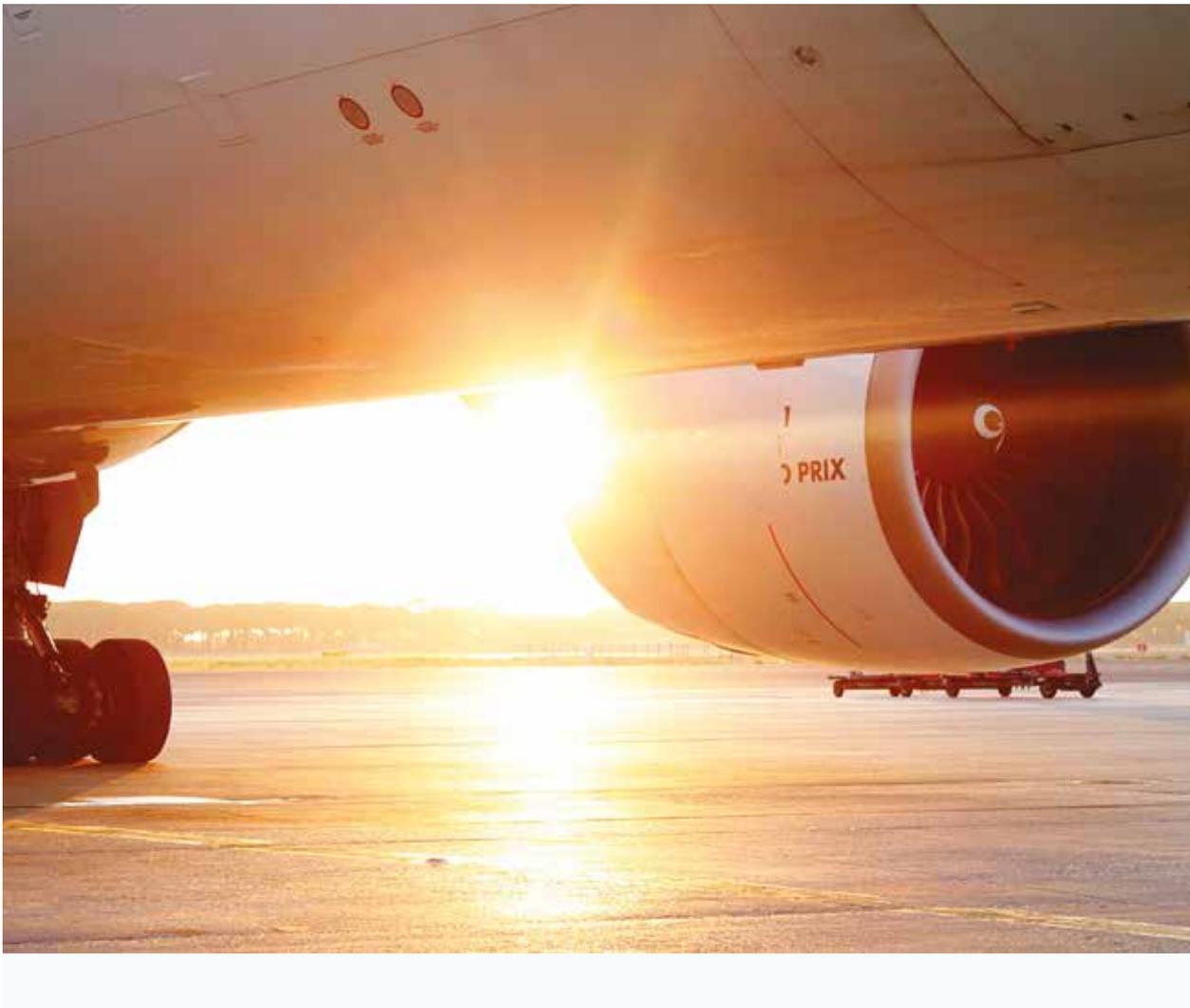
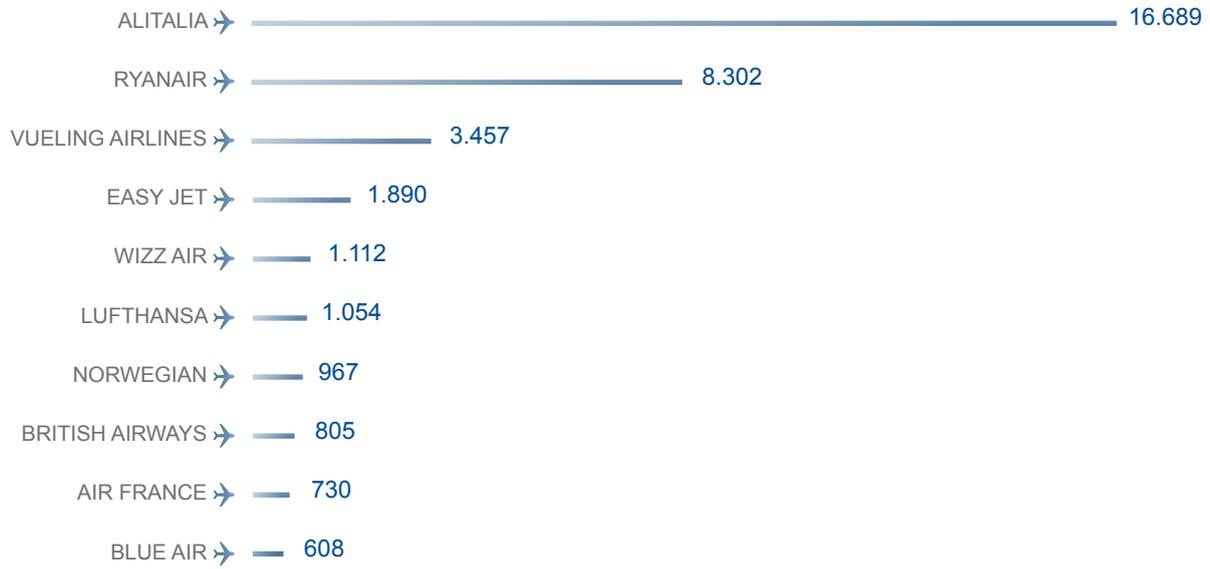
migliaia di passeggeri



(*) Londra: Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton, London City.
 (**) Parigi: Charles de Gaulle, Orly, Le Bourget.
 (***)Milano: Linate, Malpensa.

GRAFICO 5
Principali vettori

migliaia di passeggeri



Fiumicino

Nello scalo di Fiumicino, che ha collegato stabilmente Roma con più di 200 destinazioni, sono transitati nel corso del 2018 circa 43 milioni di passeggeri, un *record* storico per il principale scalo italiano, che ha incrementato i propri flussi di traffico del 4,9% con una crescita pari a circa 2 milioni di passeggeri aggiuntivi.

Analizzando i risultati per settore di rete, si rileva che la crescita dei volumi è l'effetto dello sviluppo del segmento internazionale (+6,9%), trainato principalmente dal mercato Extra UE (+14,0%).

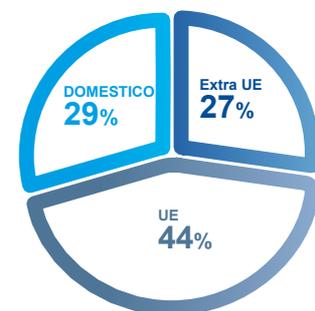
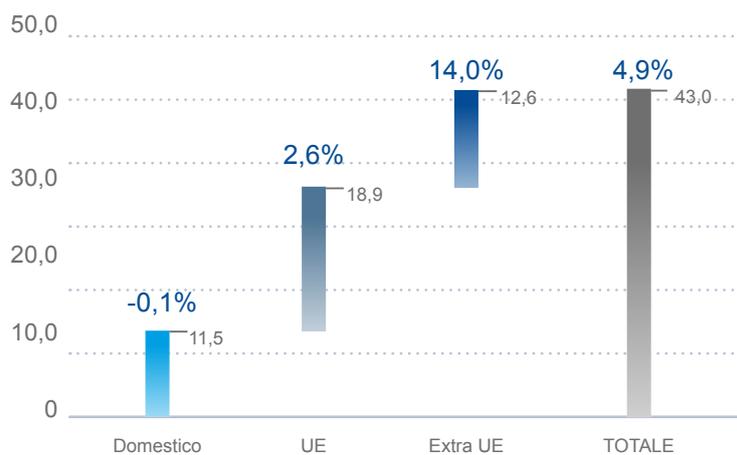
Nello specifico il segmento UE, pari al 44% del traffico totale, evidenzia un incremento del +2,6%, mentre il traffico Extra UE, che chiude il 2018 con volumi di passeggeri superiori a quelli generati dal Domestico, continua il *trend* di sviluppo con crescita a doppia cifra (+14,0%), guidato principalmente dal mercato di lungo raggio.

Cresce inoltre la capacità sia in termini di movimenti aeromobili (+3,4%), sia in termini di posti offerti a bordo (+5,3%) con il tasso medio di riempimento degli aeromobili (*load factor*) che si attesta al 77,6%, in sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente.

GRAFICO 6

Composizione del traffico 2018 per lo scalo di Fiumicino (milioni di passeggeri)

Variazioni % 2018 vs. 2017
milioni di passeggeri



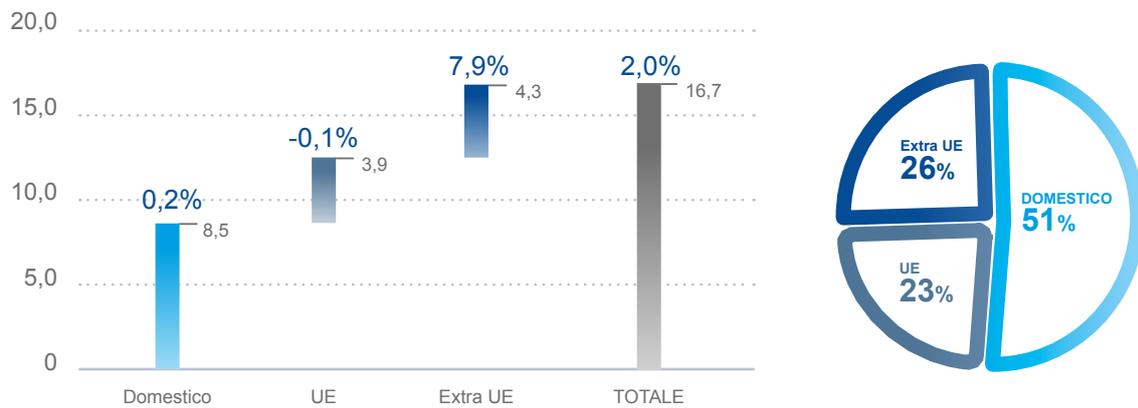
Analizzando l'andamento del traffico internazionale per area geografica, si evidenziano le seguenti risultanze:

- Europa (+3,8%): il traffico complessivo da/per l'Europa (UE ed Extra UE) ha rappresentato il 50% del traffico passeggeri di Fiumicino. La crescita dei volumi UE (+2,6%) è ascrivibile soprattutto agli incrementi verso le principali direttrici europee (Parigi, Madrid, Barcellona, Londra, Vienna), mentre l'aumento del traffico dell'Europa Extra-UE (+13,5%) è dovuto principalmente al forte aumento di traffico verso Russia, Ucraina e Turchia;
- Medio Oriente (+7,6%): i risultati positivi sono da attribuire agli sviluppi di numerose compagnie sulla tratta Fiumicino-Tel Aviv (Alitalia, Vueling, Ryanair, Norwegian), oltre agli incrementi di Qatar Airways su Doha che arriva ad offrire tre collegamenti giornalieri;
- Nord America (+16,3%): l'incremento del traffico è riconducibile principalmente all'avvio delle operazioni di Norwegian su New York e Los Angeles a fine 2017 che impattano positivamente su tutto il 2018, oltre all'apertura da febbraio del volo per San Francisco. Accompagnano la crescita i numerosi incrementi sugli USA da parte di Delta, United ed America Airlines e le crescite verso il Canada di Air Canada e Air Transat;
- Estremo Oriente (+15,2%): lo sviluppo è da attribuirsi principalmente all'avvio del volo diretto per Canton da parte China Southern, oltre agli incrementi verso la Corea, Taiwan e Singapore. Inoltre, si sottolineano le buone *performance* di Alitalia (+24,4%) con l'avvio a fine ottobre 2017 delle operazioni verso Delhi e Malè;
- Centro Sud America (+24,5%): i risultati positivi derivano principalmente dall'avvio delle operazioni di LATAM, la principale compagnia sudamericana, sullo scalo di San Paolo. Forte anche il contributo di Alitalia, che incrementa il suo operativo sia verso Rio de Janeiro che verso San Paolo. Una ulteriore spinta deriva dall'incremento di frequenze di Aerolineas Argentinas, che dalla *summer* 2017 ha portato il proprio prodotto a giornaliero su Buenos Aires, impattando positivamente anche sui risultati dei primi mesi del 2018;
- Africa (+11,9%): la buona *performance* deriva principalmente dall'apertura dei voli di Alitalia per Johannesburg e Mauritius, oltre ad un parziale recupero di traffico perso negli anni precedenti a causa di criticità geopolitiche, principalmente verso l'area nord-africana.

Le dinamiche del traffico passeggeri sullo scalo di Fiumicino sono influenzate dalle *performance* del vettore principale (Alitalia, con una quota di circa il 40% del traffico), che nel 2018 ha registrato una crescita dei passeggeri trasportati pari al +2,0% rispetto all'anno precedente. Il risultato positivo di +330 mila passeggeri è essenzialmente tutto ascrivibile alla crescita del mercato Extra UE (+7,9%), con UE e Domestico sostanzialmente invariati rispetto al 2017.

GRAFICO 7
Composizione del traffico 2018 per il vettore Alitalia

Variazioni % 2018 vs. 2017
milioni di passeggeri



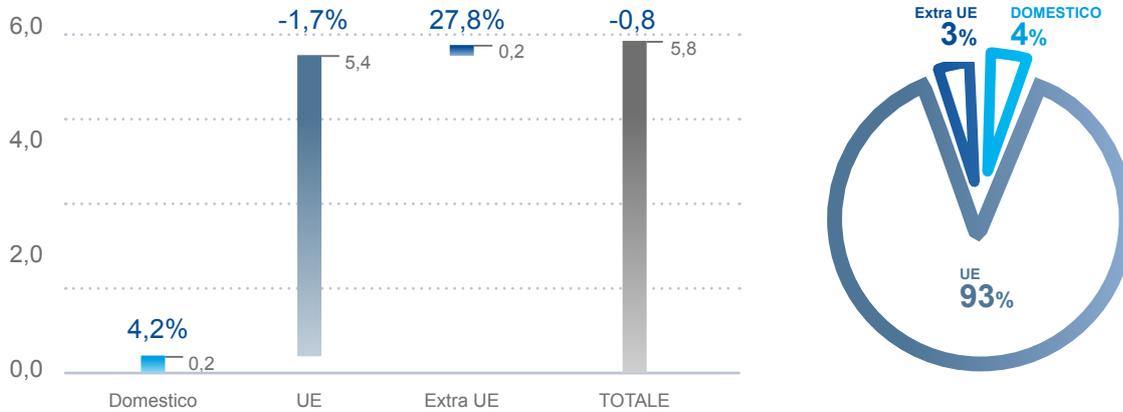
Il traffico cargo, registra una crescita del +11% rispetto all'anno precedente, arrivando a movimentare quasi 200 mila tonnellate grazie all'aumento dei voli di linea verso destinazioni Extra-Europee di lungo raggio. Tale sviluppo è stato sostenuto dalle ottime *performance* registrate sui mercati: USA (+11%), Qatar (+26%), Brasile (+41%), India (+276%) e Argentina (+26%).

Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha registrato, nel 2018, un leggero calo dei passeggeri trasportati (-0,8%), a causa di un decremento dei movimenti commerciali⁴ (-1,1%) e dei posti offerti commerciali (-1,1%) dovuti alle riduzioni di Ryanair (maggior vettore operante sullo scalo) principalmente verso Atene e la Germania. Il coefficiente di riempimento degli aeromobili è salito di +0,4 punti percentuali, attestandosi all'89%. In riferimento al traffico verso le principali aree geografiche, i passeggeri trasportati verso le destinazioni UE hanno rappresentato il 93% del traffico totale, registrando un calo del -1,7%, mentre crescono le performance sul settore Domestico (+4,2%) e su quello Extra UE: il primo, grazie al parziale spostamento del volo per Comiso da Fiumicino, mentre il secondo grazie all'avvio delle operazioni sulla Giordania, agli incrementi verso Marrakech ed al trascinarsi positivo sui primi mesi dell'anno del volo per Skopje operato da Wizzair.

⁴ Per movimenti commerciali si intendono tutti i voli di passeggeri e/o merci e posta a titolo oneroso o a noleggio; comprendono principalmente voli di linea e charter.

GRAFICO 8
 Composizione del traffico 2018 per lo scalo di Ciampino

Variazioni % 2018 vs. 2017
 milioni di passeggeri

Non aviation

Le attività non aviation hanno generato sul sistema aeroportuale romano il 27,6% dei ricavi da gestione aeroportuale del Gruppo Aeroporti di Roma (“Gruppo ADR”).

In particolare, si evidenzia la crescita delle subconcessioni commerciali (+6,7%), grazie al miglioramento del mix di passeggeri - qualitativamente più premiante per le attività commerciali – ed alle nuove aperture nel segmento Food&Beverage, oltre all’entrata a regime del nuovo “Avancorpo Commerciale”. Tutte le categorie merceologiche, beneficiando di tale contesto, hanno fatto registrare performance positive: le Core Categories hanno incrementato i ricavi del 6,0%, lo Specialist Retail del 9,0%, grazie principalmente alle attività del segmento “Luxury”, il Food & Beverage del 4,2%. Anche la categoria dei Servizi Commerciali ha registrato performance positive (+8,7%), grazie soprattutto alla crescita dei passeggeri Extra-Schengen.

TABELLA 1
 Principali indicatori delle attività non aviation per Fiumicino

	u.m.	2018	2017	Δ%
Spesa media negozi	€/pax partente	14,90	14,69	1,5%
Area <i>retail</i> per milione di passeggeri	m ² medi	690	726	(4,9%)
Spesa media ristorazione	€/pax partente	5,40	5,16	4,7%
Area ristorazione per milione di passeggeri	m ² medi	636	668	(4,8%)
Spesa media parcheggi passeggeri	€/pax originante	1,33	1,30	1,7%

TABELLA 2
 Principali indicatori delle attività non aviation per Ciampino

	u.m.	2018	2017	Δ%
Spesa media negozi	€ / pax partente	4,75	4,35	10,1%
Area <i>retail</i> per milione di passeggeri	m ² medi	258	237	9,9%
Spesa media ristorazione	€ / pax partente	3,46	3,23	8,1%
Area ristorazione per milione di passeggeri	m ² medi	237	229	4,1%
Spesa media parcheggi passeggeri	€ / pax originante	0,70	0,70	(0,5%)

Andamento economico-finanziario consolidato

Gestione economica consolidata

TABELLA 1
Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017 ^(*)	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	921.500	875.342	46.158	5,3%
ricavi aviation	666.970	633.773	33.197	5,2%
ricavi non aviation	254.530	241.569	12.961	5,4%
Ricavi per servizi di costruzione	109.658	117.224	(7.566)	(6,5%)
Altri ricavi operativi	13.990	18.789	(4.799)	(25,5%)
Totale ricavi	1.045.148	1.011.355	33.793	3,3%
Costi esterni gestionali	(160.907)	(157.875)	(3.032)	1,9%
Costi dei servizi di costruzione	(101.464)	(109.269)	7.805	(7,1%)
Canoni concessori	(36.239)	(33.461)	(2.778)	8,3%
Costo del personale	(167.964)	(166.175)	(1.789)	1,1%
(Accantonamenti) Riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(1.278)	(535)	(743)	138,9%
Totale costi operativi netti	(467.852)	(467.315)	(537)	0,1%
Margine operativo lordo (EBITDA)	577.296	544.040	33.256	6,1%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(103.621)	(91.488)	(12.133)	13,3%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(57.528)	(50.888)	(6.640)	13,0%
Risultato operativo (EBIT)	416.147	401.664	14.483	3,6%
Proventi (oneri) finanziari	(53.331)	(52.991)	(340)	0,6%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(3.679)	5.229	(8.908)	(170,4%)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	359.137	353.902	5.235	1,5%
Imposte	(112.897)	(108.930)	(3.967)	3,6%
Risultato netto attività operative in funzionamento	246.240	244.972	1.268	0,5%
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) dell'esercizio	246.240	244.972	1.268	0,5%
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo	246.240	244.972	1.268	0,5%

(*) I dati relativi all'esercizio 2017 differiscono da quelli contenuti nella Relazione finanziaria annuale 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi esterni gestionali" a riduzione della voce "ricavi aviation". Tale riclassifica si è resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15. Si segnala, inoltre, che nell'ambito delle attività conseguenti l'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della controllante Atlantia e al fine di assicurare l'omogeneità dei trattamenti contabili interessati dalla *business combination*, si è ritenuto di modificare la classificazione, sino ad oggi adottata nell'ambito del Gruppo Atlantia, degli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri, includendoli tra le componenti che determinano l'EBITDA, al pari degli altri proventi ed oneri di natura operativa. Tale rappresentazione è stata adottata sia per i dati dell'esercizio 2018 che per quelli di confronto dell'esercizio 2017.

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 921,5 milioni di euro, sono aumentati del 5,3% rispetto all'esercizio precedente per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+5,2%), attribuibile essenzialmente al positivo andamento complessivo dei volumi di traffico (passeggeri +4,2%). Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (+5,4%), grazie all'andamento positivo di tutti i segmenti delle subconcessioni commerciali (+6,7%) da correlare sia all'incremento dei volumi e di tipologia di passeggeri, che all'entrata a pieno regime dell'Area Commerciale "E" (inaugurata il 21 dicembre 2016); la crescita si è concentrata, in particolare, nel segmento "*specialist retail*" ed in quello delle "*core categories*". Anche i ricavi da subconcessioni immobiliari hanno registrato un andamento positivo (+9,6%), in parte compensati dalla riduzione dei ricavi da pubblicità (-4,7%).
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 109,7 milioni di euro, in flessione rispetto allo scorso esercizio per 7,6 milioni di euro.
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 14,0 milioni di euro, in calo di 4,6 milioni di euro rispetto al 2017, esercizio nel quale era stato comunque registrato l'effetto di un riassorbimento del fondo rischi e oneri di 4,6 milioni di euro.

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali, pari a 160,9 milioni di euro, aumentano di 3,0 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017 (+1,9%) per effetto dell'aumento dei costi per attività manutentive relativa all'impianto BHS del T3, entrato a regime nel corso del primo semestre 2017, e dell'incremento dei costi di manutenzioni IT, oltre che delle maggiori spese generali minori.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 101,5 milioni di euro, diminuiscono di 7,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017.
- L'onere per canoni concessori ammonta a 36,2 milioni di euro, in aumento rispetto al 2017 di 2,8 milioni di euro per l'incremento del traffico, oltre che per effetto della dinamica inflattiva.
- Il Costo del personale, pari a 168,0 milioni di euro, registra un aumento dell'1,1% (+1,8 milioni di euro) dovuto all'incremento dell'organico medio (+26,7 fte), oltre che all'incidenza di componenti non ricorrenti ed all'incremento del costo medio, in parte compensati dall'effetto positivo derivante dall'evoluzione del *fair value* dei piani di incentivazione azionaria. L'incremento dell'organico medio è principalmente attribuibile alle iniziative di internalizzazione e potenziamento delle attività di manutenzione concluse nel corso del 2017, al potenziamento dell'area Operation Airside e delle altre aree organizzative di supporto al business, nonché all'incremento delle assistenze PRM registrate nell'esercizio, in parte compensate dalla riduzione della forza derivante dalle azioni di ottimizzazione dei processi operativi.
- Gli (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri, pari a 1,3 milioni di euro, comprendono accantonamenti per 1,6 milioni di euro (0,5 milioni di euro nell'esercizio 2017) e un assorbimento di fondi rischi per -0,3 milioni di euro.

Margine operativo lordo

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 577,3 milioni di euro, in aumento di 33,3 milioni di euro rispetto al 2017 (+6,1%).

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 103,6 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale di cui è titolare la Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. (nel seguito "ADR", "la Capogruppo" o "la Società"). L'incremento di 12,1 milioni di euro rispetto al 2017 è attribuibile all'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 57,5 milioni di euro (50,9 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 56,4 milioni di euro (44,3 milioni di euro nell'esercizio a confronto) in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nell'ultimo piano aziendale approvato;
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 1,1 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio 2017 (-5,5 milioni di euro), che era stato impattato dall'ingresso di Alitalia SAI nella procedura di amministrazione straordinaria.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a 416,1 milioni di euro, in aumento di 14,5 milioni di euro (+3,6%) rispetto all'esercizio 2017.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 53,3 milioni di euro, sono nel complesso sostanzialmente allineati al 2017 (+0,3 milioni di euro). Più in dettaglio l'incremento degli oneri finanziari netti derivante dall'aumento dell'indebitamento medio rispetto all'esercizio a confronto, risulta quasi interamente compensato dall'effetto dei dividendi deliberati dalla partecipata Azzurra Aeroporti S.p.A., pari a 1,9 milioni di euro.

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

Tale voce, pari a -3,7 milioni di euro (+5,2 milioni di euro nell'esercizio a confronto), include la svalutazione delle partecipazioni nelle collegate Spea Engineering S.p.A. (-0,6 milioni di euro) e Pavimental S.p.A. (-3,1 milioni di euro); nel 2017 le due partecipazioni erano state, invece, rivalutate rispettivamente di 1,2 milioni di euro e 4,0 milioni di euro.

Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite, pari a 112,9 milioni di euro (108,9 milioni di euro nell'esercizio a confronto), il Gruppo ADR ha conseguito, nel 2018, un utile netto di 246,2 milioni di euro, in crescita di 1,3 milioni di euro.

TABELLA 2
Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
UTILE DELL'ESERCIZIO	246.240	244.972
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(8.111)	13.521
Effetto fiscale	1.947	(3.244)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(39)	101
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(6.203)	10.378
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	108	(172)
Effetto fiscale	(27)	42
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	81	(130)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	1.551	1.370
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(4.571)	11.618
UTILE COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	241.669	256.590
di cui		
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo	241.669	256.590

Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 3
Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	2.374.328	2.349.800	24.528
Immobilizzazioni materiali	44.327	52.280	(7.953)
Immobilizzazioni finanziarie	73.008	78.079	(5.071)
Attività per imposte anticipate	44.290	65.129	(20.839)
Altre attività non correnti	408	443	(35)
A CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.536.361	2.545.731	(9.370)
Attività commerciali	316.334	319.309	(2.975)
Altre attività correnti	13.136	14.058	(922)
Attività per imposte correnti	7.739	18.881	(11.142)
Passività commerciali	(173.732)	(191.502)	17.770
Altre passività correnti	(174.797)	(172.284)	(2.513)
Passività per imposte correnti	(21.475)	(483)	(20.992)
B CAPITALE CIRCOLANTE	(32.795)	(12.021)	(20.774)
Fondi per benefici per dipendenti	(540)	(938)	398
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(66.042)	(68.799)	2.757
Altri fondi per rischi ed oneri	(7.409)	(14.028)	6.619
C QUOTA CORRENTE FONDI	(73.991)	(83.765)	9.774
D = B + C CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(106.786)	(95.786)	(11.000)
Passività non correnti	(154.515)	(152.022)	(2.493)
E PASSIVITÀ NON CORRENTI	(154.515)	(152.022)	(2.493)
F = A + D + E CAPITALE INVESTITO NETTO	2.275.060	2.297.923	(22.863)
Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	1.106.876	1.108.224	(1.348)
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G PATRIMONIO NETTO	1.106.876	1.108.224	(1.348)
Passività finanziarie non correnti	1.485.965	1.488.410	(2.445)
Altre attività finanziarie non correnti	(4.517)	(12.950)	8.433
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.481.448	1.475.460	5.988
Passività finanziarie correnti	16.286	16.278	8
Attività finanziarie correnti	(329.550)	(302.039)	(27.511)
I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(313.264)	(285.761)	(27.503)
L = H + I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.168.184	1.189.699	(21.515)
G + L COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.275.060	2.297.923	(22.863)

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2018 è pari a 2.536,4 milioni di euro e si riduce di 9,4 milioni di euro rispetto alla fine del 2017 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- o aumento delle Immobilizzazioni immateriali (+24,5 milioni di euro), in relazione sostanzialmente agli investimenti dell'esercizio (117,5 milioni di euro) e agli acconti corrisposti ai fornitori (1,3 milioni di euro), in parte compensati dagli ammortamenti (89,3 milioni di euro) e dal recupero degli acconti corrisposti ai fornitori (-5,3 milioni di euro);

- decremento delle Immobilizzazioni materiali per 8,0 milioni di euro, attribuibile principalmente agli investimenti dell'esercizio (6,6 milioni di euro), più che compensati dagli ammortamenti (14,3 milioni di euro);
- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 5,1 milioni di euro attribuibile alla valutazione delle collegate con il metodo del patrimonio netto, che tiene conto dei risultati pro-quota dell'esercizio pari a -0,6 milioni di euro per Spea Engineering S.p.A. e -3,1 milioni di euro per Pavimental S.p.A., nonché della distribuzione di dividendi, deliberata da Spea Engineering S.p.A. (1,4 milioni di euro);
- riduzione delle attività per imposte anticipate per 20,8 milioni di euro principalmente in relazione alla dinamica del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo per rischi ed oneri.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 32,8 milioni di euro e si riduce di 20,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto delle dinamiche di seguito descritte.

- Le Attività commerciali, pari a 316,3 milioni di euro, sono sostanzialmente allineate al valore di fine 2017 (-3,0 milioni di euro), nonostante la crescita dei volumi di attività.
- Le Altre attività per imposte correnti si riducono di 11,1 milioni di euro e le Passività per imposte correnti aumentano di 21,0 milioni di euro, per effetto della stima del carico fiscale dell'esercizio, al netto del pagamento del saldo 2017 e degli acconti 2018.
- Le Passività commerciali si riducono di 17,8 milioni di euro, per effetto, sostanzialmente, della diminuzione dei debiti verso fornitori derivante dalla flessione del volume di investimenti effettuati nel 2018 rispetto all'esercizio precedente.
- Le Altre passività correnti si incrementano complessivamente di 2,5 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:
 - incremento di 4,0 milioni di euro dei debiti per IRESA, imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori. Tale debito, che viene iscritto contestualmente alla accensione del credito a fronte degli addebiti emessi nei confronti dei vettori, si estingue in coerenza con le dinamiche di incasso che ADR provvede a riversare al beneficiario finale su base bimestrale;
 - decremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 6,6 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori. Su tale tipologia di addebiti, ADR intermedia la riscossione delle addizionali riversandole ai beneficiari finali nel mese successivo a quello di incasso;
 - incremento dei debiti verso il personale di 1,9 milioni di euro attribuibili all'incremento dei debiti con scadenza a breve termine;
 - incremento dei debiti per depositi cauzionali di 2,9 milioni di euro.

Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	19.034	20.337	(1.303)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	181.227	181.198	29
Altri fondi per rischi e oneri	24.440	30.169	(5.729)
TOTALE	224.701	231.704	(7.003)
di cui:			
- quota corrente	73.991	83.765	(9.774)
- quota non corrente (*)	150.710	147.939	2.771

(*) Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 3.805 mila euro al 31.12.2018 e 4.083 mila euro al 31.12.2017.

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, è allineato al saldo di fine 2017 per effetto degli utilizzi operativi, al netto degli accantonamenti dell'esercizio che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel più recente piano pluriennale approvato dal Gruppo ADR.

Gli altri fondi per rischi e oneri si riducono complessivamente di 5,7 milioni di euro principalmente per effetto degli utilizzi per 7,0 milioni di euro, riferibili principalmente alla definizione transattiva di controversie con clienti.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.275,1 milioni di euro al 31 dicembre 2018 e si riduce di 22,9 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.106,9 milioni di euro e si riduce di 1,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 a seguito della distribuzione del saldo dei dividendi a valere sull'esercizio 2017 (135,0 milioni di euro) e dell'acconto sui dividendi 2018 (113,9 milioni di euro), oltre al decremento delle riserve di patrimonio netto per 0,2 milioni di euro, attribuibile al *fair value* maturato dei piani di incentivazione del *management* del Gruppo ADR basati su azioni di Atlantia S.p.A.. Tali andamenti sono stati parzialmente compensati dal risultato economico complessivo dell'esercizio (241,7 milioni di euro che include la variazione negativa del *fair value* dei derivati) e dall'applicazione del nuovo principio IFRS 9 dal 1° gennaio 2018, con conseguente incremento delle riserve di patrimonio netto di inizio esercizio per 6,1 milioni di euro, al netto del relativo effetto fiscale.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2018 si è attestato a 1.168,2 milioni di euro, in riduzione di 21,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2017.

TABELLA 4
Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Passività finanziarie non correnti	1.485.965	1.488.410	(2.445)
Prestiti obbligazionari	1.097.076	1.101.516	(4.440)
Finanziamenti a medio-lungo termine	249.559	249.464	95
Strumenti finanziari - derivati	139.330	137.430	1.900
Altre attività finanziarie non correnti	(4.517)	(12.950)	8.433
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.481.448	1.475.460	5.988
Passività finanziarie correnti	16.286	16.278	8
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	16.024	16.019	5
Strumenti finanziari - derivati	262	259	3
Attività finanziarie correnti	(329.550)	(302.039)	(27.511)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(328.200)	(301.975)	(26.225)
Altre attività finanziarie correnti	(1.350)	(64)	(1.286)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(313.264)	(285.761)	(27.503)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.168.184	1.189.699	(21.515)

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.481,4 milioni di euro e si incrementa complessivamente di 6,0 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

- I Prestiti obbligazionari (1.097,1 milioni di euro) sono composti per 231,7 milioni di euro dalla *Tranche A4* in sterline delle obbligazioni emesse originariamente da Romulus Finance, per 398,2 milioni di euro dal prestito obbligazionario EMTN ("*Euro Medium Term Note Program*") emesso da ADR a dicembre 2013 e per 467,1 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a giugno 2017. Il decremento di 4,4 milioni di euro è attribuibile principalmente (-8,4 milioni di euro) all'applicazione, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 9 all'operazione di rinegoziazione del debito perfezionata da ADR nel corso del 2017 (*exchange tender offer*) che ha comportato la rilevazione a patrimonio netto di inizio esercizio della differenza tra il costo ammortizzato pre-operazione e lo stesso post-operazione calcolato utilizzando il tasso interno di rendimento originale. Tale effetto è stato in parte compensato dal risultato della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato.
- Gli Strumenti finanziari - derivati, pari a 139,3 milioni di euro, sono costituiti dal *Cross Currency Swap* di copertura della *Tranche A4* in sterline, che presenta un *fair value* negativo pari a 130,3 milioni di euro, in diminuzione di 6,0 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente tasso di interesse. L'importo residuo di 9,0 milioni di euro è relativo al *fair value* negativo di quattro contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (di cui tre contratti sono stati stipulati nel 2018, per un nozionale di 300,0 milioni di euro, con applicazione differita: 20 febbraio 2023), in aumento di 7,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017.
- Le Altre attività finanziarie non correnti (4,5 milioni di euro) includono il *fair value* positivo (2,3 milioni di euro) di tre contratti di *Interest Rate Swap forward starting*, nonché il risconto degli oneri accessori della linea di finanziamento *revolving* (2,2 milioni di euro). Il decremento di 8,4 milioni di euro è attribuibile principalmente alla riduzione del *fair value* dei contratti di *Interest Rate Swap forward starting*.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia per la parte corrente una condizione di disponibilità netta pari a 313,3 milioni di euro, in aumento di 27,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017, principalmente per effetto delle maggiori disponibilità liquide (+26,2 milioni di euro) e dell'incremento dei crediti finanziari a breve (+1,3 milioni di euro).

TABELLA 5
Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Utile dell'esercizio	246.240	244.972
Rettificato da:		
Ammortamenti	103.621	91.488
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.441	44.292
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.807	1.976
Variazione altri fondi	(7.137)	(49.193)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	3.679	(5.229)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	20.349	32.582
Altri costi (Ricavi) non monetari	8.328	7.166
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni	20.061	(83.734)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	453.389	284.320
Investimenti in attività materiali	(6.593)	(11.548)
Investimenti in attività immateriali (*)	(118.822)	(154.556)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	(58.006)	(70.290)
Dividendi ricevuti da partecipate valutate in base al metodo patrimonio netto	0	2.430
Realizzo da disinvestimenti ed altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	5.219	1.098
Variazione netta delle altre attività non correnti	35	(11)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(178.167)	(232.877)
Dividendi corrisposti	(248.899)	(255.744)
Emissione prestiti obbligazionari	0	272.101
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	180.000
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	8	(19.799)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(106)	(181)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(248.997)	176.377
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	26.225	227.820
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	301.975	74.159
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	328.200	301.979

(*) Inclusivo di acconti corrisposti a fornitori per 1.348 mila euro nel 2018 e 29.703 mila euro nel 2017.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	60.416	108.218
Interessi attivi incassati	216	271
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.092	64.849

Le attività operative del Gruppo ADR hanno generato nel 2018 un flusso monetario di 453,4 milioni di euro, con un incremento di 169,1 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per l'andamento favorevole del capitale circolante ed i minori utilizzi dei fondi rischi e oneri.

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato parzialmente assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 178,2 milioni di euro, rispetto ai -232,9 milioni di euro del 2017.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 249,0 milioni di euro a seguito della distribuzione del saldo dei dividendi a valere sull'esercizio 2017 per 135,0 milioni di euro e dell'acconto sui dividendi 2018 pari a 113,9 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, positivo per 26,2 milioni di euro, ha incrementato le disponibilità liquide a fine esercizio a 328,2 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 302,0 milioni di euro.

Indicatori alternativi di *performance*

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo, nonché la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati predisposti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-EU adottati dal Gruppo e contenuti nel Bilancio consolidato. Tali schemi riclassificati⁵ contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del Bilancio consolidato e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*. Tali indicatori alternativi di *performance* ("IAP") sono:

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

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

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

IAP	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
EBITDA%	rapporto tra EBITDA e Ricavi da gestione aeroportuale
EBIT%	rapporto tra Risultato operativo (EBIT) e Ricavi da gestione aeroportuale
Investimenti	sono così determinati:
	+ investimenti Attività materiali (vedi Nota 6.1 delle Note illustrative)
	+ investimenti Attività immateriali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nel periodo (vedi Nota 6.2 delle Note illustrative)
	+ ricavi per servizi di costruzione di opere finanziate dallo Stato (vedi Nota 7.1 delle Note illustrative)
	+ utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	rapporto tra Indebitamento finanziario netto e Patrimonio netto
Indebitamento finanziario netto/EBITDA (ultimi 12 mesi)	rapporto tra Indebitamento finanziario netto e EBITDA

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

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

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

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

⁵ Come già evidenziato nel paragrafo relativo all'Andamento economico-finanziario consolidato, si segnala che nell'ambito delle attività conseguenti l'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della controllante Atlantia e al fine di assicurare l'omogeneità dei trattamenti contabili interessati dalla *business combination*, si è ritenuto di modificare la classificazione, sino ad oggi adottata nell'ambito del Gruppo Atlantia, degli accantonamenti dei fondi per rischi e oneri, includendoli tra le componenti che determinano l'EBITDA, al pari degli altri proventi ed oneri di natura operativa. Tale rappresentazione è stata adottata sia per i dati dell'esercizio 2018 che per quelli di confronto dell'esercizio 2017.

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

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

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

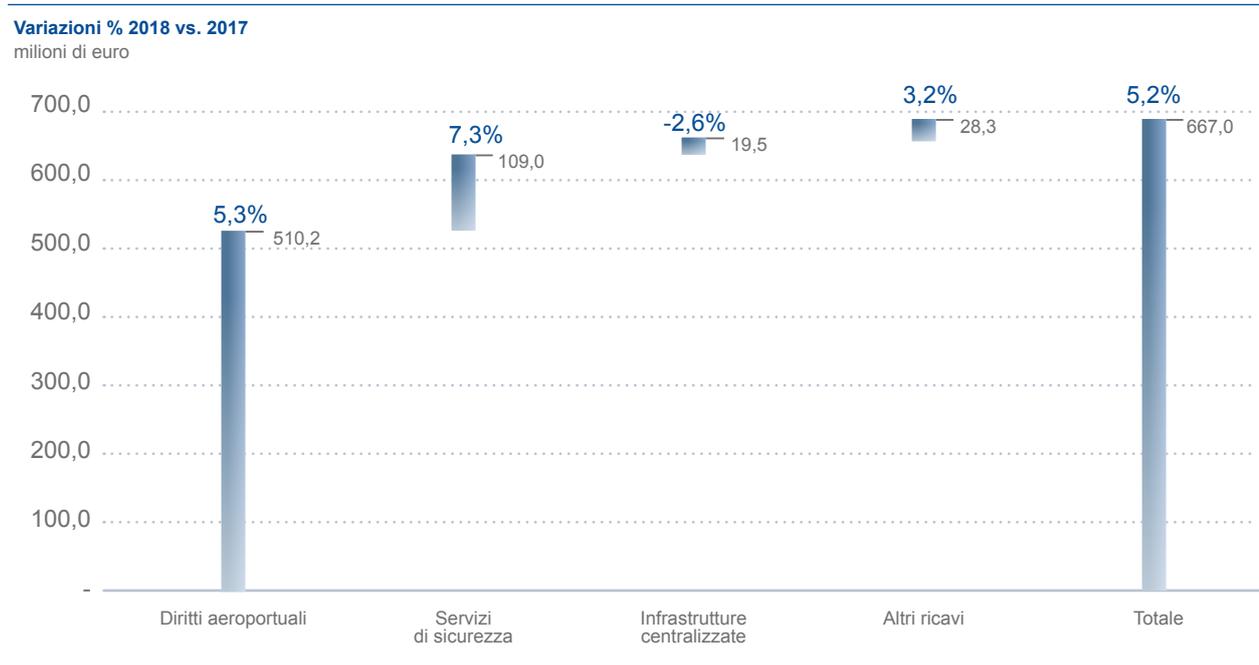
SITUAZIONE PATRIMONIALE CONSOLIDATA RICLASSIFICATA	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Immobilizzazioni immateriali	corrispondente alle voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
Immobilizzazioni materiali	corrispondente alle voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
Immobilizzazioni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

Le attività del Gruppo ADR

Attività aviation

Le attività *aviation*, cioè quelle direttamente collegate alle attività aeronautiche svolte sugli scali e che comprendono diritti aeroportuali, servizi di sicurezza, infrastrutture centralizzate ed altre attività minori connesse, nell'anno 2018 hanno generato ricavi per 667,0 milioni di euro, in aumento del 5,2% rispetto all'anno precedente (+33,2 milioni di euro).

GRAFICO 1
Performance economica delle attività aviation



Diritti aeroportuali

I ricavi per diritti aeroportuali, nell'anno 2018, sono stati pari a 510,2 milioni di euro, al netto della componente di incentivazione sviluppo traffico, con un incremento del 5,3%, riconducibile a:

- o diritti di approdo, decollo e sosta: sono pari a 140,3 milioni di euro, con un incremento del 4,4% conseguente ad un numero di movimenti superiore a quello dell'anno precedente (+2,5%) e maggiore tonnellaggio complessivo degli aeromobili (+6,0%) e dall'adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2018, come stabilito dal Contratto di Programma vigente;
- o diritti di imbarco passeggeri: ammontano a 367,1 milioni di euro e registrano un incremento rispetto all'anno precedente pari al 5,6%. Tale risultato è conseguente all'incremento dei passeggeri imbarcati (+4,2%) e al *mix* passeggeri favorevole, oltre agli effetti conseguenti dall'adeguamento dei corrispettivi che decorrono dal 1° marzo di ciascun anno;
- o diritti merci: si attestano a 2,8 milioni di euro, in incremento (+8,1%) rispetto a quanto consuntivato nell'anno precedente, conseguente all'incremento delle merci trasportate (+10,6%), solo parzialmente controbilanciato dall'adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2017 e confermati dal 1° marzo 2018, in riduzione rispetto a quelli precedentemente applicati come stabilito dal Contratto di Programma.

Servizi di sicurezza

Le attività per servizi di sicurezza (controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e da stiva, controllo presenza esplosivi e servizi a richiesta) hanno generato, nel corso dell'anno 2018, ricavi per 109,0 milioni di euro, superiori del 7,3% rispetto all'anno precedente. Tale risultato è conseguente alla composizione del traffico passeggeri, oltre che essere positivamente influenzato anche dagli adeguamenti annuali dei corrispettivi unitari a partire sia dal 1° marzo 2017 che dal 1° marzo 2018.

Infrastrutture centralizzate

La gestione delle infrastrutture centralizzate, sostanzialmente riconducibile ai ricavi relativi ai *loading bridge*, ha registrato un fatturato di 19,5 milioni di euro, in leggera diminuzione linea (-2,6%) rispetto all'anno 2017, in conseguenza dell'effetto combinato della disponibilità di infrastrutture e dell'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari come stabilito dal Contratto di Programma.

Altri ricavi

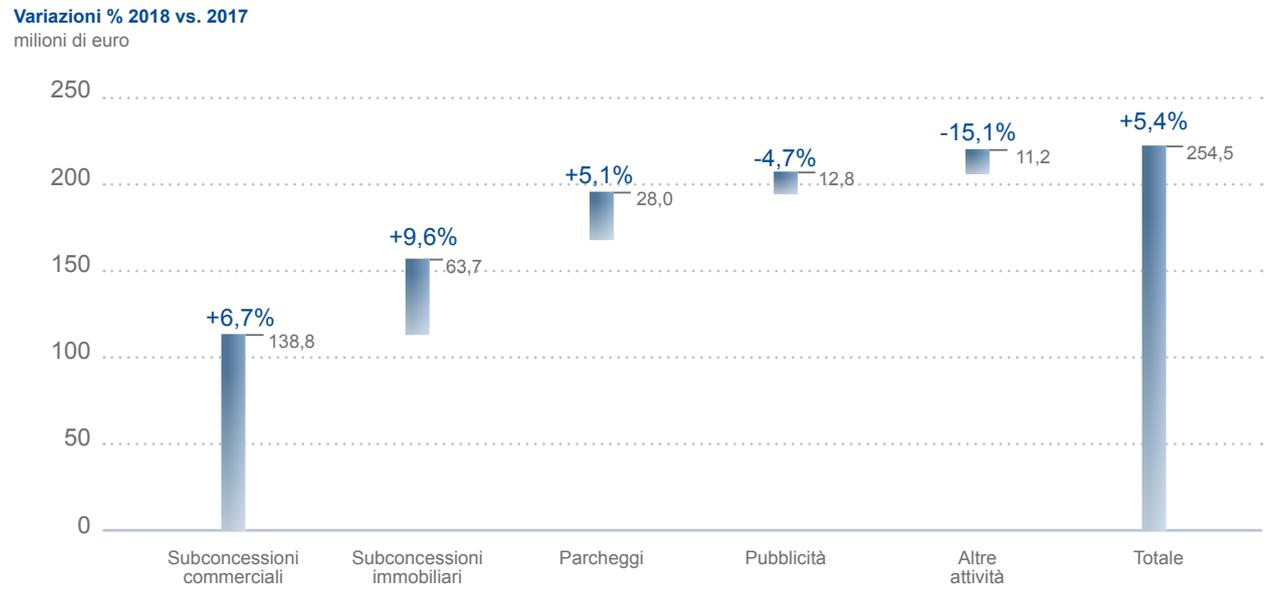
I ricavi relativi alle altre attività *aviation* sono pari a 28,3 milioni di euro, in incremento (+3,2%) rispetto a quanto registrato nell'anno precedente, essenzialmente derivanti da:

- assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ("PRM"), svolta da ADR attraverso un contratto di *service* affidato alla controllata ADR Assistance: ricavi per 18,7 milioni di euro, in incremento (+5,0%) rispetto all'anno precedente, sostanzialmente riconducibile all'incremento di passeggeri imbarcati ed all'adeguamento dei corrispettivi unitari applicati sugli scali di Fiumicino e Ciampino, come stabilito dal Contratto di Programma;
- banchi accettazione passeggeri: ricavi pari a 8,7 milioni di euro, sostanzialmente in linea con l'anno precedente (-0,4%), in conseguenza dell'effetto combinato della disponibilità di infrastrutture e dell'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari come stabilito dal Contratto di Programma;
- altri ricavi aeronautici: sono pari a 0,9 milioni di euro e sono costituiti dai ricavi per l'utilizzo dei servizi di facchinaggio e deposito bagagli che hanno registrato valori in leggero incremento (2,2%) rispetto all'anno 2017.

Attività non aviation

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

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



I ricavi non *aviation* sono cresciuti di 13,0 milioni di euro rispetto al 2017 e ammontano a 254,5 milioni di euro. Tra le componenti più significative si rilevano i seguenti andamenti.

Subconcessioni commerciali

Le subconcessioni commerciali – che comprendono le subconcessioni per attività di vendita al dettaglio di beni e servizi – hanno consuntivato, nel 2018, ricavi per 138,8 milioni di euro, con un incremento rispetto all’anno precedente pari al 6,7%. Tale andamento positivo è riconducibile sia all’incremento del volume (+4,2% crescita passeggeri partenti dal sistema aeroportuale romano), sia al miglioramento del *mix* dei passeggeri rispetto all’anno precedente (+11% passeggeri partenti in ambito Extra-Schengen a Fiumicino, +1,8% ambito Domestico/Schengen a Fiumicino); hanno inciso, inoltre, anche le migliori *performance* delle attività commerciali, principalmente nella nuova area commerciale “Avancorpo” in ambito Extra-Schengen, che, nel primo semestre 2017, ancora non risultava pienamente a regime in termini di *operation* del nuovo molo E e del relativo sistema di *call forward*. In dettaglio:

- *Core Categories*: il segmento ha generato ricavi pari a 49,6 milioni di euro, in aumento del +6,0% rispetto al periodo precedente. L’incremento dei ricavi si è concentrato principalmente in ambito Extra-Schengen grazie al succitato incremento del volume di passeggeri, al miglioramento del *mix* dei passeggeri e all’entrata a regime dell’“Avancorpo”;
- *Specialist Retail*: sono stati registrati ricavi pari a 42,1 milioni di euro, in crescita del 9,0% principalmente per gli stessi effetti indicati per la categoria *Core Categories*; le *performance* più significative si sono registrate nelle categorie *luxury* (circa +18% di fatturato), *convenience store* (+36% grazie al cambio *retailer* e ai relativi nuovi *format*) ed *clothing* (+14%). Gli impatti negativi per le chiusure propedeutiche all’apertura dell’Hub Est, nell’area Mezzanino T1, sono state compensate dall’andamento positivo in area C8-16 e Extra-Schengen;

- *Food & Beverage*: i ricavi dell'esercizio sono stati pari a 35,6 milioni di euro, con una crescita del +4,2% concentrata in area T3 grazie alle nuove aperture in area Arrivi T3 (+70% di fatturato) e all'area d'imbarco D (circa +18% di fatturato); in ambito Extra-Schengen si registra una crescita del 20% del fatturato dei punti di ristoro;
- *Other commercial activities*: le attività di servizio al passeggero, come i cambiavalute, VAT *Refund* e avvolgi-bagagli, hanno registrato ricavi pari a 11,5 milioni di euro in crescita rispetto all'anno precedente (+8,7%), grazie alla nuova allocazione delle postazioni cambiavalute e VAT *Refund* e grazie alla crescita del segmento dei passeggeri di riferimento (*Extra-Schengen*).

Subconcessioni immobiliari

- I ricavi derivanti dalle attività immobiliari, pari a 63,7 milioni di euro nel 2018, sono aumentati del 9,6% rispetto allo scorso anno e sono così ripartiti:
- canoni ed utenze per superfici e spazi sub-concessi: il fatturato è pari a 53,9 milioni di euro, con un incremento pari a circa 4,7 milioni di euro (+9,6%). Tale andamento è attribuibile all'incremento del canone di subconcessione, già previsto contrattualmente, dell'Area Tecnica, agli spazi sub-concessi per la realizzazione di due nuove sale VIP e alla installazione di nuovi apparati ATM, effetti parzialmente controbilanciati dalla riduzione di spazi sub-concessi ad un operatore di catering ed alla rinegoziazione dei contratti di subconcessione con gli operatori di telefonia;
- altri corrispettivi addebitati su Fiumicino e Ciampino, calcolati sui volumi di attività gestite (attività alberghiera, lavaggio auto, stazioni di servizio carburanti, prelievi su ATM, etc.): i ricavi sono pari a 9,8 milioni di euro, in aumento del 9,6% rispetto all'anno precedente. Tale fenomeno è attribuibile al miglioramento delle *performance* delle attività recettive (che hanno beneficiato tra l'altro dell'apertura di una nuova attività in area *land-side*) ed all'incremento dei volumi (e del ricavo unitario) di prelievi su ATM, oltre che al miglioramento della *performance* degli autonoleggiatori (+7,2%), anche grazie alla correlazione con il traffico extra UE in crescita.

Parcheggi

La gestione dei parcheggi ha generato ricavi per 28,0 milioni di euro, in deciso incremento rispetto all'anno precedente (+5,1%); tale risultato è stato conseguito nonostante un calo del traffico originante domestico, maggiormente correlato con il business dei parcheggi, e della riduzione degli stalli auto dipendenti dell'operatore Alitalia. Nel dettaglio, per le principali voci, si sono registrati i seguenti andamenti:

- parcheggi passeggeri: ricavi pari a 23,4 milioni di euro (+5,7%); benché la pressione della competitività dei mezzi di trasporto alternativi per raggiungere gli scali sia continuata nel periodo, il comparto parcheggi passeggeri ha riconquistato quote di mercato sui parcheggi esterni. L'attrattività del prodotto parcheggio in aeroporto è aumentata anche grazie all'implementazione e messa a regime di nuove aree di parcheggio che hanno consentito di diversificare e differenziare l'offerta (Parcheggio *Executive* T1 e T3 e Lunga Sosta coperto e scoperto) e di nuove azioni tariffarie tese a recuperare volumi e margini di profittabilità. I canali distributivi *booking-on-line* ed *e-commerce* complessivamente hanno mostrato tassi di crescita molto sostenuti (+15,2%), grazie ad una maggiore dinamicità di *pricing*. È stata, inoltre, sviluppata ulteriormente l'attività di *web marketing* a supporto del *business* e del marchio *easyParking* con la nuova piattaforma di prenotazione *on line* che migliora la *customer experience*;
- parcheggi operatori aeroportuali: ricavi pari a 4,6 milioni di euro, in aumento rispetto all'anno precedente (+2,3%), malgrado il già citato effetto della riduzione degli stalli auto dipendenti Alitalia più che compensato da altri operatori che hanno chiuso nuovi contratti di parcheggio.

Pubblicità

I ricavi da attività pubblicitarie sono pari a 12,8 milioni di euro di cui 12,5 milioni di euro realizzati grazie alle royalties percepite dalla subconcessione delle attività del *business advertising*, affidata ad un subconcessionario esclusivo; tali ricavi hanno registrato un decremento di 0,6 milioni di euro rispetto al 2017.

Altre attività

I ricavi generati dalle altre attività, nel 2018, sono stati pari a 11,2 milioni di euro, in flessione rispetto all'esercizio a confronto di 2,0 milioni di euro (-15,1%); le voci più rilevanti hanno fatto registrare i seguenti andamenti:

- ricavi per altre vendite (carburanti, materiali di consumo, *etc*), pari a 0,9 milioni di euro, in flessione di 1,5 milioni di euro rispetto al 2017 in relazione all'affidamento a terzi dell'attività di rivendita di carburante in area *air side* a partire da febbraio 2018;
- ricavi per il riaddebito di pulizie e depurazione biologica per 3,5 milioni di euro, in aumento dell'1,0% rispetto al 2017;
- ricavi per sistemi informativi, pari a 1,3 milioni di euro (-2,0%);
- ricavi per addestramento a terzi, pari a 0,6 milioni di euro, in riduzione di 0,1 milioni di euro.

Investimenti del Gruppo ADR

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

TABELLA 1
Dettaglio degli investimenti del Gruppo ADR nel 2018

(MILIONI DI EURO)	2018			2017		
	Investim.	Rinnovi ^(*)	Totale	Investim.	Rinnovi ^(*)	Totale
Sistema aerostazioni est	43,6	0,0	43,6	8,2	0,0	8,2
Interventi su piste e piazzali, estensione piazzali area est, area tecnica AZ	11,9	10,5	22,4	22,1	14,1	36,2
Urbanizzazione area ovest / Piazzali "W" 1^ fase	16,3	0,0	16,3	21,3	0,0	21,3
Fiumicino - interventi di manutenzione rete elettrica e climatizzazione	0,9	12,4	13,3	1,8	18,3	20,1
Interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei terminal	6,9	3,9	10,8	10,7	6,9	17,6
Ciampino - riqualifica sistema airside e aerostazioni	0,1	8,1	8,2	1,3	0,6	1,9
Fiumicino - interventi di manutenzione opere civili (edifici vari)	2,3	5,2	7,5	3,1	8,1	11,2
Terminal 3 - ristrutturazione	5,7	0,0	5,7	1,4	0,0	1,4
Nuova sede ADR	4,6	0,0	4,6	6,6	0,0	6,6
Interventi su impianti bagagli e nuove macchine rx	2,2	2,2	4,4	8,1	1,9	10,0
Ciampino - lavori di adeguamento infrastrutturale	1,0	3,2	4,2	0,9	4,5	5,4
Interventi su aree commerciali e parcheggi e Multipiano	3,0	1,1	4,1	4,8	2,3	7,1
Interventi sulla viabilità aeroportuale	0,8	3,1	3,9	0,6	1,5	2,1
Fiumicino - interventi di manutenzione impianti elettromeccanici	1,2	2,1	3,3	0,5	1,8	2,3
Interventi di manutenzione su edifici in subconcessione	2,7	0,3	3,0	0,2	0,1	0,3
Fiumicino - interventi di manutenzione rete idrica e di scarico	0,4	2,5	2,9	0,0	4,1	4,1
Fiumicino - interventi di manutenzione impianti elettrici	0,4	2,3	2,7	0,4	3,7	4,1
Area di imbarco E/F (Avancorpo, Molo C e 3° Bhs)	1,5	0,0	1,5	22,5	0,0	22,5
Acquisto mezzi e attrezzature	0,8	0,0	0,8	2,8	0,3	3,1
Interventi per risparmio energetico	0,5	0,1	0,6	1,0	0,0	1,0
Interventi di ripristino infrastrutturale nel T3	0,0	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Riconfigurazione T5 e Voli sensibili al T1/T3	0,2	0,0	0,2	4,7	0,0	4,7
Fiumicino Nord - sviluppo capacità a lungo termine	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
Ciampino - riconfigurazione scalo da Militare a Civile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,8
Altri	17,1	0,6	17,7	12,5	1,3	13,8
TOTALE	124,1	58,0	182,1	136,4	70,3	206,7

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

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

Piste e piazzali

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

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

Sono proseguiti i lavori delle opere di mitigazione del rischio idraulico in area ovest. Sono state completate tutte le sottofasi, ad eccezione di quelle rimandate al 2019 per temporanea incompatibilità operativa.

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

Sono in fase di completamento i lavori di *upgrading* della piazzola 613 da codice C a codice E, per accogliere aeromobili di maggiori dimensioni. Sono stati eseguiti i lavori di ampliamento del piazzale Cargo al fine di creare un’ulteriore area di stoccaggio per ULD (*Unit Loading Device*).

A Ciampino sono stati ultimati i lavori di riqualifica dei piazzali 400-500 e sono in corso i lavori di riqualifica dei piazzali 100 e 200; sono stati in particolare ultimati i lavori relativi ai piazzali 100.

Aerostazioni

Per quanto riguarda il Sistema Aerostazioni Est⁶, sono proseguiti secondo i programmi i lavori relativi al Lotto 1: relativamente al manufatto dell’Avancorpo del Terminal 1, conclusi i getti delle strutture in cemento armato del piano interrato, è iniziato il montaggio della struttura in carpenteria metallica di sostegno dei piani superiori; sono anche stati sostanzialmente ultimati i lavori di riposizionamento dei nastri di convogliamento dei bagagli provenienti dal Terminal 1 e diretti all’impianto BHS/HBS, propedeutici agli interventi finalizzati a liberare le aree su cui si realizzerà l’innesto dell’Avancorpo nel Terminal; relativamente al manufatto del nuovo Molo A, sono stati completati i getti delle strutture in cemento armato del piano interrato e sono in avanzato stato di esecuzione i torrini di innesto dei pontili aeromobili.

Per quanto riguarda il Lotto 2, ultimato e validato il progetto, è in corso di completamento l’esame dello stesso presso ENAC per la relativa approvazione; si sono intanto conclusi i lavori sia civili che impiantistici di riallocazione al di sotto dell’Area Imbarco C delle centrali (elettriche, termiche, idriche) e delle reti afferenti, precedentemente allocate nell’ex Terminal 2; quest’ultima infrastruttura, sulla cui impronta si realizzerà l’estensione del Terminal 1 verso Ovest, è stata conseguentemente smantellata e demolita.

Sempre nell’ambito dei lavori correlati al completamento del Sistema Aerostazioni Est, sono stati ultimati gli interventi relativi alla rimodulazione del *layout* dell’area arrivi del Terminal 1 finalizzati alla realizzazione del nuovo *Crew Briefing Center* Alitalia e del nuovo Varco Equipaggi.

Hanno avuto inizio gli interventi relativi alla riconfigurazione dell’area est del mezzanino del Terminal 1, in particolare è stata ultimata la demolizione delle due scale mobili e della scala fissa.

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

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

- sono stati completati i lavori per la realizzazione di 11 nuovi banchi *check-in* presso il Terminal 3 secondo un nuovo *concept* funzionale, che verrà esteso in sede di riqualifica di tutto il Terminal;
- sono stati completati i lavori di potenziamento dei controlli di sicurezza riservati ai passeggeri dei voli sensibili al Terminal 3, con due nuove linee di controllo Rx;
- si sono conclusi i lavori di riqualifica e *restyling* dell'area ex-imbarchi "H", comprendenti l'area antistante il Cerimoniale di Stato e i varchi *One Stop Security*;
- presso l'area Arrivi del Terminal 3 è stata realizzata la ricollocazione, in posizione più baricentrica e funzionale, dell'area di accoglienza per passeggeri a ridotta mobilità, adottando il *new concept* già presente negli altri *terminal*;
- si sono conclusi i lavori relativi all'installazione di un nuovo nastro restituzione bagagli ad alta capacità presso la *hall* arrivi air side del Terminal 3;
- è stato ultimato l'intervento di riqualifica civile ed impiantistica della quota mezzanino del Terminal 3 per la realizzazione delle nuove biglietterie, che sono state aperte all'esercizio nel mese di giugno; è stata ultimata la riqualifica dell'area imbarchi D1, con rifacimento di pavimenti, controsoffitti e illuminazione;
- è stata realizzata una *work area* dedicata al passeggero *business* alla quota superiore del Molo D;
- è stato riattivato a servizio di voli non commerciali (ad esempio voli militari) il Terminal 5, con l'obiettivo di decongestionare il sistema aerostazioni centrale;
- è stata completata l'installazione del nuovo sistema di annunci nelle aerostazioni;
- è stata ultimata la posa in opera di panche-dissuasori, anche a prevenzione di eventuali attacchi terroristici, nello spazio pedonale antistante le vetrate dei Terminal 1 e 3, quota partenze;
- sono stati ultimati gli interventi atti al miglioramento del *comfort* per il passeggero attraverso attività di riqualificazione degli imbarchi "E" al Satellite;
- è in fase di ultimazione la realizzazione di sette scale di sicurezza definitive presso il Terminal 3 quota partenze *airside*;
- al Terminal 3 sono iniziati i lavori di riqualifica di un'area decentrata della quota partenze da destinare al riposizionamento in via definitiva dei banchi *tax refund* e Dogana, al fine di aumentarne la superficie a disposizione dei clienti migliorando nel contempo la circolazione dei passeggeri intorno ai banchi *check-in*;
- sono in corso i lavori per il progressivo miglioramento della segnaletica al passeggero;
- sono in corso i lavori per la realizzazione di una nuova (quinta) isola *check-in*, presso l'area est del Terminal 1;
- sono in corso i lavori per la realizzazione di un nuovo polo per accessibilità PRM, presso la quota arrivi Stazione E del Terminal 3, comprensivi di adeguamenti civili/impiantistici dell'area e della realizzazione di nuovi uffici per Enti di Stato;

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino:

- presso l'area *check-in*, in area *landside*, è stata realizzata un'area di accoglienza per passeggeri a ridotta mobilità, adottando il *new concept* già presente nei *terminal* di Fiumicino;
- sono terminati i lavori di installazione della nuova segnaletica al passeggero, comprensiva di ridenominazione degli imbarchi A 7, 8, 9 e 10;
- sono terminati i lavori inerenti alla realizzazione della nuova area *distress* a valle dei controlli sicurezza;
- è stata completata l'installazione del nuovo sistema di annunci nelle aerostazioni.

Impianti

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

Relativamente ai lavori di rifacimento della rete elettrica a servizio delle piste di volo, sono stati completati i lavori afferenti a Pista 1 e Pista 2; proseguono i lavori per Pista 3.

È proseguita, ed è stata in particolare completata relativamente a Pista 1 e Pista 2, la sostituzione del sistema di monitoraggio e telecontrollo degli impianti AVL (segnali luminosi di pista), finalizzata a migliorare le prestazioni e l'affidabilità di tale sistema e renderlo espandibile per l'integrazione con le infrastrutture di volo di prossima realizzazione; sono in corso gli analoghi lavori su Pista 3.

Sono proseguiti i lavori di realizzazione della nuova sottostazione elettrica alta/media tensione.

Sono in fase di completamento i lavori per la sostituzione delle torri faro dei piazzali 200, 500, 800; sono stati avviati quelli sui piazzali 100, 300, 400 e 700.

Sono state sostituite due Unità di Trattamento Aria (UTA) al Terminal 1 al fine di migliorare le *performance* e incrementare l'efficienza energetica dell'impianto di condizionamento.

Nell'ambito delle iniziative di adeguamento degli impianti idrici antincendio, sono iniziati i lavori delle Aree di imbarco B, D e G.

Sono stati installati numerosi contabilizzatori di energia elettrica e termica, per consentire un'analisi dei consumi energetici. I misuratori sono monitorati in tempo reale e consentono sia di intervenire in caso di consumi anomali che di verificare i risparmi dei progetti di efficienza energetica.

Presso l'aeroporto di Ciampino si sono conclusi i lavori di manutenzione straordinaria delle linee di smistamento bagagli.

Infrastrutture ed edifici vari

Sono stati ultimati gli interventi di riqualifica dell'edificio per uffici ex-Alitalia (NPU), che è stato destinato a nuova sede direzionale di ADR.

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

Sono stati completati i lavori di sostituzione globale della segnaletica presso la Cargo City.

È stata avviata la progettazione esecutiva della "*Business City*", il nuovo polo direzionale caratterizzato da un *mix* di uffici e servizi annessi, sul modello di quanto esistente nei principali aeroporti europei, da realizzarsi nell'area precedentemente occupata dalla vecchia sede di ADR; la demolizione di quest'ultima infrastruttura è iniziata nel mese di dicembre.

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

Terminata l'attività di elaborazione del progetto di fattibilità tecnico-economica del futuro terzo Hotel di categoria 4 stelle *superior*, è stata stipulata con *Radisson Blu* la convenzione di subconcessione della struttura; l'edificio, per il quale è in corso la progettazione definitiva, sarà ubicato in adiacenza al Terminal 1 ed avrà una capacità ricettiva di circa 290 camere.

Sono stati completati i lavori di sistemazione dei due parcheggi per dipendenti e ospiti di pertinenza della nuova sede ADR (NPU), con il contestuale allargamento del parcheggio operatori PR14. Sono inoltre stati riqualificati e incrementati gli stalli dei parcheggi per addetti aeroportuali in area tecnica a Fiumicino.

È stata completata l'installazione di corsie Telepass nei parcheggi *Executive* T1 e T3 e si sono completate due nuove uscite a servizio dei parcheggi multipiano B e C.

In tutti i parcheggi multipiano di Fiumicino è stata attivata la *web radio easyParking*.

Sono stati completati i nuovi parcheggi destinati ai noleggi con conducente: il PR7 a Fiumicino e quello di accosto a Ciampino.

È stato aperto il nuovo parcheggio truck a Fiumicino in area Cargo, dotato di corsie di entrata e uscita, stalli ed aree di manovra riservate a motrici e rimorchi.

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

A Ciampino è in fase di completamento la realizzazione della nuova vasca idrica dell'impianto antincendio a servizio degli *hangar*.

Sistemi e infrastrutture ICT

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

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

Nell'ambito delle iniziative volte ad incrementare operativamente l'efficienza delle linee aziendali sono proseguite, con gli interventi di seguito riportati, le iniziative di aggiornamento e sviluppo tecnologico;

- è stato rilasciato il nuovo sistema informatico finalizzato alla realizzazione delle previsioni di traffico aereo (di breve periodo) degli scali di Fiumicino e Ciampino, che consente di produrre modelli di *forecast* dei passeggeri e di capacità delle infrastrutture;
- è stata implementata una piattaforma di integrazione *standard* con tutti i *retailer* presenti in aeroporto, al fine di avere un controllo puntuale delle attività di vendita dei singoli esercizi commerciali;
- sono stati adeguati i sistemi di fatturazione alla normativa vigente relativamente alla Fatturazione Elettronica, avvalendosi di una piattaforma di un intermediario verso il sistema di interscambio (SDI) dell'Agenzia delle Entrate;
- sono stati rilasciati sul sistema di *Business Intelligence*, basato su tecnologia *Big Data*, i *tool* di analisi per l'ambito Commercial & Quality volti ad ottimizzare i ricavi, analizzando *trend* e profili dei passeggeri, e a monitorare puntualmente i livelli di qualità dei servizi erogati;
- è stata rilasciata la nuova piattaforma di *Safety Management* per la gestione delle segnalazioni di incidenti/inconvenienti (*Occurrence Management*), la gestione dell'attività di *audit-inspection* (*Compliance Monitoring*) e la gestione del processo di valutazione del rischio (*Risk & Change Management*);

- è stata completata l'installazione e rilasciato il sistema di monitoraggio *moving* passeggeri (basato su tecnologia innovativa, comprendente un sistema di telecamere selettive), per monitorare lo stato delle singole code ai varchi sicurezza nelle aree controllo sicurezza transiti presso il Terminal 3 (Stazione E), controllo sicurezza T1 Ovest partenze e T3 Est partenze, nonché al controllo passaporti T3 Partenze, T3 Arrivi e T3 Transiti;
- è stato ampliato il set di KPI di monitoraggio in *real time* delle attività *airside* (*refueling, loading bridge, towings, etc*) e *landside* (tempi di coda *security, passaporti, check-in counters, etc*), al fine di avere viste immediate dei fenomeni di maggiore impatto sull'operatività aeroportuale.

Sono, inoltre, proseguiti importanti interventi sull'infrastruttura tecnologica di ADR finalizzati ad incrementare sia i livelli di continuità operativa che la gestione in sicurezza dei dati. In particolare:

- è proseguito anche nel 2018 il programma di rafforzamento dell'infrastruttura di rete dello scalo denominato "Continuità dei sistemi *Distribution*"; tale intervento prevede la ridondanza dei nodi e dei collegamenti della rete di telecomunicazioni aeroportuale ed è finalizzato a far fronte a possibili scenari di *fault* e a mitigare il rischio di disservizi di vaste aree delle aerostazioni causati da eventi catastrofici (incendi, terremoti, ecc.);
- è stato rilasciato il sistema di monitoraggio e generazione di *alert* in *real time* delle *performance* e della disponibilità dei principali sistemi;
- sono stati adeguati i sistemi informativi alla normativa GDPR (*General Data Privacy Regulation*), con particolare riferimento all'*encryption* dei *database* e dei file, alla tracciatura delle attività effettuate sui database, alla segmentazione degli accessi, alla implementazione delle politiche di cancellazione dei dati, alla generazione e centralizzazione dei *log* di cifratura e mascheramento dei dati.
- Per quanto riguarda la controllata ADR Tel, è stata completata l'implementazione del nuovo sistema di *Service Management* a supporto dei processi di esercizio, in grado di assicurare, attraverso una piattaforma integrata, la gestione ottimizzata dei seguenti principali ambiti: gestione delle richieste di intervento (guasti, malfunzionamenti, modifiche, ecc.); analisi delle ricorrenze e ripetitività di intervento; efficientamento e razionalizzazione dei rilasci in esercizio di nuovi applicativi e/o nuove release di applicativi esistenti.

Innovazione, ricerca e sviluppo

Nel corso del 2018 non sono stati contabilizzati specifici investimenti in ricerca e sviluppo.

Fattori di rischio del Gruppo ADR

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

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

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

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

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

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

Rischi strategici

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

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

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

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

Rischi operativi

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

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

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

Rischi finanziari

Al 31 dicembre 2018, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo ADR si è attestato a 1.168,2 milioni di euro (1.189,7 milioni al 31 dicembre 2017).

Il debito nominale lordo del Gruppo ADR è interamente riferibile alla Capogruppo ADR (1.475,0 milioni di euro) ed è composto da (i) 2 prestiti obbligazionari emessi nel 2013 e nel 2017 a valere sul programma *Euro Medium Term Notes* (EMTN) di tipo *senior unsecured* e con valore nominale al 31 dicembre 2018 pari a 900,0 milioni di euro, (ii) una emissione obbligazionaria in sterline denominata "*Class A4 Notes*" emessa nel 2003 e di valore nominale convertito in euro tramite *cross currency swap* di 325 milioni e (iii) tre finanziamenti bancari concessi da: Banca Nazionale del Lavoro ("BNL"), con scadenza nel 2020 per un ammontare complessivo di 100 milioni di euro totalmente utilizzati; Banca Europea per gli Investimenti ("BEI"), con scadenza nel 2031 per un ammontare utilizzato pari a 110 milioni di euro (su un valore complessivo del prestito di 150 milioni) e dalla Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"), con scadenza sempre nel 2031 per un ammontare utilizzato di 40 milioni di euro (su un valore complessivo del prestito di 150 milioni).

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

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

Si ricorda che nel dicembre 2016 erano stati stipulati due contratti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla Banca Europea degli Investimenti ("BEI") in favore di ADR nel 2014: il primo contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, con Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"). I finanziamenti BEI/CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma – Fiumicino Sud", riguardante la realizzazione delle principali opere incluse nel progetto di sviluppo infrastrutturale dell'esistente perimetro aeroportuale di Fiumicino. Si tratta di finanziamenti a tasso fisso o variabile di tipo *amortising* con scadenza fino a 15 anni e periodo di disponibilità pari a (i) 36 mesi per la linea BEI e (ii) 18 mesi per la linea CDP. In data 4 aprile 2018, CDP ha concesso l'estensione del periodo di disponibilità per ulteriori 18 mesi, al 13 dicembre 2019. Al 31 dicembre 2018, tali nuove linee di finanziamento concesse da BEI e CDP risultano utilizzate rispettivamente per 110 e 40 milioni di euro. Le linee utilizzate hanno scadenza nel 2031, tipologia di rimborso *amortising* e tasso fisso. I contratti finanziari che le regolano sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo "*project*", costitutiva della loro erogazione.

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

Rischio di credito

È il rischio che un cliente o una controparte di uno strumento finanziario causi una perdita non adempiendo a un'obbligazione. La massima esposizione teorica a tale rischio per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2018 è rappresentata, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi, dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate nella Relazione finanziaria annuale e, in particolare, dai crediti commerciali verso la clientela.

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

Rischio di liquidità

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

La struttura finanziaria del Gruppo ADR è caratterizzata da una limitata incidenza della componente leva finanziaria, essendo l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2018 pari a 2,0 volte il margine operativo lordo degli ultimi 12 mesi.

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

Si sottolinea che sia le disponibilità liquide del Gruppo al 31 dicembre 2018, pari a 328,2 milioni di euro, che la linea *revolving* da 250 milioni di euro contribuiscono a garantire una riserva di liquidità più che adeguata in caso di fabbisogni imprevisti. Inoltre risultano disponibili, al 31 dicembre 2018, residui 350 milioni di euro a valere sulle linee di medio-lungo termine BEI/CDP. Si veda anche la Nota 9.3 delle Note Illustrative al Bilancio consolidato.

Rischio tasso di interesse

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

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

Con delibera del 14 maggio 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo aveva autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *interest rate swap "forward starting"* fino all'importo complessivo di 900 milioni di euro di nozionale e della durata massima di 10 anni. Ad oggi sono stati sottoscritti, a valere su tale delibera, contratti per un nozionale di 700 milioni di euro di cui 300 sono stati chiusi in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria del 2017. Considerato il contesto macroeconomico e in coerenza con le politiche di copertura di Gruppo, in data 11 luglio 2018, il Consiglio di Amministrazione di ADR ha deliberato di incrementare l'importo complessivo negoziabile di ulteriori 1.300 milioni di euro. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR accresce la facoltà di fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi d'interesse in un mercato caratterizzato da estrema volatilità.

A valle della citata delibera del luglio 2018, sono stati sottoscritti, in data 7 agosto 2018, ulteriori tre contratti IRS *forward starting* per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro, aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022 e durata di 10 anni a copertura del rischio correlato al rifinanziamento del bond in scadenza ad inizio 2023.

Al 31 dicembre 2018 risultano in essere, pertanto, sette contratti IRS *forward starting* per un valore nozionale complessivo di 700 milioni di euro aventi efficacia a decorrere (i) dal febbraio 2020, per 400 milioni di euro e a copertura del rifinanziamento del bond in scadenza a febbraio 2021, e (ii) dal febbraio 2022, per 300 milioni di euro e a copertura del rifinanziamento del bond in scadenza a febbraio 2023. Tutti i contratti hanno un'orizzonte di copertura pari a 10 anni.

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

Rischio di cambio

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

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

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

Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti

Rating

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

Per quanto riguarda il giudizio di *rating* assegnato ad ADR dalle suddette agenzie, si segnala che, in data 18 maggio 2018, l'agenzia di *rating* Standard & Poor's, considerando gli esiti dell'accordo tra Atlantia, ACS e Hochtief per l'acquisizione di Abertis, ha rivisto anche per ADR l'*outlook* da "negativo" a "stabile", pur mantenendo il livello di *rating* invariato e pari a BBB+, così come lo stand alone credit profile pari ad "a+".

Nella seconda metà del mese di agosto 2018, le due agenzie Moody's e Standard & Poor's hanno modificato i giudizi espressi sul Gruppo Atlantia e sulle sue controllate Autostrade per l'Italia e ADR a seguito dell'accresciuto profilo di rischio del Gruppo Atlantia riconducibile ai possibili effetti dell'evento del ponte di Genova del 14 agosto 2018. I *rating* delle tre società sono stati posti in "*negative watch*" da Standard & Poor's il 16 agosto e "*under review for downgrade*" da Moody's il successivo 22 agosto. Standard & Poor's ha riconfermato il "*negative watch*" in una nota del 4 ottobre 2018.

In data 25 ottobre 2018, Moody's ha abbassato il *rating* di Atlantia e di ADR da Baa1 a Baa2, confermando l'*outlook* assegnato nel mese di agosto "*under review for downgrade*". Tale azione segue il *downgrade* che aveva già interessato il *rating* sovrano italiano in data 19 ottobre 2018.

In data 31 ottobre 2018, l'agenzia Fitch modificando il criterio adottato sino a quel momento di relativa separazione del *rating* assegnato ad ADR rispetto a quello della capogruppo Atlantia, ha allineato il rating di ADR a quello di Atlantia, confermando quindi per ADR il livello a BBB+, ma adeguando l'*outlook* da stabile a negativo.

In data 5 novembre Standard & Poor's ha riconosciuto, invece, a differenza della precedente agenzia, un "parziale isolamento" del giudizio su ADR rispetto al resto del Gruppo ed ha confermato in forza di ciò il *rating*

a livello BBB+ nonostante il *downgrade* del Gruppo Atlantia. Allo stesso tempo veniva risolto per tutto il Gruppo Atlantia il “*negative watch*” assegnato in data 16 agosto attraverso una modifica dell’*outlook* portato da stabile a negativo.

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

Al 31 dicembre 2018 non si segnalano ulteriori variazioni nei giudizi di *rating* assegnati ad ADR.

Security e covenant finanziari

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

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

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

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

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

Rischi di compliance

Rischi di *compliance* a leggi e normative

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

Rischi regolatori

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

Andamento economico-finanziario di ADR S.p.A.

Gestione economica

Le grandezze economiche e patrimoniali della Capogruppo ADR sono state influenzate, sostanzialmente, dai medesimi fattori che hanno impattato sull'andamento del Gruppo ADR. Per maggiori informazioni si rinvia, pertanto, al paragrafo relativo all'Andamento economico-finanziario consolidato.

TABELLA 1
Conto economico riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017 ^(*)	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	905.378	861.732	43.646	5,1%
<i>ricavi aviation</i>	666.930	633.757	33.173	5,2%
<i>ricavi non aviation</i>	238.448	227.975	10.473	4,6%
Ricavi per servizi di costruzione	109.058	114.709	(5.651)	(4,9%)
Altri ricavi operativi	12.054	16.453	(4.399)	(26,7%)
Totale ricavi	1.026.490	992.894	33.596	3,4%
Costi esterni gestionali	(243.896)	(240.002)	(3.894)	1,6%
Costi dei servizi di costruzione	(101.072)	(107.078)	6.006	(5,6%)
Canoni concessori	(36.239)	(33.461)	(2.778)	8,3%
Costo del personale	(93.046)	(93.075)	29	(0,0%)
(Accantonamenti) Riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(1.348)	(450)	(898)	199,6%
Totale costi operativi netti	(475.601)	(474.066)	(1.535)	0,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	550.889	518.828	32.061	6,2%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(102.543)	(90.705)	(11.838)	13,1%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(56.050)	(47.377)	(8.673)	18,3%
Risultato operativo (EBIT)	392.296	380.746	11.550	3,0%
Proventi (oneri) finanziari	(41.533)	(35.419)	(6.114)	17,3%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	350.763	345.327	5.436	1,6%
Imposte	(105.599)	(102.310)	(3.289)	3,2%
Risultato netto attività operative in funzionamento	245.164	243.017	2.147	0,9%
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	245.164	243.017	2.147	0,9%

(*) Come evidenziato nel commento all'Andamento economico-finanziario consolidato, i dati relativi all'esercizio 2017 differiscono da quelli contenuti nella Relazione finanziaria annuale 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi esterni gestionali" a riduzione della voce "ricavi aviation". Tale riclassifica si è resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15. Si segnala, inoltre, che nell'ambito delle attività conseguenti l'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della controllante Atlantia e al fine di assicurare l'omogeneità dei trattamenti contabili interessati dalla business combination, si è ritenuto di modificare la classificazione, sino ad oggi adottata nell'ambito del Gruppo Atlantia, degli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri, includendoli tra le componenti che determinano l'EBITDA, al pari degli altri proventi ed oneri di natura operativa. Tale rappresentazione è stata adottata sia per i dati dell'esercizio 2018 che per quelli di confronto dell'esercizio 2017.

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 905,4 milioni di euro, sono aumentati del 5,1% rispetto all'esercizio precedente per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+5,2%), attribuibile essenzialmente al positivo andamento complessivo dei volumi di traffico (passeggeri +4,2%). Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (+4,6%), grazie all'andamento positivo di tutti i segmenti delle subconcessioni commerciali (+6,7%); la crescita si è concentrata, in particolare, nel segmento "*specialist retail*" ed in quello delle "*core categories*". Anche i ricavi da subconcessioni immobiliari hanno registrato un andamento positivo (+9,7%), in parte compensati dalla riduzione dei ricavi da pubblicità (-5,3%);
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 109,1 milioni di euro, in flessione rispetto allo scorso esercizio per 5,7 milioni di euro.
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 12,1 milioni di euro, in calo di 4,4 milioni di euro rispetto al 2017, esercizio nel quale era stato comunque registrato l'effetto di un riassorbimento del fondo rischi e oneri di 4,1 milioni di euro.

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali, pari a 243,9 milioni di euro, aumentano di 3,9 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017 (+1,6%). Tale incremento è attribuibile all'aumento dei costi per attività manutentive relativa all'impianto BHS del T3, entrato a regime nel corso del primo semestre 2017, e all'incremento dei costi di manutenzioni IT, oltre che alle maggiori spese generali minori.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 101,1 milioni di euro, diminuiscono di 6,0 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017.
- L'onere per canoni concessori ammonta a 36,2 milioni di euro, in aumento rispetto al 2017 di 2,8 milioni di euro per l'incremento del traffico, oltre che per effetto della dinamica inflattiva.
- Il Costo del personale, pari a 93,0 milioni di euro, risulta in linea con il valore registrato per l'esercizio 2017.
- Gli (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri, pari a 1,3 milioni di euro, comprendono accantonamenti per 1,5 milioni di euro, oltre alla registrazione di un assorbimento di fondi rischi per -0,2 milioni di euro.

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) si è attestato a 550,9 milioni di euro, con un incremento di 32,1 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto (+6,2%).

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 102,5 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale. L'incremento di 11,8 milioni di euro rispetto al 2017 è attribuibile all'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 56,1 milioni di euro (47,4 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 55,0 milioni di euro (41,8 milioni di euro nell'esercizio a confronto) in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nell'ultimo piano aziendale approvato;
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 1,1 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio 2017 (-5,5 milioni di euro), che era stato impattato dall'ingresso di Alitalia SAI nella procedura di amministrazione straordinaria.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) ammonta a 392,3 milioni di euro, in aumento di 11,6 milioni di euro (+3,0%) rispetto all'esercizio precedente.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 41,5 milioni di euro, subiscono un incremento rispetto al 2017 di 6,1 milioni di euro prevalentemente per la svalutazione della partecipazione nella collegata Pavimental S.p.A. (-0,9 milioni di euro) che nel 2017 era stata, invece, rivalutata per 4,2 milioni di euro. Nel 2018 si è registrato, inoltre, un incremento degli oneri finanziari netti derivante dall'aumento dell'indebitamento medio rispetto all'esercizio a confronto, effetto in parte compensato dall'incremento dei dividendi da società partecipate.

Utile (perdita) dell'esercizio

Al netto del carico fiscale stimato per imposte correnti e differite, pari a 105,6 milioni di euro, la Società ha conseguito nel 2018 un utile netto di 245,2 milioni di euro (+2,1 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto).

TABELLA 2
Conto economico complessivo

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
UTILE DELL'ESERCIZIO	245.164	243.017
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(8.111)	13.521
Effetto fiscale	1.947	(3.245)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(6.164)	10.276
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	111	(54)
Effetto fiscale	(27)	13
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	84	(41)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	1.551	1.370
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(4.529)	11.605
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO	240.635	254.622

Gestione patrimoniale e finanziaria

TABELLA 3
Situazione patrimoniale riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	2.376.441	2.352.828	23.613
Immobilizzazioni materiali	42.492	50.267	(7.775)
Immobilizzazioni finanziarie	83.025	83.936	(911)
Attività per imposte anticipate	43.456	64.163	(20.707)
Altre attività non correnti	408	443	(35)
A CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.545.822	2.551.637	(5.815)
Attività commerciali	318.325	319.366	(1.041)
Altre attività correnti	12.187	11.980	207
Attività per imposte correnti	7.118	17.965	(10.847)
Passività commerciali	(181.757)	(200.886)	19.129
Altre passività correnti	(162.081)	(160.381)	(1.700)
Passività per imposte correnti	(20.081)	0	(20.081)
B CAPITALE CIRCOLANTE	(26.289)	(11.956)	(14.333)
Fondi per benefici per dipendenti	(483)	(830)	347
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(64.526)	(67.999)	3.473
Altri fondi per rischi e oneri	(7.187)	(13.655)	6.468
C QUOTA CORRENTE FONDI	(72.196)	(82.484)	10.288
D = B + C CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(98.485)	(94.440)	(4.045)
Passività non correnti	(144.451)	(141.873)	(2.578)
E PASSIVITÀ NON CORRENTI	(144.451)	(141.873)	(2.578)
F = A + D + E CAPITALE INVESTITO NETTO	2.302.886	2.315.324	(12.438)
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	904.942	903.247	1.695
Utili (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	131.292	135.368	(4.076)
G PATRIMONIO NETTO	1.098.459	1.100.840	(2.381)
Passività finanziarie non correnti	1.485.965	1.488.410	(2.445)
Altre attività finanziarie non correnti	(4.517)	(12.950)	8.433
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.481.448	1.475.460	5.988
Passività finanziarie correnti	42.401	30.420	11.981
Attività finanziarie correnti	(319.422)	(291.396)	(28.026)
I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(277.021)	(260.976)	(16.045)
L = H + I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.204.427	1.214.484	(10.057)
G + L COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.302.886	2.315.324	(12.438)

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato si attesta a 2.545,8 milioni di euro al 31 dicembre 2018, con un decremento di 5,8 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente attribuibile a:

- o aumento delle immobilizzazioni immateriali (+23,6 milioni di euro) quale saldo netto tra i nuovi investimenti superiori agli ammortamenti, parzialmente compensato dalla riduzione di quelle materiali (-7,8 milioni di euro);
- o decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 0,9 milioni di euro attribuibile alla svalutazione della partecipazione del 20% detenuta in Pavimental S.p.A.;
- o riduzione delle attività per imposte anticipate per 20,7 milioni di euro principalmente in relazione alla dinamica del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, nonché del fondo per rischi ed oneri.

Capitale circolante

Il Capitale circolante, negativo per 26,3 milioni di euro, si riduce di 14,3 milioni di euro principalmente per effetto dall'incremento delle Passività per imposte correnti (-20,1 milioni di euro) e del decremento delle Attività per imposte correnti (-10,8 milioni di euro), effetti in parte compensati dalla riduzione delle Passività commerciali (+19,1 milioni di euro).

Per l'analisi delle principali dinamiche del Capitale Circolante, si rinvia a quanto illustrato per il Gruppo ADR.

Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	13.033	14.008	(975)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	175.591	176.470	(879)
Altri fondi per rischi e oneri	24.218	29.796	(5.578)
Totale	212.842	220.274	(7.432)
di cui:			
– quota corrente	72.196	82.484	(10.288)
– quota non corrente(*)	140.646	137.790	2.856

(*) Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 3.805 al 31.12.2018 e pari a 4.083 al 31.12.2017.

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, è allineato al saldo di fine 2017 per effetto degli utilizzi operativi, al netto degli accantonamenti dell'esercizio che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel più recente piano pluriennale approvato dal Gruppo ADR.

Gli altri fondi per rischi e oneri si riducono complessivamente di 5,6 milioni di euro principalmente per effetto degli utilizzi per 6,9 milioni di euro, riferibili principalmente alla definizione transattiva di controversie con clienti, al netto di accantonamenti dell'esercizio per 1,5 milioni di euro.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto è pari a 2.302,9 milioni di euro a fine esercizio, con un decremento di 12,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto risulta pari a 1.098,5 milioni di euro e si riduce di 2,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017 a seguito della distribuzione del saldo dei dividendi a valere sull'esercizio 2017 (135,0 milioni di euro) e dell'acconto sui dividendi 2018 (113,9 milioni di euro), oltre al decremento delle riserve di patrimonio netto per 0,2 milioni di euro, attribuibile al fair value maturato dei piani di incentivazione del management di ADR basati su azioni di Atlantia S.p.A.. Tali andamenti sono stati parzialmente compensati dal risultato economico complessivo dell'esercizio (240,6 milioni di euro che include la variazione negativa del fair value dei derivati) e dall'applicazione del nuovo principio IFRS 9 dal 1° gennaio 2018, con conseguente incremento delle riserve di patrimonio netto di inizio esercizio per 6,1 milioni di euro, al netto del relativo effetto fiscale.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2018 ammonta a 1.204,4 milioni di euro, con un decremento di 10,1 milioni di euro rispetto alla fine del 2017.

TABELLA 4
Indebitamento finanziario netto

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Passività finanziarie non correnti	1.485.965	1.488.410	(2.445)
Prestiti obbligazionari	1.097.076	1.101.516	(4.440)
Finanziamenti a medio-lungo termine	249.559	249.464	95
Strumenti finanziari – derivati	139.330	137.430	1.900
Altre attività finanziarie non correnti	(4.517)	(12.950)	8.433
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.481.448	1.475.460	5.988
Passività finanziarie correnti	42.401	30.420	11.981
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	16.024	16.019	5
Strumenti finanziari – derivati	262	259	3
Altre passività finanziarie correnti	26.115	14.142	11.973
Attività finanziarie correnti	(319.422)	(291.396)	(28.026)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(318.072)	(291.332)	(26.740)
Altre attività finanziarie correnti	(1.350)	(64)	(1.286)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(277.021)	(260.976)	(16.045)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.204.427	1.214.484	(10.057)

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.481,5 milioni di euro e si incrementa di 6,0 milioni di euro. Per l'analisi delle principali dinamiche, si rinvia a quanto illustrato per il Gruppo ADR.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia per la parte corrente una condizione di disponibilità netta pari a 277,0 milioni di euro, in aumento di 16,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017, principalmente per effetto delle maggiori disponibilità liquide (+26,7 milioni di euro) e dell'incremento dei crediti finanziari a breve (+1,3 milioni di euro).

Di seguito è riportato il rendiconto finanziario di ADR. Per la descrizione delle dinamiche finanziarie, si rinvia a quanto illustrato per il Gruppo ADR.

TABELLA 5
Rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Utile dell'esercizio	245.164	243.017
Rettificato da:		
Ammortamenti	102.543	90.705
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	54.982	41.837
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi	1.700	1.865
Variazioni altri fondi	(6.589)	(48.536)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	911	(4.247)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	20.216	32.750
Altri costi (ricavi) non monetari	8.328	7.165
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	13.620	(86.968)
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	440.875	277.588
Investimenti in attività materiali	(6.214)	(10.987)
Investimenti in attività immateriali (*)	(117.379)	(151.151)
Interventi per rinnovo infrastrutture aeroportuale	(57.414)	(69.047)
Realizzo da disinvestimenti ed altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	5.212	1.128
Variazione netta delle altre attività non correnti	35	(14)
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(175.760)	(230.071)
Dividendi corrisposti	(248.900)	(255.743)
Emissione prestiti obbligazionari	0	272.101
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	180.000
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	8	(19.800)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(1.456)	(181)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	(250.348)	176.377
Flusso di cassa netto dell'esercizio (A+B+C)	14.767	223.894
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	277.190	53.295
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	291.957	277.189

(*) inclusivo di acconti corrisposti a fornitori per 1.348 mila euro nel 2018 e 29.704 mila euro nel 2017.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	54.454	102.269
Interessi attivi incassati	216	271
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.096	64.856
Dividendi ricevuti	13.139	13.214

Le partecipazioni

Di seguito sono riportate le caratteristiche e l'andamento economico delle società partecipate per l'esercizio 2018. I dati contabili delle società controllate e collegate relativi all'esercizio 2018 sono riassunti nella sezione degli Allegati al Bilancio di esercizio.

Le partecipazioni in società controllate

ADR Assistance S.r.l.

ADR Assistance ha avviato la propria attività operativa nel luglio 2008, prendendo in carico lo svolgimento del servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) negli scali di Fiumicino e Ciampino, in virtù di un contratto di servizio stipulato con ADR.

La società ha registrato nel 2018 un utile di 0,7 milioni di euro, rispetto ad un risultato positivo dell'esercizio precedente di 0,3 milioni di euro. I ricavi, pari a 21,1 milioni di euro, sono cresciuti del 16,9%, principalmente per effetto dalla crescita delle assistenze e dei corrispettivi unitari su Fiumicino (+7% i corrispettivi medi rispetto al 2017). I costi operativi, pari a 19,3 milioni di euro, hanno registrato complessivamente un incremento del 14%. L'aumento è dovuto soprattutto alle maggiori risorse (+46,7 fte) per effetto della crescita delle assistenze PRM registrate nel periodo e per gli impatti della nuova normativa sui contratti di lavoro a tempo determinato.

Il margine operativo lordo, in aumento di 0,7 milioni di euro, si attesta a 1,8 milioni di euro.

ADR Tel S.p.A.

La società realizza e gestisce i sistemi informatici e di telecomunicazione sul sistema aeroportuale romano. Dal 1° aprile 2014, è stato reso efficace il progetto di integrazione di tutte le attività di *Information Technology* nell'ambito di ADR Tel S.p.A. ("ADR Tel"), con il trasferimento del ramo d'azienda IT da ADR ad ADR Tel.

Nel 2018, la società ha registrato un risultato netto positivo per 3,6 milioni di euro (+4,3% rispetto al 2017) e ricavi per 34,1 milioni di euro in leggera diminuzione del 1,5%, rispetto al periodo precedente, principalmente per effetto delle minori attività di sviluppo su infrastrutture e sistemi per conto della Capogruppo commissionate ad ADR Tel. I costi operativi sono risultati pari a 28,4 milioni di euro, di cui 23,7 milioni di euro per consumi di materie e servizi esterni e 4,7 milioni di euro per costo del lavoro, e sono sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. Il margine operativo lordo è risultato pari a 5,8 milioni di euro in lieve decremento rispetto al 2017 (-3,9%), mentre il risultato operativo, pari a 5,1 milioni di euro, è cresciuto del 3,3%.

ADR Security S.r.l.

La società è stata costituita il 2 maggio 2012 mediante il conferimento, da parte di ADR, del ramo d'azienda afferente il *business* dei servizi di sicurezza aeroportuale sui due principali scali romani. La società in essere con ADR un contratto d'appalto pluriennale, che regola le attività che ADR Security deve svolgere, quale organizzazione societaria specializzata del gestore aeroportuale: servizi di controllo dei passeggeri, del relativo bagaglio a mano, dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso, nonché servizi a richiesta quali la vigilanza del perimetro aeroportuale.

La società ha chiuso l'esercizio con un utile netto di 1,7 milioni di euro, in aumento rispetto ai 1,5 milioni di euro dell'esercizio a confronto. I ricavi nel 2018 sono pari a 48,4 milioni di euro e sono sostanzialmente in linea rispetto al 2017 (-0,1%). I costi operativi sono stati pari a 45,9 milioni di euro (-0,3%), di cui 36,6 milioni di euro come costo del lavoro (-0,5%). Il margine operativo lordo è risultato pari 2,5 milioni di euro, in leggero aumento di 0,1 milioni di euro rispetto al 2017 e con un'incidenza sui ricavi pari al 5,1%, rispetto all'4,9% del 2017.

ADR Mobility S.r.l.

La società è stata costituita il 3 maggio 2012 mediante il conferimento, da parte di ADR, del ramo d'azienda "parcheggi", composto da attività e passività afferenti alla gestione dei parcheggi all'interno degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e dei rapporti con le società di autonoleggio, con esclusione delle attività svolte da ADR quale titolare di concessione aeroportuale (ad esempio la gestione della sosta di *taxi*, di *bus e/o minibus* di servizi pubblici di linea e privati, ecc.). In virtù di un'apposita convenzione stipulata con ADR, ADR Mobility S.r.l. ("ADR Mobility") gestisce le aree di sosta degli scali di Ciampino e Fiumicino per una durata di 14 anni in regime di subconcessione.

Nel 2018 la società ha consuntivato un utile netto di 7,7 milioni di euro, in incremento (+11,5%) rispetto al 2017. I ricavi sono stati pari a 42,2 milioni di euro, in aumento del 6,7% sull'esercizio precedente, attribuibile all'aumento delle *royalties* riconosciute dagli autonoleggiatori e all'aumento dei ricavi da parcheggi. I costi operativi sono stati pari a 28,0 milioni di euro (+6,3% rispetto al 2017) di cui 24,6 milioni di euro relativi ai consumi di materie e servizi esterni e 3,5 milioni di euro per costo del lavoro. Il margine operativo lordo è risultato pari a 14,1 milioni di euro, in aumento rispetto ai 13,1 milioni di euro dell'anno precedente; il risultato operativo si è attestato a 10,9 milioni di euro, con un incremento del 10,2%.

Airport Cleaning S.r.l.

La società, costituita il 28 febbraio 2014, ha avviato la propria attività operativa il 20 maggio 2014, inizialmente svolgendo i servizi di pulizia, di piccola manutenzione, disinfezione, sanificazione e deodorazione dei servizi igienici pubblici e privati in numerose aree dell'aeroporto di Fiumicino, la gestione del servizio di raccolta e distribuzione dei carrelli portabagagli nello scalo di Fiumicino, nonché i servizi di pulimento, di piccola manutenzione, fornitura materiali, disinfezione, sanificazione e deodorazione dei servizi igienici e movimentazione carrelli dell'aeroporto di Ciampino.

Nel 2018 la società ha conseguito un utile di 1,5 milioni di euro, in diminuzione di 0,1 milioni di euro rispetto al 2017. I ricavi, pari a 26,7 milioni di euro, sono diminuiti del 6,0% per effetto sull'intero anno 2018 della chiusura del T5 e T2, nonché per l'adeguamento del valore del contratto con ADR, a partire dal 20 maggio 2018. I costi operativi si sono ridotti rispetto al 2017, per effetto della riduzione del costo del lavoro, pari a 14,9 milioni di euro (-4,7%). La riduzione riflette sostanzialmente la diminuzione della forza (-6,5%). Il margine operativo lordo è risultato positivo per 2,4 milioni di euro, in riduzione rispetto ai 2,8 milioni di euro nel 2017.

ADR Sviluppo S.r.l.

La società, avente per oggetto la promozione e lo sviluppo di iniziative immobiliari per i sedimi aeroportuali di Fiumicino e Ciampino, nel 2018 non ha ancora avviato la propria attività operativa. Il risultato netto del 2018 è positivo per 32 mila euro, in aumento rispetto all'esercizio 2017 (+10 mila euro), in relazione ai dividendi (+34 mila euro) incassati dalla partecipata ADR Tel; il patrimonio netto al 31 dicembre 2018 è pari a 206 mila euro.

Le partecipazioni in altre società

Pavimental S.p.A.

ADR detiene una quota pari al 20% del capitale della società, impegnata nel settore della manutenzione autostradale e nell'esecuzione di alcune importanti opere infrastrutturali per il Gruppo, nonché per terzi.

Il valore della produzione "tipica" del 2018, pari a 291,0 milioni di euro, risulta in diminuzione rispetto al 2017 di 98,2 milioni di euro (-25,2%), con un decremento dei volumi di ricavi che ha riguardato il complesso attività delle aziendali. Su tale decremento ha inciso, inoltre, la definizione, nel 2017, di un Atto di Transazione con cui Autostrade per l'Italia ha riconosciuto a Pavimental circa 28,2 milioni di euro a saldo e stralcio di tutte le pretese, richieste e riserve connesse all'applicazione dei ribassi definitivi stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su alcune commesse infrastrutturali affidate da Autostrade per l'Italia in luogo di quelli contrattuali provvisori.

Il margine operativo lordo è pari a 3,0 milioni di euro e risulta in decremento rispetto al valore registrato nel precedente esercizio (-43,4 milioni di euro). La società ha chiuso il 2018 con un risultato netto negativo di 16,2 milioni di euro, rispetto all'utile di 15,8 milioni di euro del 2017. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2018 si attesta sui 15,0 milioni di euro.

Spea Engineering S.p.A.

La società, partecipata da ADR con una quota del 20%, fornisce servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione straordinaria in ambito autostradale e aeroportuale.

I ricavi dell'esercizio 2018 sono pari a 108,2 milioni di euro con un decremento di 2,3 milioni di euro (-2,1%) rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente alla diminuzione delle attività relative alla Direzione Lavori dovute alla chiusura di cantieri per commesse in contabilità finale, rallentamenti dovuti al crollo del Ponte Morandi. La voce dei Costi esterni della produzione, pari a 57,7 milioni di euro, si incrementano di 11,7 milioni di euro a seguito del maggior ricorso all'esterno per prestazioni professionali specialistiche e ai maggiori costi per prestazioni legali. L'EBITDA registrato nel 2018, pari a 1,0 milioni di euro, si decrementa di 14,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La società ha chiuso il 2018 con un risultato netto negativo di 3,4 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'utile netto di 6,9 milioni di euro del 2017. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2018 si attesta sui 78,2 milioni di euro.

Aeroporto di Genova S.p.A.

ADR detiene una partecipazione del 15% nella società che gestisce lo scalo genovese. Nel 2017 (anno a cui si riferisce l'ultimo bilancio approvato), si è registrata una diminuzione dell'1,6% del traffico passeggeri attribuibile alla flessione del volume dei *charter*; si è registrato, invece, un buon risultato in termini di movimenti (+1,2%). Il valore della produzione è risultato pari a 27,2 milioni di euro, con un incremento di 2,0 milioni di euro, trainato soprattutto dall'andamento positivo dei proventi *aviation* che beneficiano del nuovo regime tariffario applicato a partire dal 21 giugno 2016. Anche i costi registrano un aumento complessivamente di 2,5 milioni, sostanzialmente dovuto all'incremento dei costi per servizi ed, in particolare, dei costi per manutenzioni a causa dell'intensificarsi delle azioni di riqualifica e rifacimento delle infrastrutture. Anche il canone di concessione aeroportuale (+29,8%), determinato ai sensi del Decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e successive modifiche, va a pieno regime nell'esercizio in esame in quanto la riduzione del 75%, introdotta dalla L. 248/05, è stata applicata fino al 20 giugno 2016. Per effetto di quanto descritto, il margine operativo lordo passa da 2,6 a 2,0 milioni di euro. Inoltre, per effetto dell'ammissione alla procedura di Amministrazione Straordinaria di

Alitalia SAI S.p.A., è stata operata una svalutazione dei crediti vantati presso il vettore. Ciò ha portato la società a chiudere il 2017 in sostanziale pareggio (+10 mila euro), rispetto ad un risultato dell'esercizio precedente +0,8 milioni di euro. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2017 si attesta a 6,6 milioni di euro.

S.A.CAL. - Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.

ADR è presente con una partecipazione del 9,229% nella compagine azionaria della società che gestisce l'aeroporto di Lamezia Terme e che con provvedimento Enac del 3 marzo 2017, è risultata aggiudicataria della concessione trentennale per la gestione degli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone.

Nel 2017, anno a cui si riferisce l'ultimo bilancio approvato, il traffico passeggeri presso l'aeroporto di Lamezia Terme ha registrato 2,5 milioni di passeggeri complessivi, con un incremento dell'1,1% rispetto all'anno precedente, da ricondurre principalmente alla crescita del traffico *low cost*.

Il valore della produzione, pari a 26,2 milioni di euro, aumenta di 4,2 milioni di euro rispetto al 2016 per effetto della revisione del modello di "regolazione dei diritti aeroportuali", con la connessa stipula, in data 11 luglio 2017, del contratto di programma con ENAC che ha determinato, con decorrenza dal 1 giugno 2017, un incremento dei diritti aeroportuali. Sul valore della produzione hanno, inoltre, inciso partite non ricorrenti per 3,4 milioni di euro. Anche i costi della produzione si incrementano (+0,9 milioni di euro) ed, in particolare, il costo per godimento beni di terzi per l'applicazione in misura intera (e non in quella ridotta applicata a tutto il 31 maggio 2017, pari al 25%) del canone concessorio corrisposto a seguito dell'entrata in vigore del contratto di programma; il risultato operativo risulta pari a 2,8 milioni di euro rispetto ai -0,5 milioni di euro del 2017. Le rettifiche di valore di attività finanziarie sono negative per 1,4 milioni di euro per effetto della svalutazione del valore di carico della controllata S.A.CAL. Ground Handling S.p.A..

Alla luce delle dinamiche descritte, l'esercizio chiude con un'utile di 48 mila euro, in miglioramento rispetto al risultato negativo di 1,5 milioni di euro del 2016. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2017 è pari a 10,7 milioni di euro.

Azzurra Aeroporti S.p.A.

ADR detiene una quota del 7,77% nel capitale complessivo di Azzurra Aeroporti S.r.l. che possiede il 64% del capitale di Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), società che, a sua volta, controlla gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez.

La società ha chiuso l'esercizio 2018 con un utile di 43,8 milioni di euro (27,6 milioni di euro nel 2017) principalmente in relazione ai proventi da partecipazioni per il dividendo deliberato dalla controllata ACA, pari a 51,5 milioni di euro (34,6 milioni di euro registrato nel precedente esercizio); il patrimonio netto al 31 dicembre 2018 è pari a 706,6 milioni di euro.

Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione

Il Consorzio (25% ADR), avente per oggetto la promozione di corsi di formazione, studi e ricerche sull'integrazione europea in materia di trasporto, è in liquidazione dal 31 dicembre 2010 ed ha chiuso il 2018 con una perdita di 6 mila euro e un patrimonio netto negativo pari a 5 mila euro.

Leonardo Energia Società consortile a r.l.

La società consortile, partecipata per il 90% da Fiumicino Energia S.r.l. e per il 10% da ADR, ha per oggetto la produzione, trasformazione e trasporto di energia elettrica e termica in favore dei soci consorziati, mediante la gestione di:

- centrale di cogenerazione realizzata sul sito di Fiumicino di proprietà di Fiumicino Energia S.r.l. e messa a disposizione della società mediante un contratto di affitto di ramo di azienda;
- centrale termica messa a disposizione da ADR mediante contratto di subconcessione.

La società ha chiuso il 2018 in pareggio; il patrimonio netto al 31 dicembre 2018 è pari a 268 mila euro.

La Convenzione - Contratto di Programma

Sviluppo del sistema aeroportuale romano

La Convenzione di gestione aeroportuale e il Contratto di Programma

ADR gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale della Capitale formato dagli scali di Fiumicino e Ciampino in virtù della concessione affidata alla Società con Legge 10 novembre 1973, n. 755 e dell'Atto Unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma, ai sensi dell' art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni, in Legge 3 agosto 2009, n. 102, comprensiva dei principi e criteri per il suo aggiornamento periodico" stipulato il 25 ottobre 2012 ed approvato con D.P.C.M. del 21 dicembre 2012. L'Atto Unico ha sostituito la precedente Convenzione di gestione n. 2820 del 26 giugno 1974 e disciplina i rapporti tra la concessionaria ADR ed ENAC fino a scadenza della concessione (30 giugno 2044). Successivamente alla Convenzione del 25 ottobre 2012, ENAC e ADR hanno stipulato tre Atti Aggiuntivi: il 27 dicembre 2012 (recepisce le modifiche apportate al testo dal DPCM del 21 dicembre 2012), il 23 dicembre 2013 (recepisce rimodulazione dei diritti di imbarco passeggeri originanti ed in transito) ed il 9 dicembre 2014 (individua ulteriori meccanismi di misurazione della qualità dei servizi).

Il quadro normativo così approvato ha definito un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide fino al termine della concessione permettendo il finanziamento del piano di investimenti di ADR mediante accesso ai mercati finanziari. I pilastri della Convenzione-Contratto di Programma sono:

- chiarezza di diritti ed obblighi del concessionario e di ENAC in tutte le circostanze, comprese le situazioni che possono portare alla risoluzione della Convenzione;
- identificazione di obiettivi di efficienza e qualità dei servizi aeroportuali soggetti a regolamentazione economica;
- aggiornamento dei criteri per la determinazione delle tariffe sulla base dei costi effettivi dei servizi, delle previsioni di traffico, del piano di investimenti e degli obiettivi di qualità, in linea con le best practice internazionali;
- ruolo centrale del piano di investimenti, sia a breve che a lungo termine.

L'entrata in vigore dell'Atto Unico ha originato alcuni ricorsi presso TAR del Lazio e al Capo dello Stato; ad oggi tutti i ricorsi sono stati definiti, ad eccezione di quello promosso dal Comune di Viterbo a seguito dello stralcio dal Piano di Sviluppo infrastrutturale della realizzazione del terzo scalo del sistema aeroportuale romano. Per approfondimenti, si rinvia alla sezione "Contenzioso" delle Note illustrative del Bilancio Consolidato.

Il DL 25 novembre 2015, n. 185 recante "Misure urgenti per interventi nel territorio" convertito con Legge 22 gennaio 2016 n. 9, all'Art. 9 (Revoca finanziamenti interventi non attuati e abrogazioni procedure per aeroporti), comma 3 ha disposto l'abrogazione dell'articolo 71, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27. Sostanzialmente, con l'abrogazione dell'art. 71, gli interventi infrastrutturali per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino non sono più equiparati alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (cosiddette "grandi opere") e ad essi ritorna ad applicarsi la normativa ordinaria previgente in tema di iter approvativi (es.: approvazione dei progetti da parte di ENAC). È quindi inapplicabile l'originaria formulazione dell'Art. 9, comma 5 del Contratto di Programma (così come modificato dal D.P.C.M. del 21 dicembre 2012) che stabiliva la competenza del Comitato interministeriale per la programmazione economica ("CIPE") per l'approvazione dei progetti.

Principali elementi del Contratto di Programma

- **Struttura tariffaria:** la struttura tariffaria si basa su criteri riconosciuti a livello internazionale di correlazione con i costi delle infrastrutture e dei servizi, promuovendo obiettivi di efficienza come previsto dalla direttiva 2009/12/CE e dalla L. 27/2012 che ha recepito la stessa direttiva nell'ordinamento nazionale. Le regole tariffarie sono impostate fino al termine della concessione e si basano su:
 - metodo del “*price cap*” (“*RAB-based*”) che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica. Viene, inoltre, determinato il valore della RAB iniziale al 1 gennaio 2013 in 1,8 miliardi di euro che è aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria;
 - “*dual till*” in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
 - previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra/al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC.
- **Revisione delle tariffe:** il Contratto di Programma definisce in modo chiaro, in termini di contenuti, modalità e tempistica, i meccanismi e le motivazioni che richiedono l'aggiornamento del piano economico-finanziario al 2044, dei periodi regolatori decennali, a loro volta suddivisi in sottoperiodi regolatori quinquennali, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.
- **Remunerazione ammessa:** per il primo quinquennio tariffario (2012-2016), il costo medio del capitale (*Weighted Average Cost of Capital* o “WACC”) reale *pre-tax* è stato pari a 11,91%. Per il secondo quinquennio (2017-2021) lo stesso è stato fissato al valore di 8,52% per riflettere le modificate condizioni dei mercati finanziari (in particolare per l'abbassamento del costo del debito pubblico italiano). Relativamente al rendimento riconosciuto sul capitale il Contratto di Programma definisce chiaramente parametri e criteri del loro aggiornamento a fine quinquennio e decennio regolatorio. Per le nuove opere di particolare valore strategico e ambientale è previsto che il WACC reale *pre-tax* di cui sopra sia incrementato di un valore compreso fra 2% e 4%.
- **Differenze di traffico tra forecast e consuntivo:** le variazioni del traffico rispetto alle previsioni incluse in un *range* del +/-5% saranno a beneficio/carico di ADR. In presenza di variazioni superiori, il 50% dei maggiori ricavi sarà accantonato per gli investimenti futuri senza alcun impatto sulle tariffe; se inferiori, il 50% dei minori ricavi sarà incluso nei costi ammessi per i calcoli tariffari del successivo sotto-periodo di cinque anni. Variazioni di traffico particolarmente significative possono legittimare la richiesta di modifiche agli interventi strutturali previsti.

Aggiornamento tariffario

Dal 9 marzo 2013, prima applicazione dell'Atto Unico, ogni anno le tariffe in vigore sono calcolate secondo i principi contenuti nel Contratto di Programma.

Le regole del Contratto di Programma prevedono l'aggiornamento annuale delle tariffe al fine del mantenimento della correlazione fra ricavi dei servizi regolati e relativi costi. L'aggiornamento prevede (i) da parte di ADR, il rispetto della procedura di consultazione con l'utenza secondo principi emessi da ENAC, nel rispetto di tempistiche e modalità già tratteggiate nella direttiva UE 2009/12/EC in materia di diritti aeroportuali; (ii) da parte di ENAC, l'approvazione delle tariffe a valle di verifica dei valori presentati dall'azienda nella proposta di aggiornamento e le comunicazioni di rito (pubblicazione su sito *web* e comunicazione a IATA).

Durante il 2016 è stato condotto l'insieme di attività di aggiornamento dei parametri tariffari per il quinquennio 2017-2021 e dei sottostanti allegati tecnici al Contratto di Programma, integralmente disponibili sul sito dell'ENAC. Durante il 2018, ADR ed ENAC hanno provveduto alla consultazione con l'utenza e alle verifiche relativamente ai valori tariffari che saranno in applicazione a partire dal 1° marzo 2019.

Consultazione con gli utenti e proposta tariffaria 2019

Il 10 agosto 2018, ADR ha avviato la consultazione annuale prevista per l'aggiornamento tariffario con la pubblicazione sul proprio sito *web* della documentazione rilevante. Il 2 ottobre 2018 si è svolto l'incontro con gli utenti aeroportuali (vettori, *handler* ed altre parti interessate) in merito alle tematiche inerenti gli investimenti, l'andamento del traffico, gli aspetti di qualità e ambiente. In quella sede sono stati illustrati i principali interventi infrastrutturali completati e quelli in corso, in coerenza con quanto previsto nel secondo quinquennio di vigenza del Contratto di Programma. È stata, infine, rappresentata la proposta tariffaria per l'annualità 2019 (in applicazione dal 1° marzo) secondo il principio della correlazione ai costi stabilito dal Contratto di Programma. La procedura di consultazione si è conclusa il 16 novembre 2018 con la pubblicazione della proposta tariffaria finale del gestore aeroportuale. Il 24 dicembre 2018 ENAC, con pubblicazione sul proprio sito *web*, ha deliberato le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2019. In base a quanto stabilito, per lo scalo di Fiumicino, il rapporto tra massimi ricavi ammessi ai servizi regolamentati e passeggeri paganti i diritti, come da Contratto di Programma, è pari a 30,1 euro, in calo dell'1,4% rispetto all'anno precedente; per lo scalo di Ciampino, invece, i corrispettivi variano, in media, del +2,2%.

La consultazione periodica da parte del gestore aeroportuale è intesa a rappresentare agli utenti i progetti di sviluppo dell'infrastruttura, i risultati in termini di qualità del servizio ed i corrispettivi previsti nella proposta tariffaria per l'anno successivo. La procedura di consultazione è svolta nel rispetto del fondamentale principio di trasparenza sancito dall'art. 6 della Direttiva UE del 2009 sui diritti aeroportuali. Il 20 marzo 2015, con la pubblicazione della procedura per la definizione delle controversie in caso di mancato accordo sui diritti aeroportuali, ENAC ha dato ulteriore applicazione a quanto previsto dalla direttiva UE in materia di consultazione dell'utenza.

Gli obiettivi strategici

Con l'effettuazione degli investimenti previsti nel Contratto di Programma, ADR ha proseguito la realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale di Roma; la realizzazione delle nuove infrastrutture avviene nel rispetto di un equilibrato rapporto tra domanda e offerta, garantendo il costante miglioramento del livello di servizio offerto al passeggero.

In particolare, l'apertura all'esercizio dell'Avancorpo del Terminal 3 e del connesso nuovo Molo di Imbarco, avvenuta nel dicembre 2016 ed entrata in piena operatività nel 2017, ha consentito di ampliare la capacità aeroportuale dei *terminal* di Fiumicino di 6 milioni di passeggeri/anno, nel rispetto delle previsioni del Contratto di Programma, conferendo allo scalo un assetto più completo e organico soprattutto relativamente ai voli e passeggeri non Schengen. Nel 2017 e nel 2018 sono, inoltre, proseguiti una serie di interventi-chiave nei temi: qualità del servizio, capacità, sostenibilità ambientale, esercizio operativo, ridondanza impiantistica, sviluppo tecnologico, armonia degli ambienti. L'obiettivo di lungo termine del Gruppo ADR è di realizzare, nel periodo di vigenza della Concessione, un sistema aeroportuale in linea con le *best practice* internazionali che sia motore dello sviluppo socio-economico del territorio locale e del sistema Paese, nonché porta di ingresso per il traffico intercontinentale. In particolare, sono previsti:

- lo sviluppo di Fiumicino al fine di renderlo uno dei principali *hub* a livello europeo, sia per volumi, aumentandone la capacità, sia per gli *standard* dei servizi offerti al passeggero;
- la riqualifica di Ciampino, migliorando i servizi attualmente offerti, in linea con il *Masterplan*, in corso di approvazione anche dal punto di vista ambientale.

Il Programma di investimenti

Ai sensi della Convenzione di Gestione, sussiste in capo ad ADR l'impegno a garantire un'adeguata e progressiva pianificazione ed attuazione dello sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale che traguardi l'intera durata residua della concessione (30 giugno 2044). Il dimensionamento infrastrutturale oggetto di tale pianificazione, oltre a tenere conto delle direttive dell'ENAC, deve altresì garantire il mantenimento di elevati livelli qualitativi in funzione della stima di crescita del traffico concordata con l'amministrazione concedente.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale

L'impegno di realizzazione degli investimenti in capo ad ADR, che costituisce, ai sensi della Convenzione, il "Piano di Sviluppo Aeroportuale", è articolato in "periodi regolatori" di dieci anni – attualmente è in corso il primo periodo 2012-2021 – e "sotto-periodi regolatori" di cinque anni.

A seguito dell'approvazione dei *Masterplan* di Fiumicino e Ciampino al 2044, avvenuta nell'ottobre 2015, ADR, in ottemperanza a quanto richiesto da ENAC, ha predisposto nel 2016 il *Masterplan* all'orizzonte 2030 dello scalo di Fiumicino e il correlato Studio di Impatto Ambientale. Il *Masterplan* al 2030 è stato trasmesso nel mese di ottobre 2016 ed è stato approvato da ENAC nel febbraio 2017. Con riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del *Masterplan* di Fiumicino al 2030, avviata il 30 marzo 2017 e la cui istruttoria è tuttora in corso, ADR, a seguito di incontri di condivisione con il Ministero dell'Ambiente (MATTM) ed ENAC, tenuto conto delle osservazioni emerse e, in particolare, della situazione in evoluzione in merito alla definizione del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, ha richiesto ad ENAC, il 20 giugno 2018, di sottoporre al MATTM istanza di sospensione della procedura di VIA; successivamente ENAC ha trasmesso la richiesta di ADR al MATTM, chiedendo un tempo di sospensione di circa 10 mesi. Il MATTM, ricevuta tale richiesta, ha fissato il termine del periodo di sospensione al 22 aprile 2019.

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

Con riferimento all'impegno di realizzazione degli investimenti del Piano di Sviluppo posto a carico di ADR ai sensi della Convenzione vigente, si sottolinea che, essendo la determinazione e l'adeguamento delle tariffe regolamentate basati sull'applicazione di una metodologia "*RAB-based*", al termine di ciascun anno le parti (concedente e concessionaria), in sede di determinazione dei livelli tariffari da applicare nell'annualità successiva, procedono alla consuntivazione degli investimenti eseguiti e verificano la necessità di apportare eventuali correttivi alle stime di traffico del quinquennio. Qualora ne ricorrano i presupposti, possono, in quella sede, concordare la necessaria rimodulazione del programma di dettaglio degli investimenti del Piano.

Adempimenti in relazione al Piano di Sviluppo⁷

In ottemperanza a quanto previsto nella Convenzione - Contratto di Programma e ai documenti tecnici pluriennali per il sottoperiodo 2017-2021 approvati da ENAC nel 2016, ADR ha proseguito l'invio a ENAC dei progetti degli interventi previsti, in linea con i piani di sviluppo aeroportuali approvati, con i dettagli degli interventi da realizzare in funzione degli obiettivi strategici di capacità, qualità, livello di servizio e sostenibilità ambientale. Per Fiumicino, l'assetto generale è in linea con quanto approvato nel progetto di completamento di Fiumicino Sud, e prevede, in particolare, l'ampliamento del Terminal 1 e la ristrutturazione e il miglioramento capacitivo del Terminal 3. Per quanto riguarda Fiumicino Nord, è stato previsto il completamento entro il 2028 del complesso costituito da una nuova pista di volo, un nuovo blocco *terminal* e piazzali connessi. Per Ciampino si prevede la razionalizzazione del traffico, in armonia con quanto previsto nello studio di impatto ambientale e nel piano di contenimento e abbattimento del rumore.

Nel 2018 ADR ha realizzato complessivamente investimenti per 171,6 milioni di euro, a fronte dei 408,1 milioni di euro previsti nel secondo anno del secondo sottoperiodo regolatorio (2017-2021) approvato da ENAC; la differenza, pari a -236,5 milioni di euro (-226,8 milioni di euro, al netto delle iniziative di sviluppo immobiliare), è dovuta prevalentemente ai seguenti fattori: ripianificazione interventi di realizzazione Quarta Pista e Fiumicino Nord in funzione dell'avanzamento delle procedure autorizzative; ripianificazione realizzazione svincolo autostradale area est, per tardata risoluzione ricorso su limite di competenza; diversa fasizzazione lavori Terminal Area Est, per conseguire ottimizzazioni operative; minori costi derivanti da ottimizzazioni progettuali; ripianificazioni progettazioni e lavori in coerenza con le previsioni di traffico, più contenute rispetto alle stime iniziali.

Conferenza dei Servizi del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud - Procedimenti di ottemperanza al Decreto VIA

Per quanto riguarda il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, tutti i procedimenti di verifica di ottemperanza, avviati a partire dal 2014 e relativi alle diverse prescrizioni del "Decreto VIA" (DM n. 236 dell'8 agosto 2013, come modificato dal DM 304 dell'11 dicembre 2014), da espletare verso il MATTM, riguardanti prescrizioni sia di carattere generale sia di carattere specifico, relative a tematiche quali la gestione delle terre, delle acque, la sistemazione dei cantieri e gli aspetti paesaggistici e di valorizzazione architettonica, sono stati puntualmente inoltrati come previsto dallo stesso Decreto e si sono per la maggior parte conclusi.

Intermodalità e connettività aeroportuale

Lo sviluppo degli accessi allo scalo di Fiumicino risulta di primaria importanza al fine di garantire un'adeguata risposta alle esigenze di mobilità e accessibilità connesse con la domanda di trasporto aereo sulla Capitale.

ADR, in collaborazione con ANAS, ASTRAL, Roma Servizi per la Mobilità e Strada dei Parchi, ha istituito un processo di collaborazione continua e costante per l'infomobilità, mediante l'emissione di un'apposita procedura che consente di divulgare le informazioni sul traffico o sugli eventi eccezionali che possono interferire con l'accessibilità agli aeroporti di Fiumicino e Ciampino; la divulgazione è attiva su diversi canali informativi, compresi pannelli a messaggio variabile su Grande Raccordo Anulare, Autostrada Roma-Fiumicino e principali arterie di Roma (ad esempio Tangenziale Est).

⁷ Dati ADR S.p.A. ITA GAAP.

In coerenza con il protocollo di intesa tra ADR e RFI (Rete Ferroviaria Italiana), firmato il 15 dicembre 2016, per il potenziamento, con oneri sostenuti da RFI, della stazione ferroviaria di Fiumicino Aeroporto, finalizzato all'incremento e al miglioramento del servizio su ferro, è stato completato lo studio di fattibilità tecnico-economica. Sono in corso ulteriori approfondimenti da parte di RFI per l'avvio della fase progettuale.

A fine 2018 ADR ha sottoscritto con ANAS ed ENAC la convenzione per la realizzazione dello svincolo autostradale in area est di Fiumicino, opera inserita nella "Convenzione e Contratto di programma" ENAC - ADR. Tale convenzione prevede che ADR esegua gli espropri e realizzi l'opera; a valle del collaudo l'infrastruttura passerà in gestione ad ANAS, come stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del procedimento sulla sicurezza stradale svolto ai sensi del DM 35/11.

Qualità e sostenibilità ambientale

Nell'ottica di sviluppare e gestire un sistema aeroportuale efficiente, migliorando di anno in anno i livelli dei servizi offerti ai passeggeri, ADR monitora periodicamente gli indicatori condivisi con ENAC nell'ambito del Contratto di Programma e relativi sia alla qualità del servizio che alla tutela dell'ambiente. Per ogni indicatore sono definiti obiettivi pluriennali di miglioramento nell'ottica di allineare gli scali aeroportuali gestiti ai migliori aeroporti internazionali comparabili. Gli esiti della misurazione dei suddetti obiettivi intervengono nella definizione degli aggiornamenti tariffari secondo le regole del Contratto di Programma.

Indicatori di Qualità

I principali indicatori di qualità concordati con ENAC per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino ed oggetto di consultazione insieme ai relativi *target* di miglioramento per il periodo 2017-2021 sono riportati di seguito.

- Servizi erogati:
 - disponibilità punti informazione operativi;
 - tempo di attesa in coda al *check in*;
 - tempo di riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio dal *block on*;
 - tempi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM);
 - tempo di attesa al controllo di sicurezza;
 - disponibilità di sedute in area *airside*.
- Percezione di qualità da parte dei passeggeri in merito a:
 - efficacia dell'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM);
 - qualità della connettività *wi-fi* (solo per l'aeroporto di Fiumicino);
 - presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace;
 - livello di pulizia delle *toilette*;
 - livello di comfort in aerostazione (solo per l'aeroporto di Ciampino).

Per informazioni sull'andamento complessivo degli indicatori di qualità si veda il paragrafo "Qualità del Servizio".

Indicatori Ambientali

Già nel 2016 ADR aveva provveduto a definire il nuovo sistema di indicatori ambientali da utilizzare per il secondo sottoperiodo regolatorio 2017-2021, recepito nel nuovo Allegato 10 al Contratto di Programma. Prendendo a riferimento le linee guida definite da ENAC nel 2015, era stato possibile selezionare un elenco di indicatori che, rispetto al precedente quinquennio (2012-2016), permettevano di definire obiettivi di miglioramento significativamente più rilevanti, nella prospettiva di sviluppare un sistema aeroportuale sempre più sostenibile. Nello specifico, i principali indicatori concordati con ENAC per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino ed oggetto di consultazione insieme ai relativi *target* di miglioramento per il periodo 2017-2021 sono riportati di seguito:

- riduzione del consumo di energia presso i *Terminal*;
- aumento produzione di energia da impianti fotovoltaici;
- sostituzione dei veicoli del *Car-Pooling* aziendale con veicoli ad emissioni ridotte;
- incremento della raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi presso le aree di transito passeggeri;
- riduzione dei consumi di acqua potabile per passeggero (per lo scalo di Fiumicino);
- verifica del rispetto delle clausole ambientali inserite nei contratti.

Nello specifico, nel periodo di riferimento (luglio 2017 – giugno 2018), relativamente allo scalo di Fiumicino, sono stati riscontrati risultati decisamente positivi:

- sul fronte energetico si nota un consuntivo dei consumi totali (81.920.630 kWh) inferiore rispetto a quello definito dall'obiettivo del Contratto di Programma (83.650.912 kWh), ed una relativa percentuale di energia prodotta da fonti rinnovabili (0,16%) superiore a quanto atteso per la prima annualità (0,00%);
- per quanto riguarda il tema del parco macchine aziendali, i veicoli ad emissioni ridotte risultano in percentuale decisamente superiori (15%) rispetto a quanto definito dal Contratto di Programma (6%) per la prima annualità;
- relativamente al tema della raccolta differenziata, sono state raggiunte presso le aree dei *Terminal* percentuali di rifiuti differenziati pari al 56%, contro l'obiettivo del 51% prefissato;
- per quanto concerne i consumi idrici, si è osservata una riduzione percentuale dei consumi pari al 14%, rispetto all'obiettivo prefissato dell'1% previsto per la prima annualità;
- infine, l'indicatore di verifica delle clausole ambientali inserite nei contratti evidenzia che il 19% dei contratti sono stati oggetto di verifica, contro l'obiettivo del 10% previsto dal Contratto di Programma. Anche per lo scalo di Ciampino sono stati osservati risultati complessivamente positivi, nonostante l'entrata in esercizio della nuova struttura dell'Aviazione Generale abbia avuto un impatto gravoso sui consumi energetici. In particolare:
- il consuntivo energetico, al termine della prima annualità, risulta leggermente superiore a quanto atteso (10.627.527 kWh); tuttavia la percentuale di energia prodotta da fonti rinnovabili resta in linea con l'obiettivo prefissato;
- sul fronte delle emissioni generate dal parco veicoli aziendale, i mezzi ad emissioni ridotte risultano in percentuale decisamente superiori (20%) rispetto a quanto definito dal Contratto di Programma (10%);
- per quanto concerne la raccolta differenziata, l'attuazione del sistema di raccolta "Porta a porta" presso lo scalo ha permesso di conseguire risultati decisamente positivi, per cui sono state raggiunte, presso le aree dei *Terminal*, percentuali di rifiuti differenziati pari al 54%, contro l'obiettivo del 35% prefissato;
- relativamente al tema delle verifiche delle clausole ambientali inserite nei contratti, si evidenzia che il 33% dei contratti sono stati oggetto di verifica, contro l'obiettivo del 10 % previsto dal Contratto di Programma.

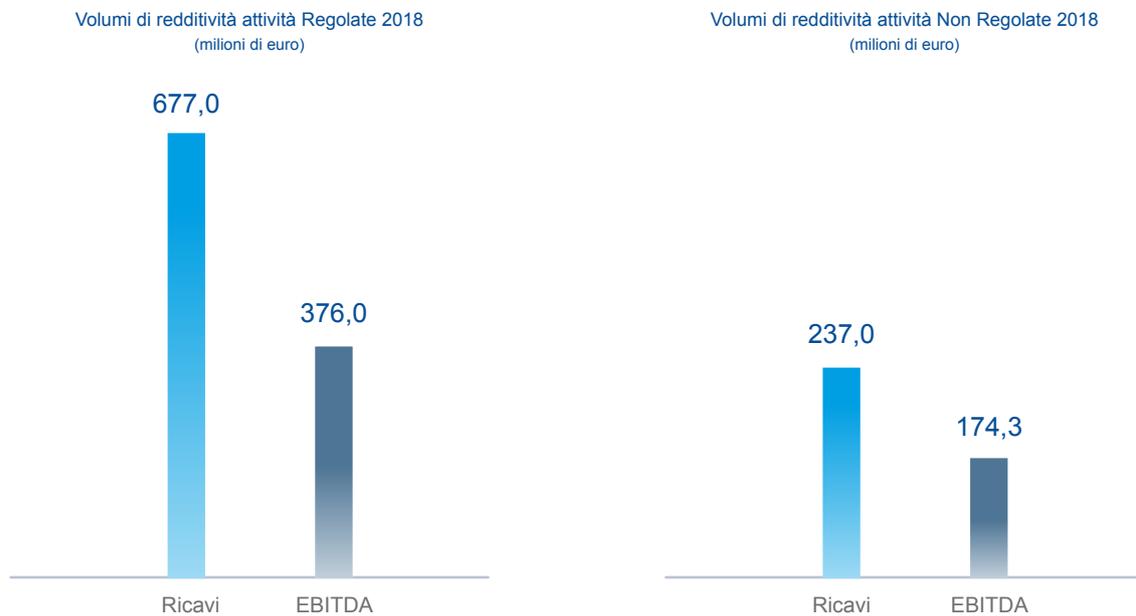
Tali risultati confermano l'attenzione di ADR alla tutela dell'ambiente e l'impegno messo in campo nella propria strategia di sviluppo sostenibile, che affianca ed allinea la dimensione aeroportuale al tema della sostenibilità e dei *Sustainable Development Goals* (SDGs) approvati dalle Nazioni Unite nell'Agenda 2030.

Contabilità regolatoria

La contabilità regolatoria viene sviluppata annualmente sul perimetro di attività della Capogruppo ADR secondo i principi contabili "Italian GAAP". Su tale base è possibile descrivere fatturato e redditività (EBITDA) delle attività di ADR regolate e non regolate.

Nel 2018 i ricavi da attività regolate, la cui revisione è in corso, sono stati pari a 677,0 milioni di euro (nel 2017 tale valore era pari a 647,2 milioni di euro), con una contribuzione all'EBITDA pari a 376,0 milioni di euro (348,9 milioni di euro nel 2017). Per le attività non regolate, prevalentemente gestite attraverso terzi sulla base di contratti di subconcessione, si sono registrati ricavi per 237,0 milioni di euro (nel 2017 tale valore era pari a 225,9 milioni di euro), con una contribuzione all'EBITDA pari a 174,3 milioni di euro (164,0 milioni di euro nel 2017).

GRAFICO 1
Volumi e redditività attività regolate e non regolate di ADR



LA SEZIONE DI
SOSTENIBILITÀ



Risorse umane

Il Gruppo ADR chiude il 2018 con un organico di 3.453 unità, in aumento di 76 unità (+2,2%) rispetto al 31 dicembre 2017. Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- incremento dell'organico di ADR Assistance per effetto della gestione del maggiore traffico dei PRM;
- incremento di organico di ADR Security, per effetto dell'incremento del numero passeggeri ai varchi sicurezza e dell'internalizzazione dell'attività di controllo sicurezza presso i varchi *staff* degli scali di Fiumicino e Ciampino (avviata ad agosto 2018).

Il personale con contratto a tempo indeterminato è pari a 2.789 unità, in crescita di 9 unità (+0,6%) rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

L'organico medio di Gruppo nell'anno 2018 è pari a 3.137,6 fte, in aumento di circa 26,7 fte (+0,9%) rispetto al 2017, principalmente dovuto a:

- ADR (+46,0 fte):
 - i. effetto a regime delle iniziative di internalizzazione e potenziamento delle attività di manutenzione avviate e concluse nel corso del 2017;
 - ii. internalizzazione dell'attività di vigilanza antincendio sullo scalo di Fiumicino, completamente compensata dall'esternalizzazione di una parte dell'attività di facchinaggio e di allestimento dei banchi *check in*;
 - iii. potenziamento delle aree Sviluppo Infrastrutture e *Real Estate*, anche in virtù dell'ulteriore impegno verso le tematiche di *compliance* infrastrutturale;
 - iv. potenziamento delle altre aree organizzative di supporto al *business*;
- ADR Assistance (+46,7 fte), per effetto delle maggiori assistenze PRM registrate nell'esercizio (+9,1%);
- ADR Security (-34,3 fte), per effetto di:
 - v. iniziative di efficientamento dei processi di controllo passeggeri ai varchi sicurezza, anche favoriti dagli interventi infrastrutturali previsti dal Piano di Sviluppo (es. nuovo *layout* T3 Est, chiusura T2) e che hanno consentito di migliorare la produttività fino al completo assorbimento dell'incremento traffico passeggeri (+4,2% rispetto all'anno precedente);
 - vi. iniziative di ottimizzazione di presidi non direttamente connessi all'andamento del traffico passeggeri (es. *control room*, vigilanza interpista, facilitazione passaporti, supervisione imbarchi e sbarchi del molo E, ecc), anche a compensazione dell'internalizzazione dell'attività di controllo sicurezza presso i varchi *staff* degli scali di Fiumicino e Ciampino conclusa ad agosto 2018;
- Airport Cleaning (-36,0 fte), per effetto di:
 - vii. azioni di efficientamento dei processi operativi che hanno portato all'attuazione di logiche "a traffico" sull'attività di pulizia dei servizi igienici, nonché alla ridefinizione delle frequenze dell'attività di pulizia straordinaria ed hanno compensato il maggiore impiego di personale sulle attività di pre-esercizio della nuova sede (conclusa a maggio 2018);
 - viii. completamento delle attività di pre-esercizio del Molo E (concluse a marzo 2017).

Sviluppo

Nell'ambito dei sistemi di *Talent management* del Gruppo ADR, nel corso del 2018 sono stati realizzati i seguenti processi di sviluppo risorse umane:

- *feedback session 2018*: un nuovo sistema di valutazione e sviluppo con un *focus* centrale sulla restituzione del *feedback*, esclusivamente qualitativo, che ha coinvolto 848 risorse di livello quadro ed impiegatizio e figure di coordinamento in ambito operativo. In base a tale processo i responsabili hanno incontrato ciascun collaboratore per restituirgli la fotografia della *performance* complessiva dell'anno 2017, offrendo loro un *feedback* chiaro e diretto volto ad individuare aspetti da sviluppare, rinforzare e migliorare per il proprio sviluppo professionale;
- *individual assessment*: un processo strutturato di valutazione delle competenze manageriali rivolto a 22 risorse e finalizzato ad individuare la "*readiness*" rispetto a ruoli di maggiore complessità, nonché alla definizione di piani di sviluppo professionali.

In coerenza con le politiche di sviluppo di Atlantia, nel corso del 2018 sono infine proseguiti i percorsi finalizzati alla valorizzazione dei Giovani *Professional* del Gruppo, quale bacino di potenziali risorse di valore per la costruzione della *pipeline* manageriale di medio lungo – periodo. Tali attività hanno riguardato percorsi di *induction* e *on boarding* per 42 risorse neo assunte, percorsi di *mentoring* a cura dei direttori del Gruppo ADR e colloqui di sviluppo con risorse di talento, curati da Risorse Umane.

Formazione

Nel 2018 per il Gruppo ADR è stato erogato un monte ore di formazione e addestramento di 82.269, per un totale di 14.921 partecipazioni ed un investimento economico complessivo di 575 mila euro. Sul totale delle ore di formazione erogate, il 46% è stato realizzato attraverso l'utilizzo di *trainer* del Gruppo ADR, confermando anche per il 2018 particolare focus sul *know how* dei formatori interni.

Con riferimento al tema del miglioramento della qualità del servizio al cliente, il Gruppo ADR ha rinnovato il proprio impegno nel progetto di *Customer experience education*, nell'ambito del quale sono stati realizzati training sull'accoglienza presso l'Aviazione Generale di Ciampino, interventi formativi di *On board training*, *Recurrent training*, Circoli di Qualità e formazione sulla *diversity*, per un totale di 1.642 partecipazioni ed un monte ore complessivo di 24.753 ore di formazione erogate.

Nell'ambito della sicurezza sul lavoro, il Gruppo ADR ha mantenuto alta l'attenzione attraverso la formazione specialistica sul D.Lgs. 81/08 e sul Documento di Valutazione dei Rischi, con 3.554 partecipazioni per un totale complessivo di 27.874 ore di formazione erogate.

Nel corso dell'anno sono stati progettati e realizzati internamente percorsi formativi rivolti al *management* del Gruppo ADR, con focus sulla *leadership*, la gestione dei collaboratori e del *feedback*. L'iniziativa ha riguardato complessivamente 206 partecipazioni per un totale di 1.648 ore erogate da formatori interni.

Relativamente alla formazione specialistica, le principali iniziative del 2018 hanno riguardato i seguenti percorsi:

- corso sulle nuove modalità e strumenti di lavoro: formazione tecnico/specialistica realizzata internamente sulla gestione ed utilizzo di nuovi strumenti e applicativi aziendali, con 666 partecipazioni per un totale di 1.279 ore erogate;
- corso di *Project management*, per migliorare l'efficacia nella gestione di progetti. Il corso ha coinvolto 19 risorse per un totale 760 di ore erogate;
- corsi e seminari per ingegneri e architetti, necessari all'ottenimento dei crediti formativi per il mantenimento delle abilitazioni professionali e volti all'approfondimento delle conoscenze tecniche. Le partecipazioni sono state 218 per un totale di 2.018 ore erogate;

- corsi specialistici per il miglioramento di competenze specifiche legate al ruolo (es: marketing aeroportuale, diritto trasporto aereo, tutela inquinamento acustico, deleghe e procure in aziende, ecc), che hanno visto il coinvolgimento di 45 risorse per un totale di 1.140 ore erogate;
- corsi in lingua inglese per infermieri professionali e responsabili di sala operativa che prestano servizio presso il Pronto Soccorso di Fiumicino e Ciampino, finalizzati a migliorare la comunicazione e la qualità percepita dai passeggeri che necessitano di assistenza. L'iniziativa ha coinvolto 7 risorse per un totale di 35 ore di formazione erogate.

Nel corso del 2018, il Gruppo ADR ha confermato la propria attenzione verso i temi di sostenibilità ambientale attraverso la progettazione e la realizzazione interna della formazione *Green expert*. L'obiettivo dell' iniziativa è stato quello di allineare fra loro le competenze ambientali delle risorse che si occupano di sostenibilità in azienda, al fine di promuovere una contaminazione dei saperi in materia ambientale. Le partecipazioni al progetto sono state 142 per un totale di 635 ore di formazione erogate.

Le tematiche relative alla *compliance* sono state trattate sia in modalità tradizionale (aula) che in modalità *e-learning*. Nello specifico, la formazione in aula ha visto 114 partecipazioni, per un totale di 315 ore di formazione erogate principalmente su tematiche relative al Nuovo codice degli appalti, al Responsabile della gestione del contratto (RGC), alla Certificazione anticorruzione ISO 37001 e alla *Due diligence* anticorruzione.

La modalità *e-learning* ha visto invece 5.128 partecipazioni, per un totale di 7.366 ore di formazione erogate, principalmente su tematiche relative alla *Policy* anticorruzione del Gruppo Atlantia, alla normativa *privacy* e al Regolamento generale di protezione dati personali (GDPR), al D.lgs. 231/01 nonché a tematiche più strettamente operative connesse alla gestione dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM), all'*Airside safety* e alle norme comportamentali sulla gestione delle emergenze.

Nel 2018, per la prima volta, ADR ha infine introdotto dei percorsi formativi su competenze trasversali in modalità multimediale. I percorsi hanno riguardato l'approfondimento delle competenze manageriali di guida e sviluppo dei collaboratori e di *problem solving & execution*, per un totale di 472 partecipazioni e 1.888 ore di formazione erogate.

Welfare

In ottica di sviluppo dell'*engagement* e del coinvolgimento delle comunità aeroportuali e territoriali di Fiumicino e Ciampino, in continuità con il 2017, è proseguito il programma *ADR Welcome*, progetto di alternanza scuola-lavoro rivolto agli studenti delle scuole superiori del territorio, che sono stati coinvolti in attività di informazione ai passeggeri presso gli scali di Fiumicino e Ciampino. Nel corso del 2018, il progetto è stato esteso anche ai figli dei dipendenti e in totale ha coinvolto 62 ragazzi, ospitati tra gennaio e luglio presso gli scali romani.

Per sostenere le leve di *engagement* e di motivazione dei dipendenti, sono state inoltre realizzate le seguenti iniziative:

- *talent day*: incontri di orientamento professionale per facilitare la conoscenza del mercato del lavoro, rivolti ai figli dei dipendenti tra i 18 ed i 27 anni, progettati ed erogati da formatori interni che hanno visto la partecipazione in totale di 32 ragazzi;
- borse di studio universitarie: bando di concorso per l'assegnazione di 8 borse di studio del valore unitario di euro 5.000, a favore dei figli dei dipendenti del Gruppo ADR per valorizzare il completamento della formazione universitaria;
- *summer camp*: campi estivi dedicati ai figli dei dipendenti con fascia d'età compresa tra i 4 e i 18 anni, per facilitare la conciliazione delle esigenze personali e professionali. L'azienda ha partecipato alla spesa complessiva del progetto, coprendo circa il 70% del costo, con l'adesione di 147 ragazzi;
- *green family day*: progetto nato dalla volontà di impegnarsi in azioni di *education* rispetto ai temi di sostenibilità

aziendale rivolte ai bambini, figli dei dipendenti del Gruppo ADR, avvicinandoli al mondo professionale dei genitori e facendo loro conoscere l'impegno dell'azienda verso l'ambiente. L'evento è stato strutturato in due momenti che hanno previsto un *tour* in pista e lo svolgimento di laboratori didattici rivolti ai bambini tra i 3 e i 12 anni, con il coinvolgimento di 140 bambini e di 100 genitori;

- o *flexible benefit*: strumento introdotto nel 2017 e confermato nel 2018, che ha visto il 2,9% dei dipendenti beneficiari (ossia 65 dipendenti su 2.224) utilizzare complessivamente il 2,1% del premio di Risultato complessivo in pieno regime di detassazione e decontribuzione, per l'acquisto di servizi di *welfare* per sé o per i propri familiari.



Sistema retributivo

Nel corso del 2018, i principali strumenti di incentivazione utilizzati a supporto delle politiche retributive aziendali sono stati i seguenti:

- o *Management by objectives* – MBO: retribuzione variabile a breve termine, che permette il perseguimento degli obiettivi di *business*, garantendo una correlazione tra *performance* aziendali e prestazioni individuali. Nel 2018 il sistema MBO ha interessato il 100% dei dirigenti, il 94% dei quadri e il 5% degli impiegati di livello 2A del Gruppo ADR;
- o MBO Annuale/Triennale: in continuità con il 2017, il 43% della popolazione dirigente, è stata interessata dal sistema di MBO “Annuale/Triennale 2017-2019”, che prevede sia una quota annuale degli incentivi legata a obiettivi individuali, che una quota triennale degli stessi legata ad obiettivi di qualità e di Gruppo;

- Piani *equity*: strumento di incentivazione variabile di medio/lungo termine definito dalla capogruppo Atlantia e dedicato agli amministratori e/o dipendenti della Società e delle sue controllate investiti di funzioni di rilevanza strategica per il conseguimento degli obiettivi aziendali, al fine di incentivarli nella valorizzazione della Società ed al tempo stesso importante strumento di engagement. Al 31 dicembre 2018, i Piani *equity* in vigore rivolti a beneficiari del Gruppo ADR risultano essere:
 - *Stock option 2011*: il terzo ciclo ha riguardato 16 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR;
 - *Phantom Stock Option 2014*: il primo ciclo ha riguardato 16 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR; il secondo ciclo ha riguardato 17 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR; il terzo ciclo ha riguardato 18 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR;
 - *Phantom Stock Option 2017 e Phantom Stock Grant 2017*: il primo ciclo di entrambi i Piani ha riguardato 23 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR; il secondo ciclo di entrambi i Piani ha riguardato 20 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR.

Tutti i Piani *Equity* Atlantia sono descritti nei rispettivi documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis, 1° comma del Regolamento Emittenti, a disposizione sul sito internet della capogruppo Atlantia (www.atlantia.it/it/corporate-governance/documenti-informativi-remunerazione.html).

La Relazione sulla Remunerazione 2018, pubblicata nel sito internet della capogruppo Atlantia (www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html), raccoglie informazioni e approfondimenti sui sistemi retributivi e ulteriori dettagli sui piani di incentivazione di breve e medio/lungo termine.

Modello organizzativo

Nel 2018 è stato variato l'assetto organizzativo di ADR attraverso i seguenti principali interventi organizzativi:

- revisione del modello di *Risk Management* in ottica di centralizzazione dei presidi delle società controllate nell'ambito del *Risk Officer* di ADR;
- ridefinizione dei ruoli dell'organizzazione aziendale titolari di posizioni di garanzia a tutela della Salute e Sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro di ADR e delle società controllate;
- formalizzazione del nuovo assetto dei Comitati aziendali;
- nuova articolazione organizzativa della Direzione Esercizio e Manutenzione finalizzata al miglioramento delle attività di *project management* della manutenzione ordinaria e straordinaria e della regia complessiva dell'attività di supervisione, monitoraggio e conduzione degli impianti;
- nuova articolazione organizzativa della Direzione *Real Estate*, volta ad una maggior focalizzazione delle attività sul coordinamento dei progetti di sviluppo immobiliare, nonché alla creazione di un presidio dedicato alla gestione del patrimonio immobiliare presso lo scalo di Ciampino;
- nuova articolazione organizzativa della Direzione Commerciale finalizzata alla gestione diretta dell'attività di *advertising* e sul miglioramento del presidio della gestione delle subconcessioni commerciali;
- è stata inoltre avviata la prima fase di internalizzazione del servizio di vigilanza antincendio dello scalo di Fiumicino.

Nel corso del 2018, il Gruppo ADR ha, infine, provveduto all'aggiornamento del proprio sistema normativo, con particolare riferimento alla normativa europea in materia di *Privacy* (*GDPR- General Data Protection Regulation*) e anticorruzione.

Relazioni industriali e sindacali

Nel corso del 2018 il confronto tra ADR e le parti sociali si è incentrato principalmente su:

- internalizzazione dell'attività di antincendio e della relativa struttura di coordinamento sullo scalo di Fiumicino;
- rinnovo dell'accordo triennale sul Premio di risultato, con l'introduzione di nuovi criteri di calcolo e consuntivazione del premio riferito all'anno 2017 e, specificatamente ad Airport Cleaning, l'introduzione di una nuova componente variabile di produttività individuale su base annua;
- istituzione dei "Permessi solidali", che introducono un meccanismo di solidarietà tra i dipendenti del gruppo attraverso la cessione volontaria e gratuita di giornate di ferie e altre tipologie di permessi a favore di colleghi bisognosi di assistere parenti che necessitano di cure;
- stabilizzazione di circa 70 contratti a tempo determinato di Airport Cleaning in contratti a tempo indeterminato ed introduzione di nuova flessibilità per le assunzioni CTD nei periodi di maggiore traffico (stagione "summer" da aprile a ottobre), in deroga alle causali previste dall'entrata in vigore del Decreto Dignità;
- destinazione delle risorse residue del Fondo Aeroportuale Previdenza e Assistenza verso la polizza sanitaria dei dipendenti;
- ridefinizione dei meccanismi di funzionamento operativo e dei ruoli professionali dell'area manutenzione impianti elettromeccanici e termici, nonché dei ruoli di coordinamento di ADR Assistance e ADR Security;
- iter autorizzativo per l'installazione di impianti audiovisivi presso la nuova palazzina degli uffici direzionali;
- accrescimento del livello professionale del personale dipendente, anche attraverso un accordo per la formazione finanziata, nonché, specificatamente per Airport Cleaning, alle attività di formazione/addestramento legate alle disposizioni del D.Lgs. 81/08 in merito alla normativa sulla sicurezza sul lavoro;
- partecipazione alla negoziazione del rinnovo del CCNL, avviata nell'anno sulla Parte generale, inerente tutti i comparti del trasporto aereo.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Il Gruppo ADR, in relazione alla tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro, ha adottato un sistema di gestione certificato secondo lo *standard* internazionale OHSAS 18001 applicato alle società ADR, ADR Security, ADR Assistance ed Airport Cleaning.

Nel 2018 si sono registrati 225 infortuni sul lavoro e 79 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro-casa). L'analisi di tali fenomeni e dei *near miss* viene sistematicamente effettuata al fine di identificare opportunità di miglioramento dei livelli di sicurezza per i lavoratori.

Nel corso del 2018 è stato avviato il progetto *HEART (Harm Elimination and Recognition Training)*, finalizzato a massimizzare la consapevolezza del personale in relazione ai rischi ed alle relative misure di prevenzione e protezione. È stato, inoltre, consolidato lo strumento del *Health & Safety Alert*, un documento di divulgazione su specifici eventi (infortuni, *near miss*, incidenti o condizioni di pericolo) con l'obiettivo di informare e sensibilizzare i lavoratori in merito a rischi specifici della loro attività. Gli *H&S Alert* sono diffusi presso le bacheche dei presidi, nella intranet aziendale o tramite *read&sign*.

Sempre nel 2018 sono state infine ridefinite, tramite la formalizzazione di apposite procedure operative, le modalità di valutazione specifica, controllo e autorizzazione dei lavori in quota e sulle coperture, attraverso lo strumento del permesso di lavoro, già introdotto per altre fattispecie di lavorazioni nel corso del 2017.

TABELLA 1
Principali indicatori Risorse Umane

	u.m.	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza puntuale)	n.	3.453	3.377	3.393
Dirigenti	n.	48	52	53
Quadri	n.	249	233	225
Impiegati	n.	2.004	1.947	1.963
Operai	n.	1.152	1.145	1.152
Organico del Gruppo ADR per società (forza puntuale)	n.	3.453	3.377	3.393
ADR	n.	1.401	1.389	1.309
ADR Tel	n.	55	57	54
ADR Assistance	n.	389	300	313
ADR Security	n.	990	955	1.030
ADR Mobility	n.	61	63	66
Airport Cleaning	n.	557	613	621
Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale (forza puntuale)	n.	3.453	3.377	3.393
Contratto indeterminato	n.	2.789	2.780	2.771
Contratto determinato	n.	664	597	622
	u.m.	2018	2017	2016
Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza media)	FTE	3.137,6	3.110,9	3.038,9
Dirigenti	FTE	51,5	51,3	51,8
Quadri	FTE	241,1	227,3	218,4
Impiegati	FTE	1.752,7	1.754,5	1.761,3
Operai	FTE	1.092,3	1.077,8	1.007,4
Organico del Gruppo ADR per società (forza media)	FTE	3.137,6	3.110,9	3.038,9
ADR	FTE	1.365,9	1.319,9	1.227,0
ADR Tel	FTE	57,4	55,4	52,4
ADR Assistance	FTE	350,6	303,8	295,6
ADR Security	FTE	780,2	814,5	879,5
ADR Mobility	FTE	62,5	60,2	64,7
Airport Cleaning	FTE	521,0	557,1	519,7
Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale (forza media)	FTE	3.137,6	3.110,9	3.038,9
Contratto indeterminato	FTE	2.581,1	2.587,6	2.404,8
Contratto determinato	FTE	556,5	523,3	634,1
Passeggeri/Dipendenti FTE	FTE	15.564	15.062	15.512
Organico del Gruppo ADR per fascia d'età				
< 35	%	26%	28%	30%
36-45	%	33%	32%	32%
46-55	%	29%	29%	28%
> 55	%	12%	11%	10%
Organico del Gruppo ADR per titolo di studio				
Laurea	%	23%	22%	21%
Diploma	%	53%	53%	53%
Tasso di turnover				
tasso di turnover negativo	%	2%	3%	3,0%
tasso di turnover positivo	%	3%	3%	11,1%

TABELLA 2
Indicatori Relazioni Industriali e SSL

	u.m.	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Percentuali dipendenti aderenti ad accordi collettivi	%	100%	100%	100%
Numero accordi firmati con le OO. SS.	n.	32	23	18
Diversity				
Donne su totale forza lavoro	%	33%	37%	38%
Donne in posizione manageriali	%	1,0%	1,0%	0,9%
Formazione				
Spese in formazione	Euro/000	575	980	715
Ore medie di formazione annue per dipendente	h	26	26	26
Formazione per area:				
Salute	%	35%	41%	31%
Sicurezza aeroportuale	%	16%	17%	10%
Manageriale	%	7%	5%	0%
Funzionale al ruolo – Tecnico Specialistica	%	42%	37%	59%
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro				
Spese in salute sul luogo di lavoro	Euro/000	956	825	851
Infortuni dipendenti	n.	304	259	298
Indice di gravità infortuni dipendenti	%	4,8%	2,6%	3,9%
Fatalità	n.	0	0	0
Numero dei Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza (RLS)	n.	11	11	7

Sicurezza aeroportuale (safety)

Certificazione aeroportuale

Fiumicino

All'aeroporto di Fiumicino è stato rilasciato il primo certificato di aeroporto italiano n. IT.ADR.0001 il 20 dicembre 2016, in conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio e alle relative norme attuative del Regolamento (UE) n.139/2014. In ottemperanza ai requisiti del suddetto Regolamento il gestore effettua un'attività di verifica di compliance sui processi principali del *Management System* del gestore. Nel corso del 2018 sono state eseguite 38 attività di audit così suddivise:

- 14 *audit* su processi principali del gestore;
- 5 *audit* diretti a società appaltatrici di servizi in capo ADR;
- 19 *audit* diretti su altrettanti operatori aeroportuali che esercitano attività in *airside*.

Sono, inoltre, state effettuate sette verifiche non programmate (*inspection*) scaturite a seguito di valutazioni del *Safety and Compliance Monitoring Manager* e dell'*Accountable Manager* circa criticità emergenti sullo scalo. Dalle attività di monitoraggio sono emersi un totale di 84 osservazioni di opportunità di miglioramento.

Nel 2018 il *team* di sorveglianza di ENAC ha eseguito attività di *audit* su numerosi processi aeroportuali a seguito dei quali sono stati formalizzati 23 osservazioni di opportunità di miglioramento, prontamente gestite dalle unità organizzative coinvolte.

In fase di conversione del Certificato di Aeroporto ENAC ha emesso 12 documenti di deviazione rispetto ai requisiti di certificazione. Di questi uno è stato classificato come ELoS (*Equivalent Level of Safety*) e, pertanto, da considerarsi come deviazione permanente che non necessita alcun piano di rientro. Gli altri dieci sono stati classificati come DAAD (*Deviation Acceptance and Action Document*) con dei piani di rientro schedulati. Delle otto azioni in scadenza nel 2018, due sono state differite tramite richiesta formale ad ENAC, cinque sono state chiuse, una è attualmente in fase di chiusura.

Ciampino

Il 31 luglio 2017, per lo scalo di Ciampino, è stato rilasciato il certificato di aeroporto italiano n. IT.ADR.0012 in conformità al Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio e alle relative norme attuative del Regolamento (UE) n.139/2014. In ottemperanza ai requisiti del suddetto Regolamento, a partire dalla conversione del certificato e fino a dicembre 2018 sono state svolte dal *Compliance Monitoring* di ADR:

- 21 verifiche programmate a processi/procedure principali del *Management System* del gestore;
- quattro verifiche straordinarie al processo di manutenzione mezzi di *handler* operanti sullo scalo a seguito di eventi di *safety*;
- una verifica straordinaria sul processo di addestramento del personale ad una società di rifornimento operante sullo scalo a seguito di un evento di *safety*;
- sei verifiche programmate a prestatori di servizi di assistenza operanti sullo scalo.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite un totale di 129 osservazioni di opportunità di miglioramento.

Nel corso del 2018 il *team* di Sorveglianza di ENAC ha eseguito numerose attività di audit a seguito delle quali sono state formalizzate 19 osservazioni di opportunità di miglioramento. Tutti i finding, scaturiti sia da attività di verifica da parte del Compliance Monitoring che da attività di sorveglianza dell'ENAC, risultano sotto monitoraggio e gestiti.

Gestione delle emergenze

Fiumicino

Il gestore aeroportuale, in linea con le previsioni del regolamento 139/2014, nel corso del 2017 ha finalizzato il progetto di revisione ed integrazione dei piani di emergenza dell'aeroporto di Fiumicino in un unico documento: il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA). Nel piano è evidenziato, tra gli altri, il compito per il gestore di elaborare e proporre al *Emergency Response Committee* ("ECR") un programma annuale di esercitazioni su scala totale e parziale. L'ECR è un comitato formalmente istituito, coordinato dal gestore aeroportuale e composto da esperti e rappresentanti di enti e società coinvolti nella gestione delle emergenze aeroportuali. I principali compiti dell'ERC sono:

- identificazione e revisione periodica degli scenari di emergenza aeroportuali;
- assistenza nella pianificazione delle esercitazioni totali o parziali delle varie tipologie di emergenza;
- attuazione del *de-briefing* delle esercitazioni o degli eventi significativi attinenti ai piani di emergenza definendo, ove necessario, opportune azioni di miglioramento che ogni soggetto, per le parti di competenza, deve adottare al fine di garantire una efficace gestione della emergenza;
- condivisione e approvazione di tutte le parti del PEA e dei suoi aggiornamenti previsti dal Regolamento 139/2014.

All'ECR si sono accreditati formalmente gli Enti pubblici ed i soggetti privati direttamente coinvolti nella gestione di eventi critici sul sedime aeroportuale tra i quali si segnalano: ENAC, ENAV, Corpo Nazionale dei vigili del Fuoco, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Ares 118, Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Agenzia delle Dogane, Dipartimento della Protezione Civile, etc.

La programmazione annuale delle esercitazioni per eventi di emergenza/incidente aeromobile, proposta da ADR, è approvata dall'ECR che delega il gestore aeroportuale a organizzare le esercitazioni entro i termini previsti.

Per l'anno 2018 il programma ha previsto l'organizzazione di una esercitazione su scala totale per allerta aeromobile che, di concerto la Direzione Marittima della Capitaneria di porto – 3° M.R.S.C. del Lazio, è stata sviluppata simulando uno scenario finalizzato all'attivazione simultanea dei rispettivi piani di emergenza. L'esercitazione, svolta nel mese di novembre, ha visto infatti la simultanea attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) e del Piano di Emergenza per il soccorso ad aeromobile incidentato in mare (PESAM), nel rispetto delle differenti finalità e responsabilità previste nei piani stessi.

Monitoraggio dei livelli di sicurezza

Fiumicino

In linea con quanto stabilito dal Regolamento europeo n.139/2014, dal 2006 ADR si è dotata per lo scalo di Fiumicino di un *Safety Management System* (SMS), ovvero di un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza (*safety*) prefissate. Il SMS effettua il monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e la gestione delle segnalazioni (*reporting system*) relativo agli eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali.

Nel corso del 2018 è stata finalizzata l'implementazione di un *software* per la gestione dei processi del SMS (reporting system, compliance monitoring, risk & change management), denominato *Ground safety*. Il nuovo *tool* permette, tra le altre funzioni, l'elaborazione di analisi di rischio basate sul modello *bow tie*, ovvero evidenziando minacce, barriere e conseguenze relativamente a eventi indesiderati. Conseguenze e barriere sono valutate anche quantitativamente attraverso l'integrazione nel *database* degli eventi e delle valutazioni di *compliance* effettuate secondo la programmazione annuale.

La classificazione e l'analisi delle segnalazioni ricevute dal SMS, con l'obiettivo del costante miglioramento dei livelli di sicurezza dello scalo, hanno portato nel corso degli anni ad una sensibile riduzione degli eventi incidentali sul sedime.

In particolare, a fronte di una media di oltre 2.700 segnalazioni annue ricevute dal SMS dal 2010, il rateo di danneggiamento agli aeromobili, pur avendo registrato un incremento rispetto all'anno precedente, ha avuto una riduzione del 56% nel confronto tra il primo triennio (2010-2013) e l'ultimo (2016-2018).

Vengono condivisi annualmente, nell'ambito del *Safety Board* e del *Safety Committee*, alcuni *Safety Performance Indicator* e relativi *target* periodicamente monitorati secondo la regolamentazione vigente. Il *Safety Board*, comitato composto dall'*Accountable Manager*, dai *Post Holder* (responsabili *safety* delle rispettive aree di competenza), dal *Safety & compliance monitoring manager* (responsabile del SMS) e dal *Training Manager*, definisce tali *target* e i relativi valori di allerta.

La scelta è basata sulle *performance* ottenute in un determinato periodo di riferimento precedente (annuale o pluriennale). Nel caso di superamento di un determinato livello di allerta in uno specifico periodo di monitoraggio, appropriate azioni di mitigazione vengono valutate nell'ambito del *Safety Board/Safety Committee* ed eventualmente messe in atto a fronte di un'analisi specifica volta ad analizzare le cause del *trend* anomalo.

Ciampino

Nel 2014, in linea con le richieste dell'Ente Regolatore, è stato istituito un presidio di *Safety Management* dedicato allo scalo di Ciampino, costituendo l'*Attività Safety Management CIA* che, nel 2016 con la nomina del *Safety Manager* di Ciampino, è divenuta indipendente dallo scalo di Fiumicino.

Il SMS effettua il monitoraggio continuo degli *standard* di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e la gestione dei dati (*reporting system*) relativo agli eventi aeronautici occorsi nelle operazioni aeroportuali.

Nell'ambito del *Safety Board* e del *Safety Committee*, i *Safety Performance Indicator* e relativi *target* sono periodicamente condivisi e monitorati secondo la regolamentazione vigente. La scelta del *target* e dei valori di allerta è basata sulle *performance* ottenute in un determinato periodo di riferimento precedente (annuale o pluriennale). Nel caso di superamento di un determinato livello di allerta in uno specifico periodo di monitoraggio, appropriate azioni di mitigazione vengono valutate nell'ambito del *Safety Board/Safety Committee* ed eventualmente messe in atto a fronte di un'analisi specifica volta ad analizzare le cause del *trend* anomalo.

L'aeroporto di Ciampino è caratterizzato da un numero di eventi incidentali molto basso (nell'ordine di poche unità). Questo pone lo scalo ad un buon livello di *safety*, così come evidenziano i *Safety Performance Indicator* raffrontati, in termini di rateo a quelli raccolti nel corso di un *benchmarking* dei principali aeroporti europei.

Sicurezza delle operazioni airside

Fiumicino

La sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili (*airside*) per conto del gestore aeroportuale, secondo quanto previsto dal regolamento 139/2014, è sotto la responsabilità del *Post Holder Area* di Movimento ed è assicurata tramite il servizio Sicurezza Operativa di ADR. Le principali attività comprendono: ispezione programmata e su richiesta (h24) dell'area di movimento aeromobili, controllo dei lavori in *airside*, gestione del piano neve, gestione delle operazioni in bassa visibilità, coordinamento delle attività di ADR in *airside* in occasione dell'attivazione del piano di emergenza per incidente aereo, allontanamento volatili e altra fauna selvatica attraverso il servizio della Bird Control Unit (BCU) operativa h24, misurazione dell'azione frenante di pista e la rimozione del FOD.

Relazioni con il territorio

Il Gruppo ADR ha confermato il proprio impegno ad instaurare relazioni collaborative con tutti i suoi *stakeholder* di riferimento, ritenendo fondamentale il rapporto con l'ambiente economico e sociale circostante. Particolare rilevanza assumono in tal senso i rapporti con gli *stakeholder* locali (Regione Lazio, Amministrazione di Roma Capitale, Città Metropolitana di Roma, Comune di Fiumicino, Comune di Ciampino, Comune di Marino, Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – "MATTM", Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – "MiBACT", Soprintendenza Speciale ai Beni Archeologici di Roma), con l'obiettivo di assicurare una pianificazione dello sviluppo del territorio condivisa e ottemperare alle procedure approvative relativamente alle infrastrutture previste dal Contratto di Programma. A tal fine, il Gruppo ADR utilizza diversi strumenti e istituti autorizzativi e consultivi, volontari o previsti dalla normativa.

ADR, in collaborazione con ANAS, ASTRAL, Roma Servizi per la Mobilità e Strada dei Parchi, ha istituito un processo di collaborazione continua e costante per l'infomobilità, mediante l'emissione di un'apposita procedura che consente di divulgare le informazioni sul traffico o sugli eventi eccezionali che possono interferire con l'accessibilità agli aeroporti di Fiumicino e Ciampino; la divulgazione è attiva su diversi canali informativi, compresi pannelli a messaggio variabile su Grande Raccordo Anulare, Autostrada Roma-Fiumicino e principali arterie di Roma (ad esempio Tangenziale Est).

Nel 2018 sono proseguite, in collaborazione con le competenti Soprintendenze, le attività di indagini archeologiche sul sedime aeroportuale dell'aeroporto di Fiumicino, propedeutiche alla realizzazione delle infrastrutture previste nel Piano di Sviluppo Aeroportuale e ad alcuni interventi di manutenzione straordinaria.

Nel 2018 ADR ha sottoscritto, con ENAC, Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano e Regione Lazio, una convenzione relativa all'esecuzione di alcuni interventi urgenti di manutenzione straordinaria sui canali e sulle idrovore, presso cui confluiscono le portate idriche provenienti dallo scalo di Fiumicino, al fine di mitigare il rischio idraulico derivante da eventi pluviometrici di breve durata ed elevata intensità. Gli interventi urgenti e indifferibili sono stati in gran parte completati, mentre sono in corso di ultimazione i lavori di consolidamento delle sponde di uno dei canali principali (Canale delle Vignole).

Nel 2018 ADR ha, inoltre, sottoscritto una convenzione con ANAS, Aeronautica Militare, ENAC ed ENAV per i lavori di realizzazione del canale di gronda e delle relative vasche di laminazione dell'aeroporto di Ciampino, attività che consentirà di mitigare il rischio idraulico sia dell'aeroporto che della SS 7 Appia e sarà eseguita in zona militare a cura di ANAS; le spese saranno ripartite in funzione delle aree scolanti di competenza. ANAS nel 2018 ha espletato la gara per l'affidamento dei lavori.

A fine 2018 ADR ha sottoscritto con ANAS ed ENAC la convenzione per la realizzazione dello svincolo autostradale in area est di Fiumicino, opera inserita nella "Convenzione e Contratto di programma" ENAC - ADR. Tale convenzione prevede che ADR esegua gli espropri e realizzi l'opera; a valle del collaudo l'infrastruttura dovrà passare in gestione ad ANAS, come stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del procedimento sulla sicurezza stradale svolto ai sensi del D.M. 35/11.

Piani di Sviluppo e Valutazione di Impatto Ambientale

Per quanto riguarda il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, tutti i procedimenti di verifica di ottemperanza, avviati a partire dal 2014 e relativi alle diverse prescrizioni del Decreto VIA da espletare verso il MATTM, sono stati puntualmente inoltrati come previsto dallo stesso Decreto e si sono per la maggior parte conclusi. Sono in corso di invio alcuni elementi integrativi.

Con riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (“VIA”) del *Masterplan* di Fiumicino al 2030, avviata il 30 marzo 2017 e la cui fase istruttoria è tuttora in corso, ADR, a seguito di incontri di condivisione con il MATTM ed ENAC, tenuto conto delle osservazioni emerse e, in particolare, della situazione in evoluzione in merito alla definizione del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, ha richiesto ad ENAC, il 20 giugno 2018, di sottoporre al MATTM istanza di sospensione della procedura di VIA. Successivamente ENAC ha trasmesso la richiesta di ADR al MATTM, chiedendo un tempo di sospensione di circa 10 mesi. Il MATTM ha fissato il termine del periodo di sospensione al 22 aprile 2019.

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

Qualità del servizio

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

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

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

L'aeroporto Leonardo da Vinci ha conseguito anche un altro importante riconoscimento internazionale: si tratta del “*Best Airport Award*” 2018, assegnato allo scalo romano nel corso dell'assemblea annuale dell'Airport Council International Europe che si è svolta a Bruxelles. Il premio è stato attribuito da un *panel* di autorevoli esperti indipendenti del settore *aviation*, tra cui rappresentanti della Commissione europea, di EUROCONTROL, della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) e della European Travel Commission. I giudici hanno preso in esame quattro categorie di aeroporti, divise in base al traffico passeggeri, e hanno analizzato le loro *performance* nell'ambito di servizio alla clientela, efficienza delle infrastrutture, offerta *retail*, controlli di sicurezza e attenzione all'ambiente. Fiumicino è risultato primo assoluto nella categoria “Passeggeri superiori ai 25 milioni”, a cui appartengono i 20 principali aeroporti monitorati in Europa da ACI.

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

Nel 2018 le rilevazioni effettuate da ACI hanno evidenziato un valore *record*, mai raggiunto in precedenza. L'indice di soddisfazione complessiva dei passeggeri per i servizi offerti dall'aeroporto di Fiumicino è risultato pari a 4,40 (scala compresa tra 1-scadente e 5-eccezionale), in ulteriore incremento rispetto al dato medio annuo del 2017, pari a 4,28, confermando Fiumicino al primo posto tra gli *hub* dell'Unione Europea in termini di qualità dei servizi offerti ai passeggeri. A trainare l'*escalation* di Fiumicino sono stati servizi come i controlli di sicurezza, il miglioramento del *wayfinding* (in particolare modo la segnaletica interna e l'informazione ai passeggeri) e la cortesia e la disponibilità dello *staff* aeroportuale. In termini di *comfort*, significativo impatto hanno avuto l'igiene e la disponibilità delle *toilette*, insieme alla generale pulizia delle aerostazioni, costantemente monitorata da

personale aeroportuale dedicato.

Per quanto riguarda la qualità erogata, attraverso un sistema di monitoraggio capillare, costituito da più di 20.000 controlli oggettivi effettuati ogni mese presso gli scali di Fiumicino e di Ciampino, è stato possibile rilevare un sensibile incremento dei livelli di servizio offerti rispetto al 2017. In evidenza la riduzione dei tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio, che passano dai 22 minuti del 2017 per i voli nazionali (tempo nel 90% dei casi), ai 21 minuti del 2018 (-5%); scenario analogo per i voli internazionali, dove i tempi di riconsegna del 2018 sono stati pari a 31 minuti (tempo nel 90% dei casi) in calo del -6% rispetto ai 33 minuti registrati nel 2017. Stabili su livelli di eccellenza le *performance* relative alla pulizia *toilette*, dove in una scala compresa tra 1 (pessimo) e 4 (buono), la valutazione media è passata da 3,98 del 2017 a 3,99 del 2018. Anche sul versante della qualità percepita è stato rilevato un miglioramento delle *performance*, con una percentuale di passeggeri complessivamente soddisfatti che passa dal 93% nel 2017 al 97% nel 2018.

Anche nell'aeroporto di Ciampino sono state avviate numerose iniziative per migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri, con risultati evidenti in termini di qualità percepita: la percentuale di passeggeri complessivamente soddisfatta è passata dall'88% del 2017 al 91% del 2018. Da segnalare l'incremento della percentuale di passeggeri soddisfatti relativamente alla pulizia *toilette*, che ha fatto registrare un aumento di 5 punti percentuali, passando dall'84% del 2017 all'89% del 2018. Anche in termini di qualità erogata si possono apprezzare i miglioramenti rilevati nei tempi relativi al processo del controllo sicurezza, che si attestano a 4 minuti a fronte di 5 minuti del 2017 (tempi nel 90% dei casi).

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

Carta dei servizi

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

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

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

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

A livello di *performance* rilevate nel 2018, in termini di qualità erogata, per quanto concerne Fiumicino, si evidenzia complessivamente un andamento migliore rispetto a quanto rilevato nel 2017 (vedasi i dettagli riportati nella tabella seguente). In particolare, si evidenziano i progressi relativi ai tempi di riconsegna bagagli, dove sono stati registrati miglioramenti rispetto al 2017 fino a +6 p.p.. Anche il processo relativo al *check-in* registra un incremento di +0,8 p.p. attestandosi al 94,4%, rispettando ampiamente il nuovo target dei 12 minuti di attesa in coda al banco *common* per i voli non sensibili. Si mantiene stabile e su livelli elevati la *performance* del processo relativo al controllo del bagaglio a mano (97,3%).

Relativamente a Ciampino, l'analisi dell'andamento dei livelli di qualità erogata evidenzia nel 2018 *performance* superiori allo *standard* previsto in Carta dei Servizi per i processi del controllo di sicurezza e riconsegna del primo bagaglio, quest'ultimo in netto miglioramento rispetto al 2017 (+8 p.p.). Sotto il *target*, invece, gli indicatori relativi alla riconsegna dell'ultimo bagaglio, *check in* e la puntualità (dovuta soprattutto al ritardato arrivo degli aeromobili).

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

	u.m.	2018	2017 ^(*)	Standard
Fiumicino				
Attesa in coda al banco <i>check-in common</i> per voli non sensibili, entro 12 minuti	%	94,4	93,6	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 5 minuti per voli non sensibili	%	97,3	97,9	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti in ambito nazionale	%	93,7	91,6	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 24 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	98,7	96,3	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 26 minuti in ambito <i>Extra-Schengen</i>	%	98,9	96,1	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 23 minuti in ambito nazionale	%	94,1	92,4	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 32 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	96,7	94,5	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 34 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (narrow body)</i>	%	96,2	95,3	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 40 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (wide body)</i>	%	87,5	81,9	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	75,7	77,2	77
Ciampino				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> , entro 17 minuti	%	89,6	93,4	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 7 minuti	%	98,9	96,1	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti	%	97,1	89,2	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 25 minuti	%	82,5	86,5	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	74,1	85,2	85

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

Fornitori

Selezione dei fornitori

Le attività del Gruppo finalizzate all'affidamento dei contratti di lavori, forniture e servizi sono condotte secondo i seguenti principi:

- o rispetto delle Normativa Nazionale e Comunitaria (D.Lgs. 50/16, di seguito indicato come “Codice Contratti”);
- o rispetto del “Regolamento per l'affidamento dei contratti ad evidenza pubblica di importo inferiore alla soglia comunitaria” (di seguito indicato come “Regolamento Interno Contratti”);
- o rispetto della concorrenza e della non discriminazione fra i possibili concorrenti;
- o trasparenza dei comportamenti in tutta la fase concorsuale e negoziale;
- o efficienza ed efficacia dell'azione aziendale.

I contratti soggetti all'evidenza pubblica vengono affidati secondo quanto previsto dalle norme del Codice Contratti laddove siano di valore stimato, al netto dell'IVA, pari o superiore alle soglie comunitarie. I contratti di valore stimato inferiore a tali soglie, afferenti direttamente alle attività di cui all'art. 119 del Codice Contratti, vengono affidati, nel rispetto dei principi dettati dal Trattato CE a tutela della concorrenza, mediante il Regolamento Interno Contratti, adottato ai sensi dell'art. 36, comma 8 del Codice Contratti, disponibile nella sezione *Business/Fornitori* del sito www.adr.it. Tale Regolamento disciplina i principi da adottare nell'affidamento degli appalti (es.: rotazione dei fornitori, numero minimo di fornitori da invitare alle gare a seconda del tipo di appalto e del relativo importo, ipotesi nelle quali è consentito l'affidamento diretto,...). A tutti i concorrenti sono garantite le necessarie informazioni sugli avvisi di gara e gli esiti delle procedure di gara.

I fornitori sono tenuti ad iscriversi all'Albo Fornitori aziendale ADR ed è previsto un processo di qualificazione degli stessi come riportato nel Regolamento Interno Contratti. Inoltre, i fornitori sono tenuti, nello svolgimento delle loro attività, a rispettare i principi e le prescrizioni del Codice Etico e della *Policy* Anticorruzione adottati dal Gruppo, entrambi disponibili nella sezione *Azienda/Informazioni* istituzionali/*Corporate Governance* del sito www.adr.it. Una specifica clausola di accettazione del Codice Etico e della *Policy* Anticorruzione è inserita in ogni contratto e l'inosservanza costituisce grave inadempienza agli obblighi del contratto e legittima la Committente a valutare le opportune misure di tutela da adottare, tra cui quella di esercitare anche il diritto di risolvere il contratto. Per gli affidamenti degli appalti, il Gruppo si avvale di procedure gestite per via telematica sulla piattaforma “Portale Acquisti”. Tale piattaforma è stata introdotta nel 2008 per la gestione elettronica dei processi d'acquisto e permette di ottenere: massima trasparenza e pari opportunità nel processo di aggiudicazione delle gare, riduzione dei tempi necessari per la preparazione e l'invio delle offerte, maggiore efficienza ed efficacia nell'interazione grazie all'automazione e standardizzazione dei protocolli di comunicazione e autenticità, concorrenzialità ed integrità nello scambio dei dati.

Fornitori locali

Nel 2018, in termini di attività acquisitiva, l'impatto economico generato dal Gruppo sul territorio circostante è risultato estremamente significativo. In particolare, l'incidenza percentuale in valore, relativa ai fornitori locali, ovvero con sede nella regione Lazio, è aumentata, attestandosi al 60% del totale del negoziato.

TABELLA 1
Principali indicatori fornitori⁸

	u.m.	2018	2017	2016
Fornitori utilizzati	n.	729	694	648
Fornitori qualificati	n.	1.275	1.237	1.134
Incremento fornitori qualificati	%	3%	9%	10%
Numero ordini per tipologia				
Forniture	%	39%	34%	31%
Lavori	%	16%	9%	17%
Servizi	%	45%	57%	52%
Valore ordini per tipologia				
Forniture	%	10%	8%	9%
Lavori	%	44%	44%	45%
Servizi	%	46%	48%	46%
Numero ordini per provenienza geografica				
Locali	%	44%	50%	52%
Altro Italia	%	52%	46%	45%
Estero	%	4%	4%	3%
Valore ordini per provenienza geografica				
Locali	%	60%	47%	57%
Altro Italia	%	38%	51%	38%
Estero	%	2%	2%	5%

⁸ Per fornitori utilizzati si intendono quelli con ordini emessi nell'anno di riferimento. I dati si basano sulle attività acquisitive svolte dalla Direzione Appalti e Acquisti che rappresentano oltre il 90% del totale negoziato verso l'esterno.

Ambiente

Sostenibilità, mitigazione dell'impatto ambientale e miglioramento continuo: questi sono tre temi che da sempre guidano le scelte di ADR che, nel tempo, si è dotata di strumenti di monitoraggio e di autovalutazione, sempre più perfezionati, volti a monitorare e contenere l'impronta ambientale del "Sistema Aeroportuale".

Coerentemente con la consolidata attenzione verso tematiche ambientali, ADR ha conseguito la certificazione del proprio Sistema di Gestione Ambientale, secondo lo Standard ISO 14001, già dal 1999 per Fiumicino e dal 2001 per Ciampino. Tale certificazione a carattere volontario è il frutto di un percorso aziendale di autovalutazione e consapevolezza che ha contribuito negli anni allo sviluppo di una coscienza ambientale e di un'etica sostenibile, condivisa dai vertici e diffusa tra i dipendenti e i principali *stakeholder* di ADR. Anche nel 2018 ADR si è impegnata a riconfermare tale attestazione di conformità secondo i nuovi *standard* previsti dalla norma ISO 14001:2015. Nel 2018 è stata sviluppata un'articolata struttura di procedure operative che normano i comportamenti da adottare in aeroporto per assicurare le migliori *performance* ambientali. Coerentemente, è stato attivato un ampio programma di verifiche sulle modalità di gestione delle attività operative per assicurare il pieno rispetto delle regole definite.

In questo ambito, particolare attenzione è stata dedicata alla gestione dei soggetti terzi: chiunque gestisca attività operative in aeroporto, prima di iniziare ad operare, deve redigere un documento nel quale descrive come intende gestire gli aspetti ambientali legati alla propria attività. Il documento deve essere approvato da ADR e costituisce un impegno formale da parte del soggetto terzo, il cui rispetto viene verificato dalla funzione Ambiente e Sostenibilità in modo puntuale e sistematico.

Il 2018 è stato un anno di grandi cambiamenti; nel mese di giugno si è completato il trasferimento degli uffici direzionali in una nuova palazzina uffici: un edificio ad altissima efficienza energetica che prevede modalità lavorative innovative che hanno consentito di ridurre drasticamente l'impronta ambientale dell'area uffici rispetto alla precedente situazione.

Il rischio dell'invio a smaltimento di ingenti quantità di arredi è stato risolto attivando il progetto "Cambia il Destino", ovvero cedendo a titolo gratuito il mobilio presente nei vecchi uffici ad onlus, associazioni *no profit*, scuole, ospedali, comuni, municipi, altre strutture aeroportuali, enti intragruppo, etc. Il progetto ha permesso di reimpiegare oltre 2.000 mobili, tra armadi, sedie, scrivanie, cassettiere, librerie, scaffalature, ecc, trasformando il "destino in discarica" in riuso e nuova utilità.

Tra gli strumenti volti al miglioramento continuo, particolare rilievo assume la rendicontazione degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma stipulato con ENAC. Per ciascun indicatore sono definiti dei target di miglioramento annuale che contribuiscono a definire un percorso di miglioramento delle prestazioni aeroportuali in campo ambientale. I parametri periodicamente consuntivati definiti seguendo le linee guida emanate da ENAC vengono riassunti di seguito:

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

Come meglio illustrato nel paragrafo La Convenzione - Contratto di Programma, si rileva che l'andamento degli indicatori ambientali è stato ampiamente migliore rispetto a quanto previsto in fase di stipula.

La massima attenzione alla sostenibilità guida, inoltre, le modalità di progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali. Sin dalla fase di progettazione le strutture sono concepite secondo i più elevati *standard* di efficienza energetica, minimizzando il consumo delle risorse e riducendo al minimo il consumo di suolo. Nel 2018 ADR ha riconfermato il proprio approccio sostenibile nei riguardi dell'urbanizzazione del territorio continuando ad adottare, per le strutture in fase di progettazione/costruzione, criteri ecosostenibili previsti dalla certificazione volontaria LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) e promuovendo uno sviluppo "verticale" dell'aeroporto, senza aumentare di un solo metro quadrato il suolo impiegato.

Nello specifico la nuova Area Imbarco A, tuttora in fase di realizzazione a Fiumicino, l'Aviazione Generale realizzata presso lo scalo di Ciampino e, da ultimo, la *Business City*, che vedrà il suo completamento nel 2024, sono tutti progetti realizzati con i più elevati *standard* di sostenibilità a livello internazionale e non prevedono l'incremento del consumo di suolo.

Un'altra novità del 2018, apportata sul fronte della compensazione delle emissioni, ha riguardato lo scalo di Ciampino che, nel mese di marzo, ha ottenuto il massimo livello di accreditamento ACA (*Airport Carbon Accreditation*) di ACI Europe (Airport Council International), aggiudicandosi il titolo di aeroporto "neutrale", risultato già ottenuto per l'aeroporto di Fiumicino.

Relativamente al tema della mitigazione e prevenzione dell'impatto ambientale, il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che ADR ha strutturato e sviluppato costantemente, assume un'importanza fondamentale. Attualmente un sistema di misurazione capillare ed analitico delle principali matrici ambientali, oltre ad assicurare il rispetto rigoroso di tutti i parametri previsti dalla normativa di riferimento, consente di attivare le azioni necessarie al miglioramento continuo dei processi, verificandone costantemente l'efficacia e valutando la necessità di ulteriori interventi.

La pubblicazione *online* del *Report* di Sostenibilità del Gruppo ADR testimonia l'impegno di ADR sul fronte della sostenibilità e conferma la volontà aziendale di attivare un confronto trasparente e costruttivo con gli *stakeholder*.

Consumi idrici

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

In entrambi gli scali, la qualità dell'acqua potabile è garantita attraverso l'esecuzione di analisi chimico-biologiche, effettuate regolarmente nell'arco dell'anno.

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

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

A partire dal 2015, ADR ha monitorato l'andamento dei consumi idrici grazie alla progressiva installazione di misuratori di portata presso le centrali idriche di tutti gli edifici su cui transitano i passeggeri, e che pertanto coprono tutte le aree dove si può registrare un consumo di acqua dovuto al transito dei passeggeri. I dati desumibili dalla rete di contatori indicano un andamento dei consumi di acqua potabile che conferma il costante significativo miglioramento, con un andamento coerente con le azioni effettivamente messe in campo e con la dinamica del traffico passeggeri registrato.

Nel 2018, nello scalo di Fiumicino, ADR ha messo in esercizio, in corrispondenza degli otto principali contatori volumetrici di ACEA, altrettanti misuratori di portata/pressione in continuo collegati alla piattaforma di telecontrollo aeroportuale. Ciò ha permesso di avere in tempo reale un controllo puntuale dell'acqua fornita da ACEA nei punti di erogazione e un valore complessivo misurato della fornitura idrica totale dell'aeroporto.

Lo sforzo di ottimizzazione dei sistemi di misura dei consumi di acqua potabile ha consentito di quantificare in maniera ancora più precisa i risparmi che il costante lavoro di ottimizzazione dei consumi e di abbattimento delle possibili perdite della rete hanno consentito di conseguire: dal 2016 i consumi di acqua potabile sono diminuiti di oltre il 10% nonostante lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e del numero di passeggeri transitati sullo scalo.

Da tali dati è emerso che i valori desumibili dalla lettura dei contatori ACEA hanno un andamento che è risultato sottostimato. Pertanto, nella rendicontazione, si è ritenuto opportuno rimodulare i consumi degli anni 2015-2018 partendo dal dato 2018 misurato dai nuovi contatori aeroportuali sulla base delle percentuali di riduzione rilevate dai contatori posti nelle principali centrali idriche aeroportuali.

Consumi energetici

L'aeroporto di Fiumicino nel 2018 è stato alimentato con energia elettrica prodotta per il 97,8% da una centrale di cogenerazione presente sul sedime aeroportuale, mentre il rimanente 2,2% è stato acquistato dalla rete di distribuzione.

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

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

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

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

Per quanto concerne lo scalo di Fiumicino, nel 2018 sono stati consumati 169 GWh, con un indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) pari a 8,7, inferiore del 9% rispetto al 2017, grazie alle numerose azioni di risparmio energetico poste in essere sugli impianti e sui sistemi. Dal 2007 al 2018 l'indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) è passato da 16,3 a 8,7 con una riduzione del 47%. Tale andamento, confermando il *trend* in diminuzione degli anni precedenti, è dovuto ai significativi interventi di efficienza energetica, messi in atto continuamente negli anni. Nel 2018 sono, infatti, proseguiti gli interventi di efficientamento dei consumi energetici, tra i quali l'avvio di un sistema evoluto di gestione delle sequenze delle centrali frigorifere, l'ottimizzazione dei sistemi di automazione e regolazione degli impianti di condizionamento con logiche FDD (*Fault Detection and Diagnosis*) e l'installazione di grandi gruppi frigoriferi estremamente performanti. Tra le azioni di efficienza energetica,

si cita anche la regolazione dell'illuminazione, oltre alle continue attività di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia a *led*, ormai presenti sulla quasi totalità delle aree dei *terminal* e della viabilità esterna, che ha interessato anche le torri faro nei parcheggi aeromobili.

La pala eolica da 10 kW installata a giugno 2017 si è dimostrata affidabile e con una buona produzione; nel 2018 ha prodotto 13.517 kWh, mentre l'impianto fotovoltaico installato all'area di imbarco E e all' Avancorpo ha prodotto 383.690 kWh.

Nel 2018, nell'ambito della procedura aziendale sul Controllo dell'Efficienza Energetica, sono state effettuate oltre 640 segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti, con conseguenti risparmi energetici.

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

Nel sito di Ciampino, nel 2018 sono stati consumati 11,4 GWh, con l'indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) pari a 8,7 ridotto del 24% rispetto agli 11,4 del 2009. Anche nello scalo di Ciampino sono proseguite le attività di efficientamento energetico.

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

Emissioni di CO₂

Dal 2011 ADR ha aderito al sistema di certificazione *Airport Carbon Accreditation (ACA)* di ACI Europe (*Airports Council International*) che prevede quattro livelli di accreditamento (*Mapping, Reduction, Optimisation, Neutrality*) con l'obiettivo di ridurre le emissioni dirette e indirette di CO₂.

Nel 2018, Fiumicino ha confermato il massimo livello 3+ di accreditamento ACA "*Neutrality*" e, nel mese di marzo, anche per Ciampino ADR ha ottenuto il medesimo livello di accreditamento ACA. Tale risultato, conseguito principalmente grazie ad azioni di risparmio energetico, ha contribuito a rafforzare ulteriormente la posizione dei due scali romani nel panorama mondiale come due dei pochissimi aeroporti ad aver conseguito tale risultato.

In entrambi gli scali la compensazione delle emissioni relative al 2017 dirette ed indirette (Scope 1 e 2) è avvenuta attraverso l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti certificati *Gold Standard* e *Voluntary Carbon Standard*, localizzati in Paesi non-Annex1 della *United Nations Framework Convention on Climate Change* e con l'evidenza dei contributi dei progetti stessi agli SDG (*Sustainable Development Goals*).

Produzione di rifiuti

Nel 2018 sono stati avviati ad impianti di recupero circa l'86% dei rifiuti totali prodotti a Fiumicino ed il 61% dei rifiuti prodotti a Ciampino. L'obiettivo di promuovere e sviluppare la differenziazione dei rifiuti si è riconfermato come priorità strategica di ADR anche nell'anno appena trascorso; in entrambi gli scali è ormai operativo un sistema di raccolta "porta a porta" che prevede l'applicazione di una tariffazione *ad hoc* volta a premiare i comportamenti virtuosi e a disincentivare le modalità di conferimento non conformi. Gli utenti serviti da tale sistema di raccolta possono controllare *on line* la propria prestazione attraverso l'accesso al sistema informatico di tariffazione.

Durante l'anno è stato portato avanti con regolarità anche il monitoraggio puntuale delle *performance* ambientali dei sub-concessionari *food & beverage* serviti dal "porta a porta", attraverso la redazione di una specifica reportistica che mette in relazione il fatturato e le superfici sub-concesse con la produzione di rifiuti dei singoli punti vendita. Gli esiti del monitoraggio sono stati inviati periodicamente ai sub-concessionari.

Nel 2018 è, inoltre, proseguita l'attività di verifica del conferimento dei rifiuti indifferenziati, come ulteriore strumento di stimolo alla corretta differenziazione. L'analisi, effettuata a campione su sacchetti di rifiuto indifferenziato, è finalizzata a verificare che all'interno la percentuale di rifiuto "differenziabile" sia inferiore ai livelli massimi previsti. I risultati non conformi vengono comunicati ai sub-concessionari affinché questi provvedano a migliorare le proprie *performance*.

Nel mese di settembre sono state installate due macchine compattatrici di imballaggi in plastica presso i controlli sicurezza al fine di ridurre la quantità di rifiuti liquidi da smaltire e garantire il recupero dei contenitori stessi come imballaggi in plastica.

Nel mese di novembre si è concluso con l'ENEA lo studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione di un sistema *green* di gestione e valorizzazione della frazione organica in ambito aeroportuale. Tale studio poneva l'obiettivo di promuovere la gestione sostenibile della frazione organica dei rifiuti mediante la realizzazione di un ciclo virtuoso basato su un "sistema a rete" di compostaggio a piccola scala (auto-compostaggio) che inizia e si conclude nell'ambito territoriale, dove il rifiuto organico viene prodotto. A tal proposito nel 2019 sarà realizzato nello scalo di Fiumicino un impianto pilota per il compostaggio della frazione organica prodotta dagli scarti alimentari provenienti dai ristoranti e bar dei *terminal*. Il *compost* ottenuto sarà avviato a spandimento nelle aree verdi dell'aeroporto, al fine di valorizzazione direttamente in loco il prodotto.

Scarichi idrici

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

- un impianto biologico a fanghi attivi per la depurazione delle acque reflue urbane con una capacità massima di trattamento pari a 40.000 A.E. (abitanti equivalenti);
- un impianto biologico a biodischi per la depurazione delle acque reflue urbane con una capacità massima di trattamento pari a 1.753 A.E.;
- cinque impianti di disoleazione e quattordici impianti di prima pioggia per il trattamento delle acque di dilavamento di piste e piazzali;
- otto impianti di raffreddamento impiegati per il condizionamento degli edifici presenti all'interno del sedime aeroportuale.

Tali impianti consentono di conferire nei corpi idrici superficiali adiacenti allo scalo di Fiumicino acque compatibili con gli *habitat* acquatici presenti nei canali ricettori e conformi ai limiti previsti dalla normativa vigente.

A fronte del costante sviluppo aeroportuale, nel secondo semestre del 2018 è stata presentata presso la Città Metropolitana di Roma Capitale una nuova istanza di autorizzazione per gli impianti di raffreddamento della Nuova Area Imbarchi C e sono state presentate le richieste di rinnovo per due dei cinque impianti di disoleazione e per i tredici impianti di prima pioggia a servizio di Pista 1.

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

Inquinamento acustico

In base alla normativa in vigore, gli scali di Fiumicino e Ciampino si sono dotati di un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale e li collega con i dati e la traiettoria del velivolo che li ha generati. Ad oggi sono presenti 16 centraline fisse a Fiumicino e 8 a Ciampino. Di volta in volta, in funzione di particolari esigenze, vengono effettuati controlli con centraline rilocabili (5 in totale per i due scali).

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

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

Per lo scalo di Ciampino sono state riscontrate alcune zone di "superamento dei limiti", peraltro già evidenziate negli anni passati, a fronte delle quali ADR ha presentato alle autorità competenti, già a partire dal 2013, il previsto Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR). L'attività di valutazione del piano da parte degli organi competenti si è conclusa, a seguito di varie revisioni e di aggiornamenti, alla fine del mese di dicembre. Il 7 gennaio 2019, sul sito del MATTM è stato pubblicato il relativo provvedimento (Decreto Ministeriale prot.n.0000345 del 18.12.2018 di approvazione del piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino).

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

TABELLA 1
Principali indicatori Ambiente - Fiumicino

	u.m.	2018	2017	2016
Consumi idrici				
Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:	m ³	2.092.978	2.109.997	2.190.036
Acqua potabile ⁽¹⁾	m ³	842.978	859.997	940.036
Acqua industriale e antincendio	m ³	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Consumi energetici				
Consumo totale di energia per tipologia:				
Energia elettrica	kWh	169.248.356	172.185.581	151.255.004
Metano ⁽²⁾	m ³	6.858.156	9.269.759	9.447.082
Gasolio ⁽³⁾	l	41.948	27.057	42.230
Consumo carburante verde per parco mezzi	l	67.283	78.265	87.063
Consumo gasolio per parco mezzi	l	390.167	372.896	369.184
Emissioni				
Emissioni dirette CO ₂	t	n.d. ⁽⁵⁾	2.794	2.850
Emissioni indirette CO ₂ ⁽⁴⁾	t	n.d. ⁽⁵⁾	55.701	58.820
Emissioni NOx ⁽⁶⁾	t	1.754	1.720	1.870
Rifiuti				
Produzione di rifiuti ⁽⁷⁾ :	t	11.545	11.719	10.705
Rifiuti urbani %	%	85%	79%	86%
Rifiuti speciali %	%	15%	21%	14%
Totale rifiuti avviati a recupero %	%	86%	84%	82%
Rifiuti prodotti per 1.000 passeggeri ⁽⁸⁾	t	0,2	0,2	0,2
Scarichi idrici				
Concentrazione COD e BOD5 del depuratore via F.lli Wright - media annuale				
COD in entrata	mg/l	990	1.375	874
BOD5 in entrata	mg/l	187	347	231
COD in uscita	mg/l	35	32	23
BOD5 in uscita	mg/l	8	8	7
Concentrazione COD e BOD5 del depuratore Zona Cargo - media annuale:				
COD in entrata	mg/l	473	290	324
BOD5 in entrata	mg/l	103	71	86
COD in uscita	mg/l	42	39	35
BOD5 in uscita	mg/l	9	10	10

- (1) I consumi relativi agli anni precedenti al 2018 sono stati ricalcolati rispetto a quanto pubblicato nelle precedenti Relazioni finanziarie, sulla base dei dati ottenuti dai nuovi misuratori di ADR (per ulteriori dettagli vedere paragrafo "Consumi idrici").
- (2) Comprensivo di energia termica acquistata espressa in m³ e gas metano per caldaie.
- (3) Dal 2017 il gasolio è utilizzato solo per gruppi elettrogeni e non più per riscaldamento.
- (4) Emissioni indirette legate al consumo energetico di Fiumicino, esclusi i consumi dei terzi.
- (5) A causa della consuntivazione di indicatori energetici complessi, il calcolo delle emissioni di CO₂ del 2018 verrà effettuato nel corso del 2019.
- (6) Il valore è stato stimato considerando la stessa tipologia di aeromobili e lo stesso contributo prodotto dalle restanti attività svolte sullo scalo di Fiumicino considerate nell'aggiornamento dell'inventario delle emissioni del 2016.
- (7) Comprensivo dei rifiuti prodotti da terzi e gestiti da ADR in qualità di intermediario.
- (8) Rifiuti solidi urbani.

TABELLA 2
Principali indicatori Ambiente - Ciampino

	u.m.	2018	2017	2016
Consumi idrici				
Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:	m ³	100.236	110.000	110.000
Acqua potabile	m ³	100.236	110.000	110.000
Acqua industriale	m ³	0	0	0
Consumi energetici				
Consumo totale di energia per tipologia:				
Energia elettrica	kWh	11.381.032	10.477.667	10.029.635
Metano	m ³	561.056	550.440	429.856
Gasolio ⁽¹⁾	l	3.000	4.550	2.930
Consumo carburante verde per parco mezzi	l	7.590	6.466	5.964
Consumo gasolio per parco mezzi	l	52.945	45.084	38.957
Emissioni				
Emissioni dirette CO ₂	t	n.d. ⁽³⁾	1.154	1.071
Emissioni indirette CO ₂ ⁽²⁾	t	n.d. ⁽³⁾	3.137	3.125
Emissioni NOx ⁽⁴⁾	t	175	350	320
Rifiuti				
Produzione di rifiuti per tipologia ⁽⁵⁾ :	t	1.702	1.271	1.125
Rifiuti urbani	%	99,9%	99,8%	96,5%
Rifiuti speciali	%	0,1%	0,2%	3,5%
Totale rifiuti avviati a recupero %	%	61%	36%	40%
Rifiuti prodotti per 1.000 passeggeri ⁽⁶⁾	t	0,3	0,2	0,2

(1) Dal 2016 il gasolio è utilizzato solo per gruppi elettrogeni e non più per riscaldamento.

(2) Emissioni indirette legate al consumo energetico di Ciampino, esclusi i consumi dei terzi.

(3) A causa della consuntivazione di indicatori energetici complessi, il calcolo delle emissioni di CO₂ del 2018 verrà effettuato nel corso del 2019.

(4) Il valore è stato stimato considerando la stessa tipologia di aeromobili e lo stesso contributo prodotto dalle restanti attività svolte sullo scalo di Ciampino considerate nell'aggiornamento dell'inventario delle emissioni del 2017.

(5) Comprensivo dei rifiuti prodotti da terzi e gestiti da ADR in qualità di intermediario.

(6) Rifiuti solidi urbani.

Si sottolinea che ADR si è avvalsa dell'esonero dalla predisposizione della dichiarazione non finanziaria in conformità a quanto previsto dall'art. 6, comma 1 del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, essendo la stessa ADR, insieme alle società del Gruppo, ricompresa nella dichiarazione di carattere non finanziario consolidata resa dalla capogruppo Atlantia S.p.A..

ALTRE
INFORMAZIONI



Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento

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

Convenzione Contratto di Programma

Proposta tariffaria 2019

Il 7 agosto 2018 è stata avviata da ADR la consultazione dell'utenza degli scali di Fiumicino e di Ciampino in merito alla proposta di aggiornamento dei corrispettivi regolati relativa all'annualità 2019 (1° marzo 2019 – 29 febbraio 2020), coerentemente con la vigente regolazione nazionale e comunitaria e con la "Procedura di consultazione tra gestore ed utenti aeroportuali per i contratti di programma in deroga e ordinari" emessa da ENAC il 31 ottobre 2014.

Al fine di assicurare il più ampio confronto con gli utenti, il 10 agosto 2018 ADR ha pubblicato, sul proprio sito *web*, i documenti informativi relativi alla proposta di aggiornamento tariffario 2019 sui quali gli Utenti sono stati chiamati ad inviare un primo *set* di osservazioni entro il 24 settembre 2018. Il 2 ottobre 2018 si è svolta l'audizione pubblica con gli utenti e il 26 ottobre 2018 è stato indicato come termine massimo per la ricezione delle eventuali ulteriori osservazioni conclusive. Il 5 novembre 2018 si è chiusa la procedura di consultazione nel corso della quale ADR ha provveduto a rispondere a tutte le osservazioni pervenute entro i due termini del 24 e 26 ottobre 2018.

Il 24 dicembre 2018, ENAC, in esito alla sua istruttoria volta all'aggiornamento dei corrispettivi regolamentati per l'annualità 2019, ha inviato la comunicazione relativa all'approvazione dell'articolazione tariffaria 2019 applicabile sugli scali romani a partire dal 1° marzo 2019, che poi ha provveduto a pubblicare sul proprio sito istituzionale.

L'aggiornamento tariffario per il periodo 1° marzo 2019 - 29 febbraio 2020 prevede che, in media, i corrispettivi dei due scali gestiti varino, rispetto ai corrispettivi vigenti⁹, del -1,4% nello scalo di Fiumicino e del +2,2% nello scalo di Ciampino.

Operazioni aeroportuali

Continuità dei servizi prestati da Alitalia SAI in amministrazione straordinaria

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

L'art. 2 del D.L. 14 dicembre 2018, n. 135, c.d. Decreto Semplificazioni ha modificato i termini per la restituzione del finanziamento statale concesso ad Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, prevedendo il rimborso entro 30 giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali oggetto delle procedure di cui all'art. 50 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 e, in ogni caso, non oltre il termine del 30 giugno 2019.

⁹ Calcolo eseguito sul rapporto fra i cosiddetti "massimi ricavi" e passeggeri paganti previsti nel Contratto di Programma per l'annualità 2019.

Infine, il DM 5 dicembre 2018, recante “Sostituzione del commissario straordinario delle società del gruppo Alitalia SAI in amministrazione straordinaria”, ha nominato commissario straordinario, con effetto immediato, in sostituzione del dimissionario dott. Luigi Gubitosi, l'avv. Daniele Discepolo.

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

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

Inquinamento acustico aeroportuale e abbattimento del rumore nell'aeroporto di Ciampino

- Approvazione del Piano di contenimento e abbattimento del rumore sullo scalo di Ciampino: terminato l'iter istruttorio con l'intesa sancita nella Conferenza Unificata del 22 novembre 2018, il 18 dicembre 2018 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha firmato il Decreto n. 345 del 18 dicembre 2018 di approvazione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore derivante dal traffico aeronautico dell'aeroporto di Ciampino. Il DM n. 345/2018 è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente il 7 gennaio 2019 e dell'avvenuta pubblicazione è stata data notizia sulla G.U. 19/01/2019, n. 16.
- Lavori Commissione aeroportuale antirumore di Ciampino: il 13 settembre 2018, ADR ha chiesto, ed ottenuto, da ENAC la convocazione della Commissione Aeroportuale Antirumore (ex art. 5 del D.M. 31.10.1997) per poter procedere alla sperimentazione di una nuova procedura di decollo sullo scalo di Ciampino che consentirebbe di migliorare il clima acustico sullo scalo e potrebbe, quindi, diventare una nuova procedura antirumore. La Commissione si è riunita il 3 ottobre 2018 e, in quella sede, ADR ha illustrato la nuova procedura di decollo predisposta da ENAV. La Commissione si è riunita nuovamente il 14 ottobre 2018 e ha deliberato di avviare, a partire dai primi giorni di gennaio, la sperimentazione della procedura di decollo presentata da ADR al fine dell'adozione della stessa come procedura anti rumore. Nella successiva riunione del 18 dicembre 2018, ADR ha presentato i risultati dei voli di “pre-sperimentazione” della nuova procedura ottimizzata fatti nelle precedenti due settimane con Ryanair. È stato confermato l'avvio della sperimentazione per il 3 gennaio 2019, per la durata 3 mesi. A maggiore garanzia della qualità della sperimentazione ADR ha, inoltre, offerto di collocare altre 3 centraline di rilevazione sul territorio.

Circolare ENAC “EAL – 24” relativa alle concessioni e subconcessioni di beni aeroportuali

Il 26 marzo 2018 è stata pubblicata da ENAC, sul proprio sito istituzionale, la circolare “EAL-24” che disciplina le concessioni e le subconcessioni di beni aeroportuali e abroga la precedente circolare del maggio 2001. Per i gestori aeroportuali, gli aspetti salienti della Circolare riguardano l'iter procedurale di affidamento delle subconcessioni a terzi di spazi aeroportuali per lo svolgimento di attività sia aeronautiche che immobiliari e commerciali. ADR ha consegnato a ENAC/Direzione Aeroportuale Lazio tre documenti con le proprie ipotesi applicative della Circolare riguardo all'affidamento delle subconcessioni di locali e/o aree per finalità aeronautiche, commerciali ed immobiliari, suddivise per singole tipologie di beni. Si è in attesa di una convocazione per la condivisione dei documenti.

Istruttoria ANAC appalto Molo C

Nell'ottobre del 2016, l'ANAC aveva avviato un procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. 50/2016 in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), formulando richieste di documenti e informazioni che la Società ha prontamente riscontrato. Nel mese di aprile 2018, l'ANAC ha inviato alla Società e ad ENAC le proprie risultanze istruttorie dalle quali risultano alcune criticità ravvisate in varie fasi dell'appalto. La Società ha esaminato le predette risultanze ed ha formulato le proprie controdeduzioni nei termini indicati (31 luglio 2018). A tutt'oggi non sono pervenute ulteriori comunicazioni da parte di ANAC.

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

Il 25 maggio 2018 è diventato efficace negli Stati membri dell'U.E. il Reg. (UE) 679/2016 "Regolamento Generale sulla protezione dei dati personali" (GDPR). Il GDPR ha introdotto nuovi adempimenti a carico delle imprese tra i quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, figurano: (i) l'obbligo di tenuta del c.d. registro dei trattamenti, che documenta tutte le attività della società che comportano la gestione dei dati personali; (ii) l'adozione di un modello strutturato che identifichi le azioni a carico della società in caso di c.d. "*data breach*"; (iii) l'obbligo di nomina di un *Data Protection Officer* (DPO), la nuova figura aziendale che vigilerà sulla conformità alle norme di legge dei trattamenti di dati personali eseguiti dalla società. È, inoltre, previsto un incremento dell'importo delle sanzioni amministrative nel caso in cui sia eseguito un trattamento illecito di dati personali da parte del Titolare o, comunque, vengano violate alcune norme del Regolamento. ADR, nel contesto della nuova disciplina comunitaria, ha proceduto a rivedere la propria *governance* in materia di *privacy* ed ha, quindi, definito ed implementato misure tecniche ed organizzative funzionali alla corretta gestione dei processi di trattamento di dati effettuati all'interno della realtà aziendale e di quella delle società del Gruppo.

Successivamente il D. Lgs. 10 agosto 2018, n. 101 recante le disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Reg. (UE) 2016/679 (GDPR) è intervenuto ad armonizzare il Codice della *Privacy* nazionale ai principi fissati nel Reg. (UE) 2016/679, primo fra tutti a quello di *accountability*.

Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione

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

Modello di organizzazione, gestione e controllo

ADR ha realizzato il progetto di revisione del proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo (Modello 231) con l'obiettivo di garantire che lo stesso rappresenti lo stato dell'arte in Italia, sotto il profilo sia dell'impianto che dei contenuti declinati. Il progetto è stato, quindi, condotto prendendo in considerazione le evoluzioni intervenute nelle *best practice* di riferimento e le novità giurisprudenziali in materia di responsabilità degli enti ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Sotto il profilo dell'output redazionale, l'attività di revisione si è anche posta l'obiettivo di semplificare e razionalizzare la Parte Generale del Modello 231 e rivedere l'impostazione delle Parti Speciali, passando da un'articolazione per "famiglia di reato" ad una per "macro-processi aziendali", allo scopo di allineare il Modello 231 alle più recenti prassi e facilitare, al contempo, la fruizione dello stesso da parte di tutte le Direzioni e Unità aziendali. Il Modello 231, a seguito del giudizio di adeguatezza ed idoneità espresso dall'Organismo di Vigilanza di ADR, è stato approvato nel mese di agosto 2018 dal Consiglio di Amministrazione di ADR.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento di società

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

L'informativa sull'attività di direzione e coordinamento richiesta dall'art. 2497 *bis* del Codice Civile è riportata in un'apposita sezione del Bilancio di esercizio (Allegato 1).

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

Rapporti infragruppo e con parti correlate

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

Con riferimento ai rapporti infragruppo e con parti correlate, si rinvia alla Nota 10 del Bilancio consolidato e alla Nota 9 del Bilancio di esercizio.

Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Andamento del traffico nei primi due mesi del 2019

Il Sistema Aeroportuale Romano, nei primi due mesi del 2019, ha evidenziato un incremento dei passeggeri trasportati del +4,0%, trainato dalla crescita del +5,1% del mercato Internazionale, grazie al significativo incremento della componente Extra UE (+9,0%), sostenuto in misura minore dal segmento UE (+3,3%). In lieve aumento il traffico Domestico, che chiude i primi due mesi in registrando una crescita del +0,6% rispetto al 2018.

TABELLA 1
Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	GEN. – FEB. 2019	GEN. – FEB. 2018	Δ%
Movimenti (n°)	52.027	49.392	5,3%
Fiumicino	44.533	41.448	7,4%
Ciampino	7.494	7.944	(5,7%)
Passeggeri (n°)	6.347.650	6.104.786	4,0%
Fiumicino	5.474.178	5.208.104	5,1%
Ciampino	873.472	896.682	(2,6%)
Merci (t)	25.135	26.608	(5,5%)
Fiumicino	22.258	23.843	(6,6%)
Ciampino	2.877	2.765	4,0%

Fiumicino

Il principale scalo italiano chiude i primi due mesi dell'anno con un volume di traffico in crescita del +5,1%, grazie all'aumento di capacità in termini di posti offerti (+8,3%) e di movimenti (+7,4%): questo andamento ha determinato una riduzione del tasso di riempimento degli aeromobili (-2,1 punti percentuali), che si attesta, nel periodo, al 69,5%. La performance positiva descritta è riconducibile al miglioramento dei risultati di traffico su tutti i settori di rete, con il mercato Internazionale che si pone come driver della crescita di Fiumicino (+6,6%), il cui incremento deriva principalmente dallo sviluppo della componente di lungo raggio (+5,7%) e più in generale di quella Extra UE (+8,6%), sorretta parallelamente dalla crescita del segmento UE (+5,3%). Anche il mercato Domestico infine incrementa il proprio volume di traffico, consuntivando una crescita del +1,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Ciampino

Lo scalo, nel periodo, registra un calo dei volumi di passeggeri trasportati (-2,6%), a fronte di una parallela riduzione dei movimenti degli aeromobili (-5,7%).

Occorre, tuttavia, evidenziare che buona parte dei risultati negativi sono da imputare al decremento di capacità e traffico dovuti alla parziale chiusura dello scalo nella giornata del 07 Febbraio a causa del ritrovamento di tre ordigni bellici e durante le giornate del 19 e 20 Febbraio a causa di un principio di incendio in un locale dell'aerostazione. La maggior parte dei voli interessati sono stati di conseguenza migrati sullo scalo di Fiumicino.

Altri avvenimenti significativi

- Il Decreto 10 gennaio 2019 emesso dall'Agenzia del Demanio definisce la modalità di determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2019-2021. L'Agenzia, in continuità con quanto già disposto in precedenza, ha confermato anche per il prossimo triennio la metodologia individuata con Decreto Interdirigenziale del 30 giugno 2003 e basata sul WLU (Work Load Unit o Unità di Carico, corrispondente a 1 passeggero o a 100Kg di merce o posta). Tale metodologia di calcolo è stata confermata come ancora valida sia da ENAC che dal Ministero delle infrastrutture e Trasporti, ed è in linea con quanto previsto all'art. 2 comma 4 dell'Atto Unico - Convenzione Contratto di Programma, laddove è previsto l'obbligo di ADR di corrispondere ad ENAC il canone annuo di concessione.
- Il 28 gennaio l'agenzia di rating Moody's è intervenuta sui rating di Atlantia e delle controllate ASPI ed ADR. L'agenzia ha confermato i rating delle tre società ed in particolare il livello Baa2 assegnato ad ADR. E' stata però rimossa la condizione di "review for downgrade" a cui le tre società erano state assoggettate a partire dal 22 agosto 2018 a seguito del tragico evento di Genova, con l'assegnazione di un *outlook* negativo.
- Alle ore 07:30 circa del 19/02/2019 si è verificato un principio d'incendio al piano seminterrato dell'aeroporto di Ciampino, sviluppatosi all'interno di un locale subconcesso da ADR ad un appaltatore specializzato in interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. I danni materiali diretti sono risultati di scarsa entità, tuttavia a causa del fumo e della fuliggine sprigionatasi, l'aerostazione è rimasta parzialmente chiusa il giorno dell'evento (operativi solo alcuni voli, sia in partenza che in arrivo) e totalmente interdetta al traffico aereo per tutto il 20/02/2019. Ad esito positivo dei controlli effettuati dalle Autorità competenti, l'aeroporto ha riaperto giorno successivo 21/02/2019 recuperando contestualmente la piena operatività. Sono tuttora in corso i necessari accertamenti e le opportune verifiche sulle cause dell'incendio oltretutto la valutazione dei danni diretti e indiretti causati ad ADR.

Evoluzione prevedibile della gestione

Pur considerando uno scenario internazionale caratterizzato da diversi elementi di rischio (introduzione dazi doganali, Brexit, instabilità politica in alcune aree del mondo), la prospettiva sul 2019 conferma attualmente un trend di sviluppo del traffico internazionale sull'aeroporto di Fiumicino in linea con il 2018; tale andamento potrà riflettersi sull'andamento del traffico complessivo in misura più o meno ampia anche in relazione all'andamento del segmento domestico su cui inciderà non solo l'evoluzione della situazione economica nazionale, ma anche l'auspicata soluzione della crisi di Alitalia.

Il trend di Ciampino sarà invece ulteriormente condizionato dalle riduzioni di attività imposte dal piano di contenimento del rumore, con una ipotesi di volumi di passeggeri lievemente inferiori rispetto al 2018.

Proseguirà la realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale con riferimento in particolare agli investimenti in corso di realizzazione nell'ambito del sistema di "Aerostazioni Est".

Tuttavia l'attivazione di programmi finalizzati al miglioramento dell'efficienza e della produttività operativa consentiranno, salvo eventuali effetti negativi potenzialmente derivanti dallo sviluppo della situazione di Alitalia e, più in generale, da imprevisti che possano incidere negativamente sul prospettato trend del traffico internazionale, di poter salvaguardare trend di crescita dei margini economici del Gruppo non dissimile dall'esercizio appena concluso.



ORDINE
DEL GIORNO

Ordine del giorno

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti è stata convocata per il giorno 16 aprile 2019, alle ore 10,00, presso la sede sociale in Fiumicino (Roma), Via Pier Paolo Racchetti n. 1, in unica convocazione, per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del Giorno

1. Relazioni e Bilancio al 31 dicembre 2018; deliberazioni inerenti e conseguenti.
2. Nomina del Consiglio di Amministrazione, previa determinazione del numero dei suoi componenti e della relativa durata; nomina del Presidente del Consiglio di Amministrazione; determinazione del compenso globale annuo spettante agli Amministratori.
3. Nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2019/2021 e determinazione della retribuzione annua.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - Parte Seconda - Foglio delle inserzioni n. 30 del 12 marzo 2019.

PROPOSTE
ALL'ASSEMBLEA
DEGLI
AZIONISTI



Proposte all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 evidenzia un utile di euro 245.163.555,93. Vi proponiamo, pertanto, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2018 che evidenzia un utile di euro 245.163.555,93, preso atto dei documenti corredati ad esso;
2. destinare la quota parte dell'utile di esercizio, pari a euro 131.292.276,24, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 113.871.279,69 (pari a euro 1,83 per azione) corrisposto nel 2018, come segue:
 - o alla distribuzione di un dividendo pari a euro 2,10 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 130.671.960,30;
 - o a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 620.315,94.
3. stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 15 maggio 2019, con stacco della cedola n. 15 in data 13 maggio 2019.

Signori Azionisti,

con l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2018 viene a scadere il mandato del Consiglio di Amministrazione conferito per gli esercizi 2017 e 2018.

Vi invitiamo, pertanto, a provvedere alla:

- o nomina del Consiglio di Amministrazione, previa determinazione del numero dei suoi componenti e della relativa durata in carica;
- o nomina del Presidente del Consiglio di Amministrazione;
- o determinazione del compenso globale annuo spettante agli Amministratori.

Signori Azionisti,

con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018 viene a scadere anche il mandato conferito al Collegio Sindacale.

Vi invitiamo, pertanto, a procedere alla nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2019/2021 e alla determinazione della retribuzione annua.

Il Consiglio di Amministrazione



FINECO
LA PIÙ GRANDE BANCHE ITALIANA

FINECO CENTER - VIA DEGLI SCOPOLI
FINECO. SEMPRE
FINECO LA



BILANCIO CONSOLIDATO

AL 31 DICEMBRE
2018

BILANCIO CONSOLIDATO

AL 31 DICEMBRE 2018

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	125
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	126
Conto economico consolidato	128
Conto economico complessivo consolidato	129
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	130
Rendiconto finanziario consolidato	131
NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	132
1. Informazioni generali	133
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	133
3. Perimetro e principi di consolidamento	134
4. Principi contabili applicati	136
5. Contratto di concessione	153
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	156
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	179
8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	187
9. Altre garanzie, impegni e rischi	188
10. Rapporti con parti correlate	201
11. Altre informazioni	204
12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	206
ALLEGATI	207
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	208
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	209

**PROSPETTI CONSOLIDATI
DEL GRUPPO
AEROPORTI DI ROMA**



Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	31.12.2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2017	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	44.327		52.280	
Diritti concessori		2.333.617		2.307.724	
Altre attività immateriali		40.711		42.076	
Attività immateriali	6.2	2.374.328		2.349.800	
Partecipazioni	6.3	73.008		78.079	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	4.517		12.950	
Attività per imposte anticipate	6.5	44.290		65.129	
Altre attività non correnti	6.6	408		443	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.540.878		2.558.681	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		3.750		3.183	
Crediti commerciali		312.584	4.125	316.126	3.453
Attività commerciali	6.7	316.334	4.125	319.309	3.453
Altre attività finanziarie correnti	6.4	1.350	1.350	64	
Attività per imposte correnti	6.8	7.739	7.470	18.881	17.940
Altre attività correnti	6.9	13.136	596	14.058	657
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	328.200		301.975	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		666.759	13.541	654.287	22.050
TOTALE ATTIVITÀ		3.207.637	13.541	3.212.968	22.050

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	31.12.2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2017	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		912.282		908.677	
Utile dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		132.369		137.322	
		1.106.876		1.108.224	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	1.106.876		1.108.224	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	18.494		19.399	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	115.185		112.399	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	17.031		16.141	
Fondi per accantonamenti non correnti		150.710		147.939	
Prestiti obbligazionari		1.097.076	240.350	1.101.516	242.328
Finanziamenti a medio-lungo termine		249.559		249.464	
Strumenti finanziari - derivati		139.330		137.430	
Passività finanziarie non correnti	6.15	1.485.965	240.350	1.488.410	242.328
Altre passività non correnti	6.16	3.805	882	4.083	1.084
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.640.480	241.232	1.640.432	243.412
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	540		938	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	66.042		68.799	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	7.409		14.028	
Fondi per accantonamenti correnti		73.991		83.765	
Debiti commerciali	6.17	173.732	57.220	191.502	48.899
Passività commerciali		173.732	57.220	191.502	48.899
Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine		16.024	431	16.019	435
Strumenti finanziari - derivati		262		259	
Passività finanziarie correnti	6.15	16.286	431	16.278	435
Passività per imposte correnti	6.8	21.475	17.827	483	
Altre passività correnti	6.18	174.797	1.231	172.284	1.697
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		460.281	76.709	464.312	51.031
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.207.637	317.941	3.212.968	294.443

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	2017 (*)	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		921.500	14.256	875.342	14.085
Ricavi per servizi di costruzione		109.658		117.224	
Altri ricavi operativi		13.990	1.422	18.789	1.700
TOTALE RICAVI	7.1	1.045.148	15.678	1.011.355	15.785
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(30.702)	(19.713)	(31.499)	(19.878)
Costi per servizi	7.3	(277.323)	(78.231)	(293.999)	(67.634)
Costo per il personale	7.4	(167.964)	(2.492)	(166.175)	(3.640)
Canoni concessori		(36.239)		(33.461)	
Costo per godimento beni di terzi		(3.009)		(2.806)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	1.565		25.997	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	6.14	(1.278)		(535)	
Altri costi		(10.430)	(317)	(15.725)	
Altri costi operativi	7.5	(49.391)	(317)	(26.530)	
Ammortamento attività materiali	6.1	(14.282)		(12.265)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(83.764)		(74.685)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(5.575)		(4.538)	
Ammortamenti		(103.621)		(91.488)	
TOTALE COSTI		(629.001)	(100.753)	(609.691)	(91.152)
RISULTATO OPERATIVO		416.147		401.664	
Proventi finanziari		2.372	1.873	559	
Oneri finanziari		(57.678)	(13.160)	(62.347)	(13.269)
Utile (perdite) su cambi		1.975		8.797	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(53.331)	(11.287)	(52.991)	(13.269)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(3.679)		5.229	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		359.137		353.902	
Imposte sul reddito	7.8	(112.897)		(108.930)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		246.240		244.972	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE DELL'ESERCIZIO		246.240		244.972	
di cui:					
Utile di pertinenza del Gruppo		246.240		244.972	
Utile di pertinenza di Terzi		0		0	

(*) i dati relativi al 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
UTILE DELL'ESERCIZIO	246.240	244.972
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(8.111)	13.521
Effetto fiscale	1.947	(3.244)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(39)	101
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(6.203)	10.378
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	108	(172)
Effetto fiscale	(27)	42
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	81	(130)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	1.551	1.370
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(4.571)	11.618
UTILE COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	241.669	256.590
di cui:		
Utile di pertinenza del Gruppo	241.669	256.590
Utile di pertinenza di Terzi	0	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI CASH FLOW/HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO UTILI/PORTATI A NUOVO	ALTRE RISERVE E UTILI/PORTATI A NUOVO	UTILE DELL'ESERCIZIO (al netto acconto sui dividendi)	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31 DICEMBRE 2016	62.225	12.462	667.389	(58.642)	(87)	270.531	152.524	1.106.402	0	1.106.402
Utile dell'esercizio							244.972	244.972	0	244.972
Altre componenti dell'utile complessivo:										
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale			11.647					11.647		11.647
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(130)		(130)		(130)
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					101			101		101
Utile complessivo dell'esercizio			11.647		101	(130)	244.972	256.590	0	256.590
Distribuzione dividendi (saldo)							(148.095)	(148.095)	0	(148.095)
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo					4.430		(4.430)	0		0
Distribuzione acconto sui dividendi							(107.649)	(107.649)		(107.649)
Altre variazioni					60	916		976		976
SALDO AL 31 DICEMBRE 2017	62.225	12.462	667.389	(46.995)	74	275.747	137.322	1.108.224	0	1.108.224
Variazione Principi Contabili IFRS				(46)		6.128		6.082		6.082
SALDO AL 1 GENNAIO 2018	62.225	12.462	667.389	(47.041)	74	281.875	137.322	1.114.306	0	1.114.306
Utile dell'esercizio							246.240	246.240		246.240
Altre componenti dell'utile complessivo:					(39)	81		(4.571)		(4.571)
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				(4.613)				(4.613)		(4.613)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						81		81		81
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					(39)			(39)		(39)
Utile complessivo dell'esercizio				(4.613)	(39)	81	246.240	241.669	0	241.669
Distribuzione dividendi (saldo)							(135.028)	(135.028)		(135.028)
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo						2.294	(2.294)	0		0
Distribuzione acconto sui dividendi							(113.871)	(113.871)		(113.871)
Altre variazioni					(3)	(197)		(200)		(200)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2018	62.225	12.462	667.389	(51.654)	32	284.053	132.369	1.106.876	0	1.106.876

Rendiconto finanziario consolidato

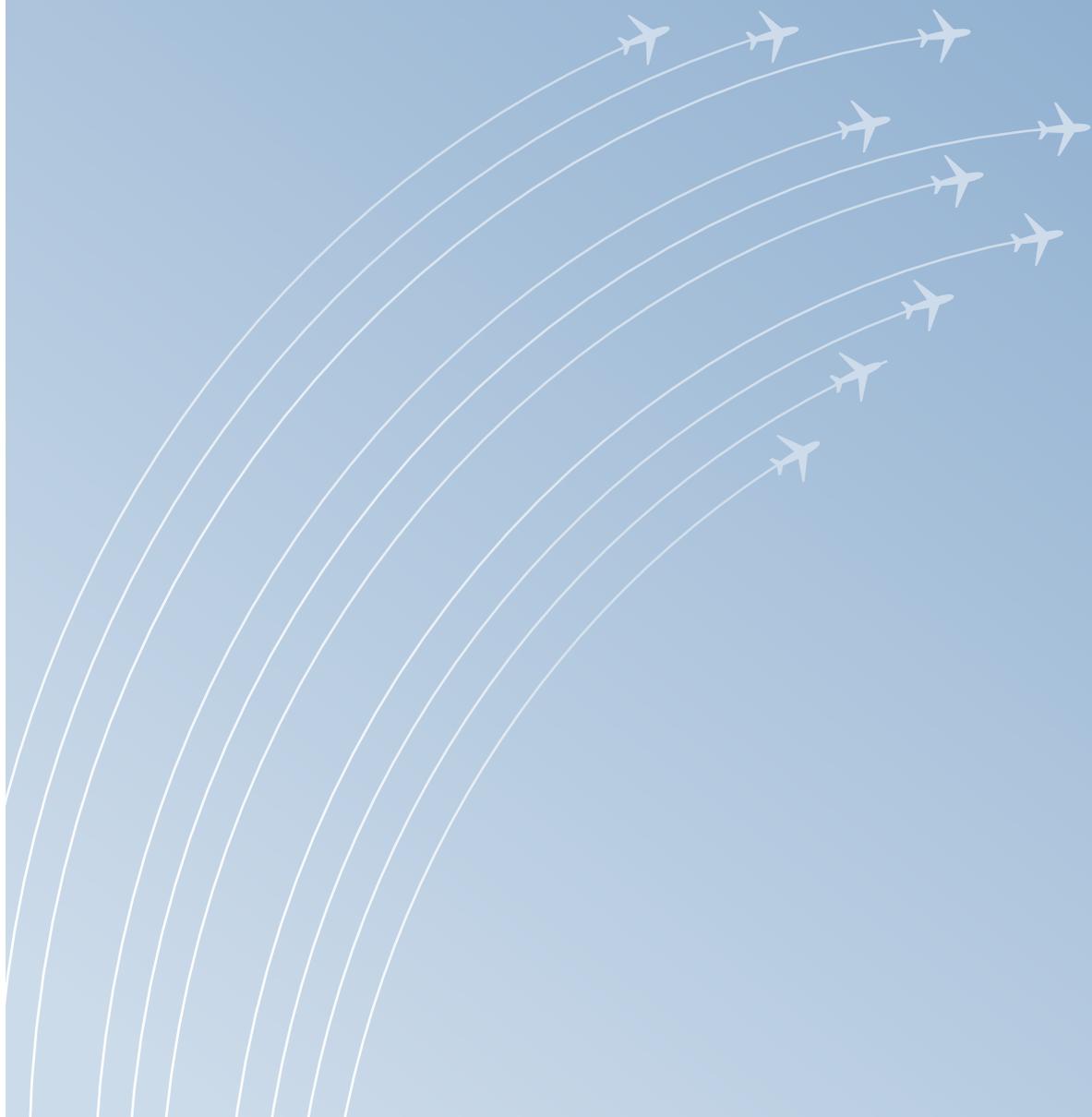
(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2018	2017
Utile dell'esercizio		246.240	244.972
Rettificato da:			
Ammortamenti	6.1/6.2	103.621	91.488
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	56.441	44.292
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	7.6	1.807	1.976
Variazione altri fondi		(7.137)	(49.193)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	3.679	(5.229)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		20.349	32.582
Altri costi (Ricavi) non monetari		8.328	7.166
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni		20.061	(83.734)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		453.389	284.320
Investimenti in attività materiali	6.1	(6.593)	(11.548)
Investimenti in attività immateriali (*)	6.2	(118.822)	(154.556)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	6.13	(58.006)	(70.290)
Dividendi ricevuti da partecipate valutate in base al metodo patrimonio netto		0	2.430
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni		5.219	1.098
Variazione netta delle altre attività non correnti		35	(11)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(178.167)	(232.877)
Dividendi corrisposti		(248.899)	(255.744)
Emissione prestiti obbligazionari		0	272.101
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine		0	180.000
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		8	(19.799)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		(106)	(181)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(248.997)	176.377
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		26.225	227.820
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	6.10	301.975	74.159
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	6.10	328.200	301.979

(*) inclusivo di acconti corrisposti a fornitori per 1.348 mila euro nel 2018 e 29.703 mila euro nel 2017.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	60.416	108.218
Interessi attivi incassati	216	271
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.092	64.849

NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA



1. Informazioni generali

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

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

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

Il presente Bilancio consolidato di ADR e sue controllate (il “Gruppo ADR”) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 5 marzo 2019 e sottoposto a revisione contabile da parte di EY S.p.A..

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

2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 è stato predisposto ai sensi dell’art. 2 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall’*International Accounting Standards Board (“IASB”)* e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio.

Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) in attuazione del comma 3 dell’art. 9 del D. Lgs. n. 38/2005 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio.

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

La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti, mentre nel prospetto di conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è stato redatto applicando il metodo indiretto. L’applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel “*Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements*” e non si sono verificate criticità che abbiano richiesto il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.

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

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

3. Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato comprende il bilancio di ADR e delle sue controllate al 31 dicembre 2018 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscano il potere sull'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

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

Il risultato di conto economico complessivo relativo a una controllata è attribuito alle minoranze anche se questo implica che le interessenze di minoranza abbiano un saldo negativo. Le variazioni nell'interessenza della controllante in una controllata che non comportano la perdita del controllo sono contabilizzate come operazioni sul capitale. Se la controllante perde il controllo di una controllata, essa:

- elimina le attività (incluso l'avviamento) e le passività della controllata;
- elimina i valori contabili di tutte le quote di minoranza nella ex controllata;
- elimina le differenze cambio cumulate rilevate nel patrimonio netto;
- rileva il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rileva il *fair value* di tutte le quote di partecipazione mantenute nella ex controllata;
- rileva l'utile o la perdita nel conto economico;
- riclassifica la quota di competenza della controllante delle componenti in precedenza rilevate nel conto economico complessivo nel conto economico o negli utili a nuovo, come appropriato.

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

I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle imprese consolidate con il metodo dell'integrazione globale sono assunte integralmente nel Bilancio consolidato;
- il valore contabile delle partecipazioni è eliminato a fronte della corrispondente frazione del patrimonio netto delle imprese partecipate attribuendo ai singoli elementi dell'attivo e del passivo il loro valore corrente alla data di acquisizione del controllo;
- qualora necessario, sono effettuate rettifiche ai bilanci delle imprese controllate per allineare i criteri contabili utilizzati a quelli adottati dal Gruppo;
- la quota di interessenza degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo;

- 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 di consolidamento tengono conto, quando applicabile, del loro effetto fiscale differito;
- 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".

Aggregazioni aziendali

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è valutato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale, il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesati nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business*, classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività, quale strumento finanziario che sia nell'oggetto dello IAS 39, deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

Operazioni di acquisizione o cessione di aziende e/o rami "*under common control*" sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, facendo riferimento sia alle (i) modalità di determinazione del corrispettivo della compravendita, sia alla (ii) verifica della generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili nei flussi di cassa *ante* e *post* operazione delle attività trasferite. In relazione a ciò:

- qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d'azienda sono rilevate in base all'IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l'eventuale differenza tra tali valori di carico delle attività e passività cedute e il relativo corrispettivo;
- negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente prima dell'operazione, con la rilevazione nel patrimonio netto dell'eventuale differenza rispetto al costo dell'acquisizione. Coerentemente, la società cedente iscrive nel patrimonio netto la differenza tra il valore contabile delle attività e passività cedute e il corrispettivo stabilito.

4. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i principi contabili e i criteri di valutazione più rilevanti applicati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2018. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte dall'applicazione, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, dei nuovi principi contabili IFRS 9 – *Strumenti finanziari* e IFRS 15 – *Ricavi da contratti con i clienti*. Per tali nuovi principi (descritti nel seguito), nella specifica successiva sezione della presente Nota sono illustrate le differenze rispetto ai criteri precedentemente applicati, nonché gli effetti derivanti dalla rideterminazione dei saldi patrimoniali in essere al 31 dicembre 2017, in relazione all'adozione dell'IFRS 9, quale rettifica del patrimonio netto all'1 gennaio 2018.

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo storico, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione. Il costo delle attività materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio a quote costanti in relazione alla stimata vita economico-tecnica. Qualora parti significative di tali attività materiali abbiano differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente. Gli ammortamenti vengono rilevati a partire dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile per l'uso, oppure è potenzialmente in grado di fornire i benefici economici a essa associati. Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- impianti e macchinari: dal 10% al 25%;
- attrezzature: dal 10% al 25%;
- altri beni: dal 10% al 25%.

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore ("*impairment test*"), così come descritto nello specifico paragrafo.

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso e l'eventuale utile o perdita che ne deriva (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato a conto economico nell'esercizio di alienazione.

Eventuali costi di manutenzione ordinaria sono addebitati al conto economico.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento derivante da eventuali operazioni di aggregazione aziendale.

L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando: (i) l'attività immateriale è riconducibile a un diritto legale o contrattuale, oppure (ii) l'attività è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente oppure come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella potestà di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.

Elemento peculiare delle imprese che, come ADR, operano in regime di concessione è costituito dall'iscrizione dei cosiddetti "Diritti concessori" che rappresentano, sulla base dei principi contabili

applicabili ed in particolare dell'IFRIC12, il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti etc) detenuti in regime di concessione e rispetto ai quali, quindi, la società non ha facoltà di esercitare alcun diritto di proprietà. Per tale attività immateriale, quindi, il valore di rilevazione può includere: a) il *fair value* dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione"), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie, corrispondenti alle quote coperte sotto forma di contributo; b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi.

Ad esclusione dei Diritti concessori, le attività immateriali sono iscritte al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali, solo quando quest'ultimo può essere valutato attendibilmente e quando le stesse attività sono identificabili, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate, a partire dal momento in cui le attività sono disponibili per l'uso, sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione, in relazione alla vita utile residua. I diritti concessori sono ammortizzati invece lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità con cui i benefici economici affluiranno all'impresa, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, al 30 giugno 2044. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici. Le Altre attività immateriali sono ammortizzate in tre anni.

L'utile o la perdita derivante dall'alienazione di un'attività immateriale è determinato come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene, ed è rilevato a conto economico nell'esercizio di alienazione.

Partecipazioni in imprese collegate e altre imprese

Una collegata è una società sulla quale il Gruppo esercita un'influenza notevole. Per influenza notevole si intende il potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata senza averne il controllo. Le partecipazioni in imprese collegate sono valutate in base al metodo del patrimonio netto, rilevando a conto economico la quota di pertinenza del Gruppo degli utili o delle perdite maturate nell'esercizio, ad eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della partecipazione, riflessi direttamente nel conto economico complessivo di Gruppo. Il rischio derivante da eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione è rilevato in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprire le sue perdite. Quando non si producano effetti significativi sulla situazione patrimoniale, finanziaria e sul risultato economico, le partecipazioni in imprese collegate sono valutate al costo rettificato per perdite di valore. Quando vengono meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni effettuate.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale definiti dall'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al *fair value* con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica

riserva di patrimonio netto. La valutazione al costo di una partecipazione minoritaria è consentita nei limitati casi in cui il costo rappresenti un'adeguata stima del *fair value*.

I dividendi sono rilevati quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori, mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claim* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità. Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare ADR, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioia, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività. La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo di acquisto è determinato attraverso l'applicazione del metodo del costo medio ponderato.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari comprendono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, gli strumenti finanziari derivati e le attività e passività finanziarie (come definite dall'IFRS 9, che includono, tra l'altro, i crediti e debiti commerciali).

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori che possiedono i requisiti della alta liquidità, disponibilità a vista o a brevissimo termine, buon esito e un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio. I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche con riferimento ad attività o passività prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di *fair value* accantonate nella riserva di *cash flow hedge* sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio nel momento in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa (capitale e interessi).

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

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al *fair value* dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata applicando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. Il Gruppo iscrive una svalutazione per perdite attese (*expected credit loss* 'ECL') per tutte le attività finanziarie rappresentate da strumenti di debito non detenuti al *fair value* rilevato a conto economico. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il valore del costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzati.

Passività finanziarie

I debiti finanziari sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti finanziari sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzati.

Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) ed il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere ed alla contestuale rilevazione del *fair value* del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Principi contabili applicati all'esercizio precedente

I principi contabili relativi agli strumenti finanziari sono stati definiti sulla base delle disposizioni dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari" in vigore dal 2018; come previsto dal principio, l'applicazione delle nuove disposizioni è avvenuta a partire dal 1° gennaio 2018 senza riesposizione degli esercizi posti a confronto. Pertanto per la descrizione dei principi contabili applicabili all'esercizio posto a confronto, si fa rinvio alla Relazione finanziaria annuale 2017.

Valutazioni al *fair value*

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare transazione di mercato (ossia non in una liquidazione forzata o in una vendita sottocosto) alla data di valutazione (*exit price*).

Il *fair value* di un'attività o passività è determinato adottando le valutazioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o della passività. La valutazione del *fair value* suppone, inoltre, che l'attività o la passività sia scambiata nel mercato principale o, in assenza dello stesso, nel più vantaggioso a cui l'impresa ha accesso.

Nel calcolo del *fair value* di un'attività finanziaria si rende necessaria l'inclusione di un fattore di aggiustamento del *fair value* riferibile al rischio di controparte definito come CVA - *Credit Valuation Adjustment*. Tale rischio di credito deve essere quantificato nello stesso modo in cui lo determinerebbe un operatore di mercato nella definizione del prezzo di acquisto di un'attività finanziaria. Anche nella determinazione del *fair value* di una passività finanziaria, come più esplicitamente previsto dall'IFRS 13, si rende necessario quantificare un fattore di aggiustamento

del *fair value* riferibile al proprio rischio di credito (*own credit risk*), ossia DVA - *Debit Valuation Adjustment*.

Nella determinazione del *fair value*, è definita una gerarchia di criteri basata sull'origine, la tipologia e la qualità delle informazioni utilizzate nel calcolo. Tale classificazione ha l'obiettivo di stabilire una gerarchia in termini di affidabilità del *fair value*, dando la precedenza all'utilizzo di parametri osservabili sul mercato che riflettono le assunzioni che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nella valutazione dell'attività/passività. La gerarchia del *fair value* prevede i seguenti livelli: (i) livello 1: *input* rappresentati da prezzi quotati (non modificati) in mercati attivi per attività o passività identiche alle quali si può accedere alla data di valutazione; (ii) livello 2: *input*, diversi dai prezzi quotati inclusi nel livello 1, che sono osservabili, direttamente o indirettamente, per le attività o passività da valutare; (iii) livello 3: *input* non osservabili per l'attività o la passività.

In assenza di quotazioni di mercato disponibili, il *fair value* è determinato utilizzando tecniche di valutazione, adeguate alle singole fattispecie, che massimizzano l'uso di *input* osservabili rilevanti, riducendo al minimo l'utilizzo di *input* non osservabili.

Benefici per i dipendenti

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, rappresentati principalmente dal Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato delle imprese del Gruppo maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, fino alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle anticipazioni corrisposte, e sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti.

Gli utili e le perdite attuariali relativi a piani a benefici definiti sono rilevati nel prospetto dell'utile complessivo e non sono oggetto di successiva imputazione a conto economico; il costo per interessi è rilevato a conto economico, tra i proventi (oneri) finanziari.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Tra gli obblighi principali che il contratto di concessione pone a carico della concessionaria vi è quello di garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione (vedi paragrafo Attività immateriali – diritti concessori). A tal fine la concessionaria, oltre alle ordinarie attività di manutenzione, deve pianificare, su base sistematica, i necessari interventi di manutenzione straordinaria e sostitutiva che, possano garantire il rispetto di tale rilevante obbligo concessorio. La lista di tali interventi è inclusa ed aggiornata sistematicamente ad ogni aggiornamento periodico del Piano investimenti incluso nell'ultimo piano aziendale approvato, elaborato dalle strutture tecniche competenti.

L'elaborazione e l'aggiornamento del Piano investimenti da parte di ADR è disciplinata dalla Convenzione come illustrato nel paragrafo dedicato a "La Convenzione – Contratto di Programma" della Relazione sulla gestione.

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie il valore attuale della stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo all'azienda dal contratto di concessione, di esecuzione dei necessari interventi di manutenzione

straordinaria, ripristino e sostituzione dei beni in concessione. Tali oneri, infatti, non potendo essere iscritti ad incremento del valore dei beni nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile (attività immateriali) dei beni a cui sono destinati, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, in quanto rappresentativi del probabile onere che l'azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all'obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione.

Trattandosi di interventi ciclici, il valore del fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nei limiti dell'orizzonte temporale del primo ciclo di interventi di piano, successivo alla data di chiusura del bilancio, calcolati, tenendo conto dei necessari fattori di attualizzazione, analiticamente per singolo intervento.

La classificazione degli interventi tra quelli costitutivi il valore del fondo e quelli di costruzione/miglioria a favore del concedente, si basa su una valutazione aziendale dei contenuti essenziali dei progetti inclusi nel Piano investimenti approvato, supportata dalle funzioni tecniche, di quelli che presentano le caratteristiche richiamate dai criteri appena esposti.

Altri fondi per rischi e oneri

Gli Altri fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali di natura legale o implicita, che derivano da eventi passati, per l'adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile.

Gli accantonamenti sono stanziati sulla base delle migliori stime dei costi richiesti per adempiere all'obbligazione alla data di chiusura dell'esercizio, ovvero per trasferirla a terzi.

Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi a un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del valore attuale del costo del denaro, e i rischi specifici connessi alla passività. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

Attività destinate alla vendita e passività connesse ad attività destinate alla vendita

Le attività destinate alla vendita e le passività connesse ad attività destinate alla vendita, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della Situazione patrimoniale - finanziaria. Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto *fair value*, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Relativamente all'esposizione nel conto economico, le attività operative dismesse o in corso di dismissione sono classificabili quali "attività cessate" se soddisfano uno dei seguenti requisiti:

- rappresentano un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- fanno parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o di un'area geografica di attività;
- sono imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva vendita.

Gli effetti economici di tali operazioni, al netto dei relativi effetti fiscali, sono esposti in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali e finanziarie e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione da rilevare. Il Gruppo non ha avviamenti o attività immateriali a vita utile indefinita da sottoporre a *impairment test* annualmente.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Se quest'ultimo risulta superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi *post* imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, *post* imposte, che riflette la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Tali perdite di valore sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento.

Ricavi da contratti con la clientela

La rilevazione dei ricavi da contratti con la clientela è basata sui seguenti cinque *step*: (i) identificazione del contratto con il cliente; (ii) identificazione delle *performance obligation*, rappresentate dalle promesse contrattuali a trasferire beni e/o servizi a un cliente; (iii) determinazione del prezzo della transazione; (iv) allocazione del prezzo della transazione alle *performance obligation* identificate sulla base del prezzo di vendita *stand alone* di ciascun bene o servizio; (v) rilevazione del ricavo quando la relativa *performance obligation* risulta soddisfatta, ossia all'atto del trasferimento al cliente del bene o servizio promesso; il trasferimento si considera completato quando il cliente ottiene il controllo del bene o del servizio, che può avvenire nel continuo (*over time*) o in uno specifico momento temporale (*at a point in time*).

I ricavi sono rilevati per l'ammontare pari al *fair value* del corrispettivo a cui l'impresa ritiene di aver diritto in cambio dei beni e/o servizi promessi al cliente, con esclusione degli importi incassati per conto di terzi. Nel determinare il prezzo della transazione, l'ammontare del corrispettivo è rettificato per tener conto dell'effetto finanziario del tempo, nel caso in cui il *timing* dei pagamenti concordato tra le parti attribuisce ad una di esse un significativo beneficio finanziario. Il corrispettivo non è oggetto di rettifica per tener conto dell'effetto finanziario del tempo se all'inizio del contratto si stima che la dilazione di pagamento sia pari o inferiore ad un anno.

In presenza di un corrispettivo variabile, il Gruppo stima l'ammontare del corrispettivo a cui avrà diritto in cambio del trasferimento dei beni e/o servizi promessi al cliente; in particolare, l'ammontare del corrispettivo può variare in presenza di sconti, rimborsi, incentivi, concessioni sul prezzo, bonus

di *performance*, penalità o qualora il prezzo stesso dipenda dal verificarsi o meno di taluni eventi futuri.

Ricavi da leasing

I contratti di *leasing*, che sostanzialmente lasciano in capo al Gruppo tutti i rischi e benefici della proprietà del bene, sono classificati come leasing operativi. Per il Gruppo i ricavi da *leasing* fanno riferimento ai canoni attivi e le *royalty* e sono rilevati lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. Tali ricavi comprendono quelli derivanti dalla subconcessione a terzi di aree commerciali, uffici, etc all'interno delle infrastrutture aeroportuali gestite dal Gruppo e, poiché sostanzialmente afferenti a locazioni di porzioni di infrastruttura, sono regolati dallo IAS 17. Si evidenzia che i ricavi in esame, in relazione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal subconcessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo.

Costi

I costi sono valutati al *fair value* dell'ammontare pagato o da pagare e sono imputati al conto economico in funzione della competenza temporale e in correlazione agli eventuali relativi ricavi. Gli eventuali oneri relativi a operazioni di aumento del capitale sociale sono imputati a diretta diminuzione del patrimonio netto.

Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese dai dipendenti, collaboratori e/o amministratori del Gruppo, remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli, è misurato sulla base del *fair value* dei diritti concessi, valutato da parte di attuari indipendenti alla data di concessione del piano. Tale *fair value* è imputato a conto economico, con contropartita riserva del patrimonio netto, nel periodo di maturazione previsto dal piano.

Il costo o ricavo nel conto economico rappresenta la variazione del costo cumulato rilevato all'inizio e alla fine dell'esercizio. Nessun costo viene rilevato per i diritti che non arrivano a maturazione definitiva, tranne il caso dei diritti la cui assegnazione è subordinata alle condizioni di mercato o a una condizione di non maturazione; questi sono trattati come se fossero maturati indipendentemente dal fatto che le condizioni di mercato o le altre condizioni di non maturazione cui soggiogano siano rispettate o meno, fermo restando che tutte le altre condizioni di *performance* e/o di servizio devono essere soddisfatte.

Se le condizioni del piano vengono modificate, il minimo costo da rilevare è quello che si sarebbe avuto in assenza della modifica del piano stesso. Inoltre, si rileva un costo per ogni modifica che comporti un aumento del *fair value* totale del piano di pagamento, o che sia comunque favorevole per i dipendenti; tale costo è valutato con riferimento alla data di modifica.

Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è misurato al *fair value* delle passività assunte, con contropartita tra le passività. Fino a quando la passività non è estinta, il *fair value* della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono determinate in base alla stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alla normativa vigente.

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte: a) le prime, solo se è probabile che vi sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero; b) le seconde, se esistenti, in ogni caso. Le imposte anticipate e differite sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte anticipate e differite sono imputate al conto economico, ad eccezione di quelle relative a poste rilevate direttamente nel patrimonio netto; in tale ipotesi anche le relative imposte anticipate e/o differite sono imputate nel patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

Si evidenzia che, per il triennio 2017-2019, la controllante Atlantia predispose il Consolidato Fiscale Nazionale, cui hanno aderito ADR e talune imprese controllate.

Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del Bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle Note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime e ipotesi sono utilizzate, in particolare, per la valutazione dei crediti, del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, degli altri fondi per rischi e oneri, dei benefici per i dipendenti, dei *fair value* delle attività e passività finanziarie, della recuperabilità delle imposte anticipate, nonché dei diritti concessori.

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

Conversione delle poste in valuta

Le eventuali transazioni in valuta diversa dall'euro sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le relative attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio di riferimento e le eventuali differenze cambio sono riflesse nel conto economico.

Le eventuali attività e passività non monetarie, denominate in valuta e iscritte al costo storico, sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Informativa sui settori di attività

Il Gruppo opera in un unico settore, quello dello sviluppo e gestione delle infrastrutture aeroportuali. In relazione a ciò, l'attività del Gruppo è oggetto di rendicontazione e analisi da parte del

management in modo unitario. Di conseguenza, con riferimento a quanto previsto dall'IFRS 8, non viene fornita alcuna informativa di segmentazione (patrimoniale e/o economica) dei settori di attività, non risultando applicabile.

Adozione dei nuovi principi contabili IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti, e IFRS 9 – Strumenti finanziari, con decorrenza dall'1 gennaio 2018

IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti

L'IFRS 15 ha sostituito i precedenti principi IAS 18 e IAS 11, nonché le relative interpretazioni IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 e SIC 31. Il nuovo principio stabilisce i criteri da seguire per la rilevazione dei ricavi derivanti dai contratti con i clienti, ad eccezione di quei contratti che ricadono nell'ambito di applicazione dei principi aventi ad oggetto i contratti di *leasing*, di assicurazione e gli strumenti finanziari. Il principio definisce un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l'importo dei ricavi da iscrivere in bilancio.

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

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

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

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

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

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

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

IFRS 9 – Strumenti finanziari

L'IFRS 9, che ha sostituito lo IAS 39, definisce i criteri per la contabilizzazione e la valutazione degli strumenti finanziari. Il principio introduce nuove regole di classificazione e valutazione degli

strumenti finanziari e un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, nonché di contabilizzazione delle operazioni di copertura definibili come “*hedge accounting*”.

Classificazione e valutazione

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

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

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

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

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

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

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, il nuovo principio prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo.

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

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

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

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

- la rappresentazione degli effetti delle variazioni del *fair value* attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune

tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di fair value attribuibili alle altre tipologie di rischio;

- l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al fair value.

Impairment

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

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

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

- la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;
- la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti forward e dei contratti di opzione, quando inclusi in una relazione di *hedge accounting*;
- le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della "relazione economica" tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell'efficacia della copertura;
- la possibilità di "ribilanciare" una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di *risk management*.

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

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

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

(MIGLIAIA DI EURO)	DATI PUBBLICATI 31.12.2017	RETTIFICHE APPLICAZIONE IFRS 9	DATI RIESPOSTI 01.01.2018
ATTIVITÀ'			
Attività non correnti	2.558.681	(1.920)	2.556.761
di cui Attività per imposte anticipate	65.129	(1.920)	63.209
Attività correnti	654.287	(435)	653.852
di cui Attività commerciali	319.309	(435)	318.874
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ'			
Patrimonio Netto	1.108.224	6.082	1.114.306
di cui Riserve e utili portati a nuovo	908.677	6.082	914.759
Passività non correnti	1.640.432	(8.437)	1.631.995
di cui Passività finanziarie non correnti	1.488.410	(8.437)	1.479.973
Passività correnti	464.312	0	464.312

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

L'effetto sulle Attività commerciali è relativo alla rilevazione delle perdite attese sulle attività finanziarie come richiesto dal nuovo modello dell'IFRS 9 ed pari a -0,4 milioni di euro, con un effetto fiscale differito di 0,1 milioni di euro, con un impatto su patrimonio di -0,3 milioni di euro.

Conseguentemente l'impatto complessivo su patrimonio netto derivante dall'adozione dell'IFRS 9 risulta pari a +6,1 milioni di euro.

Principi contabili, interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi esistenti, non ancora in vigore o non ancora omologati dall'Unione Europea

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore alla data di bilancio, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo:

TITOLO DOCUMENTO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DEL DOCUMENTO IASB	DATA DI OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UE
NUOVI PRINCIPI E NUOVE INTERPRETAZIONI CONTABILI		
IFRS 16 – Leasing	1° gennaio 2019	ottobre 2017
MODIFICHE AI PRINCIPI E ALLE INTERPRETAZIONI ESISTENTI		
Annual Improvements to IFRSs: 2015 – 2017	1° gennaio 2019	Non omologato
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio, e allo IAS 8 – Principi contabili, variazioni nelle stime contabili e correzione di errori	1° gennaio 2020	Non omologato
Modifiche allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti	1° gennaio 2019	Non omologato
Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali	1° gennaio 2020	Non omologato

IFRS 16 – Leasing

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

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

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

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

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

Per la transizione al principio, il Gruppo ADR ha previsto di avvalersi dell'applicazione del metodo retrospettivo modificato, con l'iscrizione nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019 degli effetti cumulati derivanti dall'applicazione del principio, senza modifica del conto economico comparativo dell'esercizio 2018

Annual Improvements to IFRSs: 2015 – 2017

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento “*Annual Improvements to IFRSs: 2015 – 2017 cycle*”, relativo alle modifiche ad alcuni principi nell’ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi. Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- IFRS 3 – Aggregazioni aziendali, e all’IFRS 11 – Accordi congiunti. La modifica stabilisce che, nel caso di acquisizione del controllo di un business che rappresenti una joint operation, l’entità deve rimisurare al *fair value* l’eventuale interessenza precedentemente detenuta nel *business*. Tale approccio non deve essere, invece, applicato nel caso di acquisizione del controllo congiunto;
- IAS 12 – Imposte sul reddito. Viene chiarito che tutti gli effetti fiscali legati ai dividendi (inclusi i pagamenti relativi a strumenti finanziari classificati come strumenti di patrimonio netto) siano contabilizzati in maniera coerente con la transazione che li ha generati. Pertanto, saranno rilevati nel conto economico, nel conto economico complessivo o nel patrimonio netto.

Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio, e allo IAS 8 – Principi contabili, variazioni nelle stime contabili e correzione di errori

Il 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento “*Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)*”. Il documento ha introdotto una modifica nella definizione del termine “rilevante” contenuta nei principi IAS 1 e IAS 8. Tale emendamento ha l’obiettivo di rendere più specifica la definizione di “rilevante” e introdotto il concetto di “obscured information”, accanto ai concetti di informazione “omessa” o “errata” già presenti nei due principi oggetto di modifica. L’emendamento chiarisce che un’informazione è “obscured” qualora sia stata descritta in modo tale da produrre per i lettori di un bilancio un effetto simile a quello che si sarebbe prodotto qualora tale informazione fosse stata omessa o errata.

Modifiche allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti

Il 7 febbraio 2018 lo IASB ha pubblicato il documento “*Plant Amendment, Curtailment or Settlement (Amendments to IAS 19)*”, che prevede delle modifiche allo IAS 19 al fine di chiarire come un’entità debba rilevare una modifica (cioè, un *curtailment* o un *settlement*) di un piano a benefici definiti. Le modifiche richiedono all’entità di aggiornare le proprie ipotesi e rimisurare la passività o l’attività netta riveniente dal piano, chiarendo che, dopo il verificarsi di tale evento, l’entità utilizzi ipotesi aggiornate per misurare il *service cost* e l’*interest cost* per il resto del periodo di riferimento successivo all’evento.

Modifiche all’IFRS 3 – Aggregazioni aziendali

In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento “*Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)*”, voto a introdurre alcune modifiche al principio contabile IFRS 3 per meglio chiarire la definizione di *business* ai fini della corretta applicazione del principio. In particolare, l’emendamento chiarisce che la presenza di un output non è strettamente necessaria per individuare un *business* se vi è comunque la presenza di un insieme integrato di attività/processi e beni. Tuttavia, per soddisfare la definizione di business, un insieme integrato di attività/processi e beni deve includere, come minimo, un input e un processo sostanziale che assieme contribuiscono in modo significativo alla capacità di creare output. A tal fine, lo IASB ha sostituito il termine “capacità di creare output” con “capacità di contribuire alla creazione di output” per chiarire che un business può esistere anche senza la presenza di tutti gli input e processi necessari per creare un output.

L’emendamento ha, inoltre, introdotto un test (“*concentration test*”), da utilizzare su base opzionale per l’entità, per determinare se un insieme di attività/processi e beni acquistati sia un business. A tal

fine, l'emendamento ha aggiunto numerosi esempi illustrativi al principio IFRS 3 al fine di consentire di comprendere l'applicazione pratica della nuova definizione di business in specifiche fattispecie. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, ma è consentita un'applicazione anticipata

Per tutti i principi di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, il Gruppo ADR sta valutando gli eventuali impatti attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

Per quanto riguarda i possibili impatti derivanti dall'introduzione dell'IFRS 16, si è proceduto nelle attività di analisi circa i possibili effetti derivanti dalla sua introduzione. Si evidenzia che il Gruppo non detiene significativi strumenti di *leasing* in qualità di locatario, che sono in ogni caso principalmente riferibili a *leasing* di immobili ed autovetture.

Il progetto di identificazione preliminare dei potenziali impatti è stato delineato in più fasi, tra cui la mappatura dei contratti potenzialmente idonei a contenere un *lease* e l'analisi degli stessi al fine di comprendere le principali clausole rilevanti ai fini dell'IFRS 16.

A tal fine, il Gruppo intende avvalersi delle seguenti semplificazioni concesse dal principio:

- applicazione retrospettica parziale, con l'iscrizione nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019 degli effetti cumulati derivanti dall'applicazione del principio, senza modifica del conto economico comparativo dell'esercizio 2018;
- esclusione dalla nuova metodologia di rappresentazione contabile, in un'ottica di scarsa significatività, per i contratti di *leasing* che hanno una durata residua pari o inferiore a 12 mesi (a partire dalla data del 1° gennaio 2019) e quelli che hanno per oggetto beni di modico valore. Per tali beni i canoni di locazione continueranno ad essere rilevati a conto economico, per la durata dei rispettivi contratti;
- utilizzo delle informazioni presenti alla data di transizione per la determinazione della durata del *leasing*, con particolare riferimento all'esercizio di opzioni di estensione e di chiusura anticipata;
- esclusione dei costi diretti iniziali dalla misurazione del diritto al 1° gennaio 2019;
- esclusione dell'applicazione del nuovo principio per i contratti contenenti un *lease* che hanno come attività sottostante un bene immateriale.

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

In relazione a quanto illustrato, è in via di completamento la valutazione dell'impatto dell'adozione sul Bilancio consolidato: sulla base delle informazioni disponibili, si stima sulla situazione patrimoniale consolidata del Gruppo al 1° gennaio 2019 un incremento delle passività finanziarie (per locazioni) di circa 2 milioni, sostanzialmente corrispondente ad un incremento dei diritti d'uso da iscrivere tra le attività patrimoniali. Si prevede, inoltre, che l'impatto sull'utile netto sarà non significativo nel tempo, con la rilevazione degli oneri finanziari da attualizzazione e degli ammortamenti delle attività, in luogo dell'attuale rilevazione degli oneri per godimento di beni di terzi.

5. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

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

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

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

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

Durata della Concessione

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

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

Oggetto della Concessione

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

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

Proventi

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

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

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

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

Il canone concessorio

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

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

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

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

Il regime dei beni

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

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

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	742.197	742.197
TOTALE	891.302	891.302

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

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

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

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 Attività materiali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017						VARIAZIONE ALIENAZIONI	31.12.2018		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI		COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Impianti e macchinari	96.506	(57.562)	38.944	1.394	(10.041)	1.273	(28)	96.929	(65.387)	31.542
Attrezzature industriali e commerciali	14.141	(11.420)	2.721	404	(721)	29	0	14.279	(11.846)	2.433
Altri beni	30.796	(22.171)	8.625	3.987	(3.520)	449	0	35.158	(25.617)	9.541
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.990	0	1.990	808	0	(1.987)	0	811	0	811
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	143.433	(91.153)	52.280	6.593	(14.282)	(236)	(28)	147.177	(102.850)	44.327

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2016						VARIAZIONE ALIENAZIONI	31.12.2017		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI		COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Impianti e macchinari	88.668	(50.340)	38.328	6.821	(9.055)	2.860	(10)	96.506	(57.562)	38.944
Attrezzature industriali e commerciali	13.500	(10.725)	2.775	527	(809)	228	0	14.141	(11.420)	2.721
Altri beni	25.006	(19.911)	5.095	2.452	(2.401)	3.481	(2)	30.796	(22.171)	8.625
Immobilizzazioni in corso e acconti	6.782	0	6.782	1.748	0	(6.540)	0	1.990	0	1.990
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	133.956	(80.976)	52.980	11.548	(12.265)	29	(12)	143.433	(91.153)	52.280

Le Attività materiali, pari a 44.327 mila euro (52.280 mila euro al 31 dicembre 2017), si riducono nell'esercizio di 7.953 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti (14.282 mila euro), in parte compensati dagli investimenti.

Gli investimenti, pari a 6.593 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Impianti e macchinari (1.394 mila euro), principalmente ad impianti pubblicitari per 1.034 mila euro;
- nell'ambito della classe Altri beni (3.987 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 1.460 mila euro e mobili/arredi per 2.286 mila euro.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

6.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017							31.12.2018			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	VARIAZIONE ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(861.949)	1.306.017	0	(49.284)	0	2.167.966	0	(911.233)	1.256.733
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.178.334	0	(176.627)	1.001.707	109.657	(34.480)	0	1.287.991	0	(211.107)	1.076.884
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.346.300	0	(1.038.576)	2.307.724	109.657	(83.764)	0	3.455.957	0	(1.122.340)	2.333.617
Altre attività immateriali	65.777	(41)	(53.364)	12.372	7.817	(5.575)	313	73.907	(41)	(58.939)	14.927
Anticipi a fornitori	29.704	0	0	29.704	1.348	0	(5.268)	25.784	0	0	25.784
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	95.481	(41)	(53.364)	42.076	9.165	(5.575)	(4.955)	99.691	(41)	(58.939)	40.711
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.441.781	(41)	(1.091.940)	2.349.800	118.822	(89.339)	(4.955)	3.555.648	(41)	(1.181.279)	2.374.328

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2016							31.12.2017			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	VARIAZIONE ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(812.665)	1.355.301	0	(49.284)	0	2.167.966	0	(861.949)	1.306.017
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.061.137	0	(151.226)	909.911	117.224	(25.401)	(27)	1.178.334	0	(176.627)	1.001.707
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.229.103	0	(963.891)	2.265.212	117.224	(74.685)	(27)	3.346.300	0	(1.038.576)	2.307.724
Altre attività immateriali	58.137	(41)	(48.826)	9.270	7.628	(4.538)	12	65.777	(41)	(53.364)	12.372
Anticipi a fornitori	1.100	0	0	1.100	29.704	0	(1.100)	29.704	0	0	29.704
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	59.237	(41)	(48.826)	10.370	37.332	(4.538)	(1.088)	95.481	(41)	(53.364)	42.076
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.288.340	(41)	(1.012.717)	2.275.582	154.556	(79.223)	(1.115)	3.441.781	(41)	(1.091.940)	2.349.800

Le Attività immateriali, pari a 2.374.328 mila euro (2.349.800 mila euro al 31 dicembre 2017) si incrementano di 24.528 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio, pari a 118.822 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti, pari a 89.339 mila euro.

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

- Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR (incorporata in Leonardo S.p.A. con efficacia 1 gennaio 2001) rispetto al valore pro-quota del patrimonio netto del Gruppo ADR;

- Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati dal Gruppo ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 109.657 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'anno su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il *fair value* dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 43,6 milioni di euro;
- interventi di urbanizzazione dell'area Ovest/Piazzali W per 16,3 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 11,9 milioni di euro;
- interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei *terminal* per 6,9 milioni di euro;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 5,7 milioni di euro;
- interventi nuova sede ADR per 4,6 milioni di euro;
- lavori di realizzazione dell'area di imbarco E/F (ex nuovo Molo C) per 1,5 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 14.927 mila euro (12.372 mila euro al 31 dicembre 2017), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 7.817 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze, all'implementazione di sistemi di scalo e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

Gli Anticipi a fornitori sono pari a 25.784 al 31 dicembre 2018, con un decremento di 3.920 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, attribuibile al recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 5.268 mila euro, in parte compensata dalla corresponsione di acconti ai fornitori per 1.348 mila euro.

6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
IMPRESE COLLEGATE			
Pavimental S.p.A.	3.608	6.724	(3.116)
Spea Engineering S.p.A.	15.547	17.502	(1.955)
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	19.155	24.226	(5.071)
ALTRE IMPRESE			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	52.000	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	894	894	0
S.A.CAL. S.p.A.	957	957	0
Consorzio CAIE	1	1	0
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	1	0
	53.853	53.853	0
TOTALE	73.008	78.079	(5.071)

Le Partecipazioni ammontano a 73.008 mila euro, con un decremento di 5.071 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 dovuto a:

- decremento della partecipazione in Pavimental S.p.A. ("Pavimental") (20% del capitale) di 3.116 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -3.048 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita dell'esercizio della partecipata), - 39 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e -29 mila euro a patrimonio netto. La società opera nel settore delle costruzioni, manutenzioni, ammodernamento delle pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali;
- riduzione del valore della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. ("Spea Engineering") (20%) di 1.955 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto che ha comportato la riduzione di -1.350 mila euro a fronte della delibera di distribuzione di dividendi intervenuta nel 2018 e una svalutazione di -605 mila euro in relazione al risultato dell'esercizio (di cui -631 mila euro imputati a conto economico, +26 mila euro a patrimonio netto). La società opera nel settore dei servizi di ingegneria per le attività di progettazione e direzione lavori.

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

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

6.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018			31.12.2017		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con <i>fair value</i> attivo	2.342	0	2.342	10.440	0	10.440
Altre attività finanziarie	3.525	1.350	2.175	2.574	64	2.510
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	5.867	1.350	4.517	13.014	64	12.950

Derivati con *fair value* attivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di interesse	2.342	10.440	(8.098)
Rateo interessi	0	0	0
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE ATTIVO	2.342	10.440	(8.098)
quota non corrente	2.342	10.440	(8.098)
quota corrente	0	0	0

Derivati a copertura del rischio tasso d'interesse

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

Nel mese di ottobre 2016, ADR ha sottoscritto tre contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting*, con attivazione a febbraio 2020, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2021. Si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle principali caratteristiche dei tre contratti citati aventi *fair value* positivo al 31 dicembre 2018.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOSCR.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 31.12.2018	AL 31.12.2017	A C/ ECONOMICO	A OCI (**)
Unicredit, BNPP, RBS	ADR	IRS FWD (*)	CF	I	10.2016	02.2030	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,969% e ricevono Euribor a 6 mesi	2.342	10.440	14	(8.112)
TOTALE									2.342	10.440	14	(8.112)
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									0	0		
Derivati di copertura di rischi di interesse									2.342	10.440		

(*) IRS *forward starting*: data di attivazione 20 febbraio 2020. Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al *fair value* indicato in tabella.

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

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

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

L'impatto degli strumenti di copertura sui sottostanti coperti nell'ambito della Situazione patrimoniale -finanziaria è rappresentato come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018			31.12.2017		
	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING
Indebitamento altamente probabile	2.342	(2.328)	0	10.440	(10.440)	0
TOTALE	2.342	(2.328)	0	10.440	(10.440)	0

L'effetto della riserva di cash flow hedge sul conto economico complessivo è come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE UTILE/(PERDITA) DI COPERTURA RILEVATO NEL CONTO ECONOMICO E NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	INEFFICACIA RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO	VOCE DEL CONTO ECONOMICO	VARIAZIONE DELLA RISERVA DI CASH FLOW HEDGE RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	DI CUI: COSTO DELLA COPERTURA RILEVATA NEL CONTO ECONOMIC COMPLESSIVO (COST OF HEDGING)	IMPORTO RICLASSIFICATO DAL CONTO ECONOMIC COMPLESSIVO AL CONTO ECONOMIC	VOCE DEL CONTO ECONOMIC
31.12.2018							
Indebitamento altamente probabile	2.342	14	Proventi (Oneri) Finanziari	2.328	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	2.342	14		2.328	0	0	
31.12.2017							
Indebitamento altamente probabile	10.440	0	Proventi (Oneri) Finanziari	10.440	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	10.440	0		10.440	0	0	

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 2.175 mila euro (2.510 mila euro al 31 dicembre 2017) e si riferiscono sostanzialmente (2.130 mila euro) agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento *Revolving* non utilizzata al 31 dicembre 2018. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

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

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 44.290 mila euro (65.129 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017		VARIAZIONE			31.12.2018
		ACCANTO- NAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	EFFETTO IFRS 9	
IMPOSTE ANTICIPATE						
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuale	71.752	3.333	(19.339)	0	0	55.746
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	60	45	(49)	0	0	56
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	7.562	58	(301)	0	105	7.424
Costo ammortizzato e strumenti derivati	15.068	0	(65)	1.457	0	16.460
Fondi rischi e oneri	5.495	450	(2.278)	0	0	3.667
Altre	1.501	521	(579)	(27)	0	1.416
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	101.438	4.407	(22.611)	1.430	105	84.769
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI						
Applicazione IFRIC 12	36.309	4.026	(1.695)	0	0	38.640
Costo ammortizzato e strumenti derivati	0	0	(186)	0	2.025	1.839
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	36.309	4.026	(1.881)	0	2.025	40.479
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	65.129	381	(20.730)	1.430	(1.920)	44.290

La riduzione di 20.839 registrata nel 2018 è relativa principalmente alla dinamica del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo per rischi ed oneri.

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 408 mila euro (443 mila euro al 31 dicembre 2017), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 316.334 mila euro (319.309 mila euro al 31 dicembre 2017), comprendono:

- rimanenze, pari a 3.750 mila euro (3.183 mila euro al 31 dicembre 2017), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, etc.;
- crediti commerciali, pari a 312.584 mila euro (316.126 mila euro al 31 dicembre 2017).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	341.946	347.324	(5.378)
Crediti verso imprese controllante	316	146	170
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	1.703	1.085	618
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	352.016	356.606	(4.590)
Fondo svalutazione crediti	(31.839)	(32.795)	956
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.593)	(7.685)	92
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(39.432)	(40.480)	1.048
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	312.584	316.126	(3.542)

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 341.946 mila euro e registrano una variazione in diminuzione di 5.378 mila euro, nonostante la crescita dei volumi di attività.

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

Si ricorda che i crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, ammontano a 10.919 mila euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s. (nonché verso i *lessor* proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei *lessor* pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 1.703 mila euro (1.085 mila euro al 31 dicembre 2017), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali scaduti.

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	CREDITI SCADUTI		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2018	312.584	64.700	44.587	21.713	181.584
31.12.2017	316.126	56.627	59.828	172.574	27.097

L'incremento dei crediti scaduti da oltre l'anno è in larga misura ascrivibile ai crediti verso Alitalia SAI in as.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	INCREMENTI	DECREMENTI	31.12.2018
Fondo svalutazione crediti	32.795	1.087	(2.043)	31.839
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.685	0	(92)	7.593
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	40.480	1.087	(2.135)	39.432

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

6.8 Attività e passività per imposte correnti

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

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti/ debiti verso Controllante per consolidato fiscale	7.470	17.940	(10.470)	17.827	0	17.827
IRES	185	122	63	0	307	(307)
IRAP	84	819	(735)	3.648	176	3.472
TOTALE	7.739	18.881	(11.142)	21.475	483	20.992

Le Attività per imposte correnti ammontano a 7.739 mila euro (18.881 mila euro al 31 dicembre 2017) e includono principalmente:

- il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante fiscale), pari a 7.470 mila euro, relativo all'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato; la riduzione di 10.470 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è attribuibile alla riclassifica del saldo a credito relativo all'esercizio 2017 a riduzione dei debiti maturati nel corso dell'esercizio. Per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito;
- il credito IRAP di 84 mila euro in riduzione rispetto al saldo di fine 2017, pari a 819 mila euro, per effetto dell'imposta maturata nell'anno.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 21.475 mila euro (483 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono costituite principalmente da:

- debito verso la controllante Atlantia per consolidato fiscale, pari a 17.827 mila euro (0 al 31 dicembre 2017). L'aumento di 17.827 mila euro è attribuibile alla stima delle imposte dell'anno, in parte compensate dal pagamento degli acconti 2018 e dal credito relativo all'esercizio 2017;
- debito IRAP di 3.648 mila euro in aumento di 3.472 mila euro rispetto al saldo di fine 2017, per effetto dell'imposta maturata nel corso dell'esercizio.

6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	9.230	10.288	(1.058)
Crediti verso altri	3.424	3.288	136
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	13.136	14.058	(922)

I Crediti tributari, pari a 9.230 mila euro (10.288 mila euro al 31 dicembre 2017), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 3.795 mila euro (4.615 mila euro al 31 dicembre 2017);
- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso (per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso).

La tabella seguente presenta l'anzianità delle Altre attività correnti.

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	CREDITI SCADUTI		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2018	13.136	12.521	0	0	615
31.12.2017	14.058	13.443	0	0	615

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	327.797	301.519	26.278
Denaro e valori in cassa	403	456	(53)
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	328.200	301.975	26.225

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 328.200 mila euro, si incrementano di 26.225 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, per effetto della liquidità generata dalla gestione, dopo aver scontato nell'esercizio, oltre agli investimenti di periodo, anche il pagamento del saldo dividendi 2017, pari a 135,0 milioni di euro, e dell'acconto sul dividendo 2018, pari a 113,9 milioni di euro.

6.11 Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo ADR al 31 dicembre 2018 ammonta a 1.106.876 mila euro (1.108.224 mila euro al 31 dicembre 2017), mentre il patrimonio netto di pertinenza di terzi risulta pari a zero (zero anche al 31 dicembre 2017).

Il patrimonio netto si analizza come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	(51.654)	(46.995)	(4.659)
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	32	74	(42)
Altre riserve e utili portati a nuovo	284.053	275.747	8.306
Utile dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	132.369	137.322	(4.953)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.106.876	1.108.224	(1.348)
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.106.876	1.108.224	(1.348)

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

- l'utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo, pari a 246.240 mila euro;
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 4.571 mila euro derivante principalmente dalla variazione positiva del *fair value* dei derivati *cash flow hedge* (4.613 mila euro, al netto dell'effetto fiscale);
- la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2017, pari a 135.028 mila euro (2,17 euro per azione);
- la distribuzione dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2018 pari a 113.871 mila euro (1,83 euro per azione).

Al 31 dicembre 2018, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

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

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

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nell'anno, del *fair value* dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli deliberati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo Atlantia a favore anche di dipendenti e amministratori di ADR, pari a -197 mila euro, è stato imputato a conto economico, con contropartita decremento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo". Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.1.

Prospetto di raccordo del risultato dell'esercizio e del patrimonio netto di ADR con quelli consolidati

(MIGLIAIA DI EURO)	PATRIMONIO NETTO		UTILE DELL'ESERCIZIO	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
VALORI DI BILANCIO ADR S.p.A.	1.098.459	1.101.340	245.164	243.517
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di azionisti terzi	39.350	35.030	230	596
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(10.030)	(6.396)	0	0
Altre rettifiche ¹	(20.903)	(21.750)	846	859
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	1.106.876	1.108.224	246.240	244.972
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)	0	0	0	0
VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO	1.106.876	1.108.224	246.240	244.972

6.12 Fondi per benefici per dipendenti

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 19.034 mila euro (20.337 mila euro al 31 dicembre 2017), di cui la quota non corrente ammonta a 18.494 mila euro, e sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("Fondo TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro. La movimentazione del Fondo TFR è illustrata nella seguente tabella.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2018:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018
VALORE INIZIALE FONDO TFR	20.337
Costo corrente	221
Interessi passivi	213
Totale costi rilevati a conto economico	434
Liquidazioni / utilizzi	(1.629)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	10
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(412)
Effetto dell'esperienza passata	294
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	(108)
VALORE FINALE FONDO TFR	19.034
di cui:	
quota non corrente	18.494
quota corrente	540

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2018:

¹ Si riferiscono principalmente alle rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento.

IPOTESI FINANZIARIE	2018	2017
Tasso di attualizzazione	1,13%	0,88%
Tasso di inflazione	1,5%	1,5%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,2%	2,2%
Tasso annuo di incremento salariale	2,9%	0,4%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	0,6%	0,6%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,2%	1,0%

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

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

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(MIGLIAIA DI EURO)	INCREMENTO DEL 1,0%	DECREMENTO DEL 1,0%	INCREMENTO DEL 0,25%	DECREMENTO DEL 0,25%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	18.961	19.072		
Tasso di inflazione			19.247	18.824
Tasso di attualizzazione			18.673	19.406

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 9 anni e il *service cost* previsto per il 2019 è pari a 222 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	453
2° anno	998
3° anno	1.604
4° anno	1.750
5° anno	1.483

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

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

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 181.227 mila euro (181.198 mila euro al 31 dicembre 2017), di cui 66.042 mila euro la quota corrente (68.799 mila euro al 31 dicembre 2017), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni di beni ed impianti a fronte dell'obbligazione contrattuale a carico del concessionario gestore di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2018
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	181.198	56.441	1.594	(58.006)	181.227
di cui:					
quota corrente	68.799				66.042
quota non corrente	112.399				115.185

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 24.440 mila euro (30.169 mila euro al 31 dicembre 2017) di cui 7.409 mila euro la quota corrente (14.028 al 31 dicembre 2017). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2018
Fondo imposte	12.673	1.207	0	(153)	13.727
Fondi per vertenze in corso e potenziali	16.355	360	(99)	(6.854)	9.762
Fondo assicurazioni interne	1.128	0	(190)	0	938
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	0	0	13
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	30.169	1.567	(289)	(7.007)	24.440
di cui:					
quota corrente	14.028				7.409
quota non corrente	16.141				17.031

Il fondo imposte, pari a 13.727 mila euro, riflette la valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane), concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012, ed in tema di ICI/IMU. Il fondo include anche la stima delle probabili passività connesse all'esito della verifica che l'Agenzia delle Entrate ha effettuato nel corso dell'anno con riferimento alle annualità fiscali 2013 e 2014.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 9.762 mila euro (16.355 mila euro al 31 dicembre 2017), si rileva la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è ridotto nell'esercizio di 6.593 mila euro,

sostanzialmente per effetto di utilizzi per 6.854 mila euro riferibili principalmente alla definizione transattiva di controversie con clienti.

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società, a fronte delle richieste di risarcimento terzi riferibili all'evento incendio del T3 del 7 maggio 2015. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento da terzi (vettori, *handler*, subconcessionari e passeggeri) solo in parte supportate da una quantificazione puntuale dei danni richiesti quantificati, ad oggi, in circa 29 milioni di euro.

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

6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018					31.12.2017		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA 1 E 5 ANNI	IN SCADENZA OLTRE I 5 ANNI	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.097.076	0	1.097.076	629.975	467.101	1.101.516	0	1.101.516
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.559	0	249.559	149.906	99.653	249.464	0	249.464
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	16.024	16.024	0	0	0	16.019	16.019	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	1.362.659	16.024	1.346.635	779.881	566.754	1.366.999	16.019	1.350.980
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	139.592	262	139.330	139.330	0	137.689	259	137.430
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	1.502.251	16.286	1.485.965	919.211	566.754	1.504.688	16.278	1.488.410

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12. 2017					VARIAZIONI		31.12.2018
	VALORE DI BILANCIO	EFFETTO IFRS 9	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO	
Prestiti obbligazionari	1.101.516	(8.437)	0	0	(1.978)	5.975	1.097.076	
quota corrente	0						0	
quota non corrente	1.101.516						1.097.076	

Al 31 dicembre 2018, i prestiti obbligazionari sono pari a 1.097.076 mila euro (1.101.516 mila euro al 31 dicembre 2017). Il decremento, pari a 4.440 mila euro, è attribuibile principalmente (-8,4 milioni di euro) agli effetti dell'applicazione, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio contabile IFRS 9 sull'operazione di riacquisto (*intermediated tender offer*) di parte dell'emissione obbligazionaria EMTN 2021 perfezionata nel giugno 2017. L'adozione del nuovo principio ha comportato, come effetto di tale operazione, la rilevazione a patrimonio netto di inizio esercizio della differenza tra il valore a costo ammortizzato del *bond* pre-operazione e quello post-operazione. I valori pre e post-operazione sono stati entrambi calcolati utilizzando il tasso interno di rendimento originale. La variazione dell'esercizio è stata, inoltre, impattata dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+5.975 mila euro), nonché dall'adeguamento del *bond* A4 al cambio di fine esercizio (-1.978 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2018.

(MIGLIAIA DI EURO)

DENOMINAZIONE	EMITTENTE	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE	CEDOLA	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Classe A4 (*)	ADR (**)	215.000	GBP	231.750	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€600.000.000 3,250% EMTN 02.2021	ADR	400.001	EUR	398.225	3,25%	annuale	bullet	7 anni e 2 mesi	02.2021
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	ADR	500.000	EUR	467.101	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI				1.097.076					

(*) il valore iscritto in bilancio (231,8 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

(**) originariamente emessi dal veicolo Romulus Finance, successivamente "sostituito" da ADR in seguito all'operazione di *Issuer Substitution* del 2016.

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

Oltre al citato *bond* A4, ultimo ancora in essere delle *tranches* emesse nel 2003 dalla società "veicolo" Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano vigenti le emissioni collegate al programma di emissione obbligazionaria denominato EMTN (*Euro Medium Term Notes*) varato dalla società nel 2013. Oltre all'emissione *senior unsecured* del 10 dicembre 2013 di importo complessivo pari a nominali 600 milioni di euro - di cui oggi residuano a seguito dell'operazione di riacquisto del 2017, 400 milioni di euro, è presente sul mercato la successiva emissione perfezionata l'8 giugno 2017, per un valore nominale di 500 milioni di euro. I titoli rappresentativi di entrambi i prestiti obbligazionari sono stati collocati presso investitori qualificati e sono quotati sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese.

L'ultima emissione obbligazionaria "*senior unsecured*" del 2017 era stata valutata dalle agenzie Standard & Poor's ("S&P"), Moody's e Fitch Ratings, al momento dell'emissione, rispettivamente "BBB+", "Baa1" e "BBB+". Solo Moody's aveva assegnato un *outlook* "negativo" per effetto della valutazione prospettica che la medesima agenzia indicava con riferimento *rating* sovrano della Repubblica Italiana.

Nella seconda metà del mese di agosto 2018 le due agenzie Moody's e Standard & Poor's hanno modificato i giudizi espressi sul Gruppo Atlantia e sulle controllate Autostrade per l'Italia ed ADR, a causa dell'accresciuto profilo di rischio del Gruppo Atlantia per effetto delle conseguenze, ancora incerte, dell'evento del ponte di Genova del 14 agosto 2018. I *rating* delle tre società sono stati posti in "*negative watch*" da Standard & Poor's il 16 agosto e "*under review for downgrade*" da Moody's il successivo 22 agosto. Standard & Poor's ha ancora confermato il "*negative watch*" in una nota del 4 ottobre 2018.

Il 25 ottobre 2018 Moody's ha abbassato il *rating* del Gruppo Atlantia e quello di ADR da Baa1 a Baa2, confermando l'*outlook* "*under review for downgrade*". Tale azione conseguiva al *downgrade* che aveva interessato il *rating* sovrano italiano il 19 ottobre 2018.

Il 31 ottobre 2018 Fitch modificando l'approccio utilizzato nella valutazione di ADR, sino a quel momento isolata rispetto all'evoluzione del giudizio sulla Capogruppo, allineava il *rating* di ADR a

quello di Gruppo Atlantia, confermando quindi il livello a BBB+ ma portando l'*outlook* da stabile a negativo.

Il 5 novembre Standard & Poor's constatando la sussistenza dei requisiti idonei a sancire un "parziale isolamento" del giudizio di merito di credito attribuito ad ADR rispetto alla Capogruppo, ha confermato il rating BBB+ nonostante l'intervenuto *downgrade* della capogruppo Atlantia. L'agenzia ha contestualmente modificato l'*outlook* di ADR portandolo da stabile a negativo e risolvendo così il "*negative watch*" assegnatogli in precedenza (16 agosto 2018).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018		31.12.2017	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.097.076	1.158.365	1.101.516	1.242.897
TOTALE OBBLIGAZIONI	1.097.076	1.158.365	1.101.516	1.242.897

Il *fair value* dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2018; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (*Euribor* a 6 mesi e *Libor* a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2017, si rileva una riduzione del *fair value* sia del *bond* in sterline, in minima parte riconducibile all'effetto cambio, che dei *bond* in euro. La diminuzione complessiva del *fair value* dei prestiti obbligazionari è così risultata pari a 84,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017		31.12.2018		
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.464	0	0	95	249.559
quota corrente	0				0
quota non corrente	249.464				249.559

I finanziamenti a medio – lungo termine sono pari a 249.559 mila euro (249.464 alla fine dell'esercizio precedente) e includono i finanziamenti bancari concessi da BNL (99.905 mila euro), BEI (109.811 mila euro) e CDP (39.843 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio – lungo termine in essere al 31 dicembre 2018.

(MIGLIAIA DI EURO)

FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	AMMONTARE UTILIZZATO (VALORE NOMINALE)	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTI O INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADEN.
Pool di banche	Revolving Credit Facility ("RCF")	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale	rotativa	5 anni (*)	07.2023
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	BNL Loan	100.000	100.000	99.905	EUR	0,18%	semestrale	a scadenza	4 anni	11.2020
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan	150.000	110.000	109.811	EUR	1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	CDP Loan	150.000	40.000	39.843	EUR	1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan 2018	200.000	0	0	EUR	n.a.	n.a.	amortising	fino a 15 anni	03.2021
Totale finanziamenti a medio-lungo Termine		850.000	250.000	249.559						

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

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

La *Revolving Credit Facility* ("RCF"), come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, è di tipo *senior unsecured* ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Il *pool* di banche che ha concesso tale finanziamento è composto da: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, Société Générale, NatWest e UniCredit. Il margine di interesse applicato sulla RCF varia in relazione al livello del *rating* ADR. In data 18 maggio 2018, le banche della linea di finanziamento di tipo *revolving* ("RCF") hanno approvato, sulla base di specifica richiesta di ADR, il secondo prolungamento di un anno (al luglio 2023) della durata del contratto. Il contratto vigente conferiva alla Società, sin dall'origine, la facoltà di richiedere il prolungamento di un anno della durata contrattuale in prossimità sia del primo che del secondo anniversario dalla sottoscrizione, avvenuta nel luglio del 2016.

La linea di finanziamento bancaria concessa da BNL (Gruppo BNP Paribas) è stata sottoscritta da ADR nel novembre del 2016. Tale linea di finanziamento, di importo pari a complessivi 100 milioni di euro, risulta completamente utilizzata al 31 dicembre 2018 e dovrà essere interamente rimborsata nel novembre del 2020. La struttura contrattuale è in linea con quella della linea RCF precedentemente citata ed è caratterizzata da una struttura di *covenants* conforme alle società "*investment grade*". Tale linea di finanziamento gode di un tasso di interesse particolarmente favorevole in quanto i fondi messi a disposizione dalla banca concedente beneficiano del programma *Targeted Longer-Term Refinancing Operations* ("TLTRO") messo a disposizione dalla Banca Centrale Europea all'epoca della sottoscrizione.

Si ricorda che nel dicembre 2016 sono stati stipulati due contratti di finanziamento a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla Banca Europea degli Investimenti ("BEI") in favore di ADR nel 2014: il primo contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, intermediato da Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"). I finanziamenti BEI/CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma – Fiumicino Sud", riguardante la realizzazione delle principali opere incluse nel progetto di sviluppo infrastrutturale dell'esistente perimetro aeroportuale di Fiumicino. Si tratta di finanziamenti a tasso fisso o variabile di tipo *amortising* con scadenza fino a 15 anni e periodo di disponibilità pari a (i) 36 mesi per la linea BEI e (ii) 18 mesi per la linea CDP. In data 4 aprile 2018,

CDP ha concesso l'estensione del periodo di disponibilità per ulteriori 18 mesi, al 13 dicembre 2019. Al 31 dicembre 2018, tali nuove linee di finanziamento concesse da BEI e CDP risultano utilizzate rispettivamente per 110 e 40 milioni di euro. Le linee utilizzate hanno scadenza nel 2031, tipologia di rimborso *amortising* e tasso fisso. I contratti finanziari che le regolano sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo "project", costitutiva della loro erogazione.

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

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

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018		31.12.2017	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	249.559	239.438	249.464	250.723
Tasso variabile	0	0	0	0
TOTALE OBBLIGAZIONI	249.559	239.438	249.464	250.723

Il *fair value* dei finanziamenti a medio – lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2018; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione.

Derivati con *fair value* passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di cambio	84.670	82.692	1.978
Derivati a copertura di rischi di interesse	54.660	54.738	(78)
Rateo interessi	262	259	3
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	139.592	137.689	1.903
quota non corrente	139.330	137.430	1.900
quota corrente	262	259	3

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

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

Al 31 dicembre 2018, il Gruppo ADR ha in essere *cross currency swap* che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

ADR aveva, inoltre, sottoscritto contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting* nel giugno 2015 (e successivamente ristrutturati a giugno 2016) e nel febbraio 2016, con attivazione rispettivamente il 9 febbraio 2017 ed il 20 aprile 2017, adottando una politica di copertura del rischio di tasso prospettico derivante dai futuri fabbisogni finanziari. Tali coperture, dopo la loro attivazione, sono state oggetto di *unwinding* (chiusura) in corrispondenza del nuovo debito assunto con l'emissione obbligazionaria da 500 milioni di euro del giugno 2017. Il relativo *fair value* negativo, alla data di chiusura dei contratti, è stato pagato alle controparti e la corrispondente riserva negativa di *cash flow hedge* viene riclassificata a conto economico sulla base della vita residua della nuova emissione obbligazionaria. La quota di riserva di *cash flow hedge* imputata a conto economico nel 2018 è pari a 2.041 mila euro.

Al 31 dicembre 2018, ADR ha in essere anche altri contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti nel settembre 2017 e nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 400 milioni. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2020 e febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse di parte delle nuove linee di finanziamento che risulterà necessario sottoscrivere a garanzia del rimborso dei prestiti obbligazionari in scadenza rispettivamente nel febbraio del 2021 e nel febbraio del 2023.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con *fair value* passivo del Gruppo ADR, in essere al 31 dicembre 2018.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									31.12.2018	AL 31.12.2017	A C/ ECONOMOM	A OCI (*)
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS (**)	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso del 5,441% e paga Euribor a 3 mesi + 90bps fino 12.2009, poi paga fisso del 6,4%	(45.641)	(53.639)	267	7.731
				C					(84.670)	(82.692)	(1.978)	0
									(130.311)	(136.331)	(1.711)	7.731
Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	09.2017	02.2030	100.000	Paga un tasso fisso del 1,458% e riceve Euribor a 6 mesi	(3.868)	(1.099)	0	(2.769)
UniCredit, NATWEST, Société Générale	ADR	IRS FWD (****)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi	(5.151)	0	(190)	(4.961)
Totale									(139.330)	(137.430)	(1.901)	1
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									(84.670)	(82.692)		
Derivati di copertura di rischi di interesse									(54.660)	(54.738)		

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

(**) Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari a -126.860 mila euro al 31 dicembre 2018 e a -136.331 mila euro al 31.12. 2017.

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

(****) IRS *forward starting*: data di attivazione febbraio 2022. Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al *fair value* indicato in tabella.

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

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

L'impatto degli strumenti di copertura sui sottostanti coperti nell'ambito della Situazione patrimoniale -finanziaria è rappresentato come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018			31.12.2017		
	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING
Indebitamento altamente probabile	(9.019)	8.829	0	(1.099)	1.099	0
Obbligazione in valuta estera	(126.860)	45.431	3.450	(136.331)	53.101	0
TOTALE	(135.879)	54.260	3.450	(137.430)	54.199	0

L'effetto della riserva di cash flow hedge sul conto economico complessivo è come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE UTILE/(PERDITA) DI COPERTURA RILEVATO NEL CONTO ECONOMICO E NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	INEFFICACIA RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO	VOCE DEL CONTO ECONOMICO	VARIAZIONE DELLA RISERVA DI CASH FLOW HEDGE RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	DI CUI: COSTO DELLA COPERTURA RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO (COST OF HEDGING)	IMPORTO RICLASSIFICATO DAL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO AL CONTO ECONOMICO	VOCE DEL CONTO ECONOMICO
31.12.2018							
Indebitamento altamente probabile	(9.019)	(190)	Proventi (Oneri) Finanziari	8.829	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari	16.035	0	(2.041)	Proventi (Oneri) Finanziari
Obbligazione in valuta estera	(126.860)	267	Proventi (Oneri) Finanziari	45.431	3.450	(7.930)	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	(135.869)	77		70.295	3.450	(9.970)	
31.12.2017							
Indebitamento altamente probabile	(1.099)	0	Proventi (Oneri) Finanziari	1.099	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari	18.076	0	(3.324)	Proventi (Oneri) Finanziari
Obbligazione in valuta estera	(136.331)	236	Proventi (Oneri) Finanziari	53.101	0	(7.829)	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	(137.430)	236		72.275	0	(11.153)	

6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 3.805 mila euro (4.083 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono costituite per 3.057 mila euro da debiti verso il personale e 748 mila euro da debiti verso istituti previdenziali. Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.1.

6.17 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 173.732 mila euro (191.502 mila euro al 31 dicembre 2017).

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	161.549	177.053	(15.504)
Debiti verso imprese controllanti	1.844	1.788	56
Risconti passivi	1.511	1.347	164
Acconti e anticipi ricevuti	8.828	11.314	(2.486)
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	173.732	191.502	(17.770)

I Debiti verso fornitori, pari a 161.549 mila euro, si riducono di 15.504 mila euro per effetto della flessione del volume di investimenti effettuati nel 2018, rispetto all'esercizio precedente.

Gli acconti e anticipi ricevuti, pari a 8.828 mila euro, si decrementano di 2.486 rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto della riduzione di anticipi da clienti.

6.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 174.797 mila euro (172.284 mila euro al 31 dicembre 2017).

L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	110.072	114.048	(3.976)
Debiti verso il personale	17.663	15.759	1.904
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	10.199	9.452	747
Debiti per depositi cauzionali	14.945	12.037	2.908
Altri debiti diversi	21.918	20.988	930
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	174.797	172.284	2.513

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 110.072 mila euro (114.048 mila euro al 31 dicembre 2017) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 87.463 mila euro (94.044 mila euro al 31 dicembre 2017). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'andamento del debito per addizionale, in riduzione di 6.581 mila euro rispetto alla fine del 2017, riflette il correlato effetto dell'andamento, nell'anno, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 18.459 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (14.441 mila euro al 31 dicembre 2017). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione. ADR ha iniziato ad addebitare tale imposta a partire dal mese di maggio 2014, con decorrenza dal 1° gennaio 2014, a seguito della sottoscrizione, intervenuta il 30 gennaio 2014, con la Regione Lazio della convenzione per la gestione dell'imposta e successivi rinnovi. L'incremento di 4.018 mila euro dei debiti IRESA

rispetto al 31 dicembre 2017 riflette il correlato effetto dell'andamento dei corrispondenti incassi dai vettori avvenuti nell'anno.

I Debiti verso il personale ed i Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale aumentano rispettivamente di 1.904 mila euro e 747 mila euro per effetto dell'incremento dei debiti con scadenza a breve termine.

I Debiti per depositi cauzionali sono pari a 14.945 mila euro in aumento di 2.908 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 in relazione ai maggiori depositi cauzionali rilasciati dai clienti a garanzia dei crediti di ADR.

Gli Altri debiti diversi, pari a 21.918 mila euro (20.988 mila euro al 31 dicembre 2017), includono il debito verso ENAC per il canone concessorio per 18.328 mila euro in aumento di 1.574 mila euro rispetto alla fine del 2017, in relazione alla quota maturata nell'anno, al netto del pagamento del saldo 2017 e della prima rata 2018.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi dell'esercizio 2018 sono pari a 1.045.148 mila euro (1.011.355 mila euro nel 2017) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del nuovo principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018			2017 ²		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	510.234	0	510.234	484.753	0	484.753
Infrastrutture Centralizzate	19.460	0	19.460	19.985	0	19.985
Servizi di sicurezza	108.973	0	108.973	101.599	0	101.599
Altri	28.303	0	28.303	27.436	0	27.436
	666.970	0	666.970	633.773	0	633.773
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	12.282	51.378	63.660	12.357	45.753	58.110
Commerciali	0	138.801	138.801	0	130.117	130.117
Parcheggi	28.040	0	28.040	26.679	0	26.679
Pubblicità	12.784	0	12.784	13.416	0	13.416
Altri	10.989	256	11.245	12.604	643	13.247
	64.095	190.435	254.530	65.056	176.513	241.569
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	731.065	190.435	921.500	698.829	176.513	875.342
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	109.658	0	109.658	117.224	0	117.224
ALTRI RICAVI OPERATIVI	1.589	12.401	13.990	1.491	17.298	18.789
TOTALE RICAVI	842.312	202.836	1.045.148	817.544	193.811	1.011.355
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
<i>Over the time</i>	179.815			186.892		
<i>At a point in the time</i>	662.497			630.652		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 921.500 mila euro, sono aumentati complessivamente del 5,3% rispetto all'esercizio precedente per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+5,2%), attribuibile essenzialmente al positivo andamento complessivo dei volumi di traffico (passeggeri +4,2%). Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (+5,4%), grazie all'andamento positivo di tutti i segmenti delle subconcessioni commerciali (+6,7%) da correlare sia all'incremento dei volumi e di tipologia di passeggeri, che all'entrata a pieno regime dell'Area Commerciale "E" (inaugurata il 21 dicembre 2016); la crescita si è concentrata, in particolare, nel

² i dati relativi al 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 2018, a seguito dell'entrata in vigore dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

segmento “*specialist retail*” d in quello delle “*core categories*”. Anche i ricavi da subconcessioni immobiliari hanno registrato un andamento positivo (+9,6%), in parte compensati dalla riduzione dei ricavi da pubblicità (-4,7%).

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 109.658 mila euro (117.224 mila euro nel 2017) sono relativi a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate. Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni).

Gli Altri ricavi operativi pari a 13.990 mila euro (18.789 mila euro nel 2017) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Contributi e sovvenzioni	257	214
Plusvalenze da alienazioni	50	24
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	21	0
Altri fondi per rischi e oneri	0	4.565
Recuperi di spesa	5.158	5.662
Indennizzi da terzi	1.091	198
Altri proventi	7.413	8.126
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	13.990	18.789

Il decremento, pari a complessivi 4.799 mila euro, è sostanzialmente riconducibile alla riduzione della voce “riassorbimento degli altri fondi per rischi e oneri” che nel 2017 era pari a 4.565 mila euro. Si segnala inoltre che, il riassorbimento fondi per rischi e oneri, pari a 289 mila euro nel 2018, è stato riclassificata tra gli altri costi operativi, nella voce (Accantonamenti) Riassorbimenti fondi per rischi ed oneri. Tale classificazione si è resa necessaria al fine di assicurare l'omogeneità dei trattamenti contabili di Gruppo Atlantia a seguito delle attività conseguenti l'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della controllante Atlantia.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 30.702 mila euro (31.499 mila euro nel 2017). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Carburante e lubrificanti	1.643	2.780
Energia elettrica, gas e acqua	23.203	22.852
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	5.856	5.867
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	30.702	31.499

7.3 Costi per servizi

I costi per servizi sono pari a 277.323 mila euro (293.999 mila euro nel 2017). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017 ³
Costi per manutenzioni	45.789	42.582
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	58.006	70.290
Costi per servizi esterni	11.203	11.272
Costi per servizi di costruzione	101.464	109.269
Pulizie e disinfestazioni	8.209	7.964
Prestazioni professionali	8.459	8.289
Servizi antincendio	7.813	7.904
Altri costi	35.110	35.327
Compensi ad amministratori e sindaci	1.270	1.102
TOTALE COSTI PER SERVIZI	277.323	293.999

La riduzione dei costi per servizi pari a 16.676 mila euro sostanzialmente attribuibile alla riduzione dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-12.284 mila euro) e per servizi di costruzione (-7.805 mila euro). Tali andamenti sono stati parzialmente compensati dall'incremento dei costi per manutenzioni (+3.207 mila euro), dovuto principalmente all'aumento dei costi per attività manutentive relativa all'impianto BHS del T3, entrato a regime nel corso del primo semestre 2017, e all'incremento dei costi di manutenzioni IT.

7.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 167.964 mila euro (166.175 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Salari e stipendi	124.131	120.638
Oneri sociali	35.108	32.101
Benefici successivi al rapporto di lavoro	6.796	7.455
Rettifiche costo del lavoro anni precedenti	0	8
Altri costi	1.929	5.973
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	167.964	166.175

L'incremento di 1.789 mila euro rispetto al 2017 deriva principalmente dall'incremento del costo medio e della maggiore forza media impiegata dal Gruppo ADR (+26,7 fte), oltre che all'incidenza di componenti non ricorrenti ed all'incremento del costo medio, in parte compensati dall'effetto positivo

³ i dati relativi al 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 2018, a seguito dell'entrata in vigore dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

derivante dall'evoluzione del *fair value* dei piani di incentivazione azionaria. L'incremento della forza media è attribuibile sostanzialmente alle iniziative di internalizzazione e potenziamento delle attività di manutenzione concluse nel corso del 2017, al potenziamento dell'area *Operation Airside* e delle altre aree organizzative di supporto al business, nonché all'incremento delle assistenze PRM registrate nell'esercizio, in parte compensate dalla riduzione della forza derivante dalle azioni di ottimizzazione dei processi operativi.

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

FORZA MEDIA	2018	2017	VARIAZIONE
Dirigenti	51,5	51,3	0,2
Quadri	241,1	227,3	13,8
Impiegati	1.752,7	1.754,5	(1,8)
Operai	1.092,3	1.077,8	14,5
TOTALE FORZA MEDIA	3.137,6	3.110,9	26,7

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

FORZA MEDIA	2018	2017	VARIAZIONE
ADR S.p.A.	1.365,8	1.319,9	45,9
ADR Tel S.p.A.	57,4	55,4	2
ADR Assistance S.r.l.	350,6	303,8	46,8
ADR Security S.r.l.	780,2	814,5	(34,3)
ADR Mobility S.r.l.	62,6	60,2	2,4
Airport Cleaning S.r.l.	521,0	557,1	(36,1)
TOTALE FORZA MEDIA	3.137,6	3.110,9	26,7

7.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 49.391 mila euro (26.530 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Canone concessori	36.239	33.461
Costi per godimento beni terzi	3.009	2.806
Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.565)	(25.997)
Accantonamenti (Riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	1.278	535
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	1.087	6.595
Imposte indirette e tasse	6.546	6.125
Oneri diversi	2.797	3.005
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	49.391	26.530

La voce Canoni concessori, pari a 36.239 mila euro, si incrementa di 2.778 mila euro rispetto all'esercizio a confronto per l'incremento del traffico, oltre che per effetto della dinamica inflattiva.

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

Gli Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri sono pari a 1.278 mila euro, rispetto ai 535 mila del 2017. Oltre al citato riassorbimento di 289 mila euro, la voce accoglie accantonamenti pari a 1.567 mila euro. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti, pari a 1.087 mila euro, riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR e registrano un decremento di 5.508 mila euro rispetto all'esercizio 2017, che era stato inficiato dall'ingresso di Alitalia SAI nella procedura di amministrazione straordinaria.

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce proventi (oneri) finanziari è pari a -53.331 mila euro (-52.991 mila euro nel 2017). Il dettaglio dei proventi finanziari, oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	198	299
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	281	247
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	0	6
Interessi da clienti	18	1
Altri	2	6
Dividendi da partecipazioni	1.873	0
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	2.372	559

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

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	1.594	1.767
Interessi su obbligazioni in circolazione	34.287	33.690
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	2.869	2.043
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	6.575	4.688
Altri oneri finanziari per interessi	2	9
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	43.733	40.430
Valutazione derivati	2.168	8.788
Differenziali IRS	9.970	11.153
TOTALE ONERI SU DERIVATI	12.138	19.941
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	213	209
TOTALE ALTRI ONERI	213	209
TOTALE ONERI FINANZIARI	57.678	62.347

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.594 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 173 mila euro per effetto della variazione del tasso applicato.

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione ammontano a 34.287 mila euro; l'incremento di 597 mila euro rispetto al 2017 è sostanzialmente attribuibile all'emissione da 500 milioni di euro, effettuata in data 8 giugno 2017, e al contestuale riacquisto di 200 milioni di euro nominali relativi all'emissione del 2013.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 2.869 mila euro, aumentano di 826 mila euro rispetto al 2017 per l'effetto anno pieno dei tiraggi delle linee BEI e CDP, avvenuti nel corso del 2017, e dell'attivazione delle *commitment fee* maturate sulle quote non tirate.

Gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato si incrementano di 1.887 mila euro principalmente per effetto dei costi accessori legati all'operazione di emissione e contestuale riacquisto dei prestiti obbligazionari descritta in precedenza.

Gli Oneri da valutazione derivati, pari a 2.168 mila euro (8.788 mila euro nel 2017) riflettono la variazione intercorsa nel corso dell'anno del *fair value* dei contratti di *cross currency swap* per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 6.15).

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

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Utili su cambi	1.990	8.813
Perdite su cambi	(15)	(16)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	1.975	8.797

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

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

La Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto, pari a -3.679 mila euro (5.229 mila euro nel 2017), accoglie l'effetto a conto economico della svalutazione della collegata Pavimental per -3.048 mila euro, nonché la svalutazione della collegata Spea Engineering per -631 mila euro (rispettivamente +4.037 mila euro e +1.192 mila euro nel 2017), per effetto dei risultati economici conseguiti nell'esercizio dalle collegate.

7.8 Imposte sul reddito

Le Imposte sul reddito sono pari a 112.897 mila euro (108.930 mila euro nel 2017). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	69.983	57.971
IRAP	22.839	19.319
	92.822	77.290
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(274)	(942)
	(274)	(942)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	18.204	28.978
Imposte differite	2.145	3.604
	20.349	32.582
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	112.897	108.930

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

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

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

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 19,5% (16,4% nel 2017). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018		2017	
	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	359.137		353.902	
ALIQUOTA TEORICA		24,0%		24,0%
IRES teorica		86.193		84.936
Differenze permanenti	13.968	3.352	6.162	1.479
Differenze temporanee	(81.510)	(19.562)	(118.517)	(28.444)
IRES effettiva		69.983		57.971
ALIQUOTA EFFETTIVA		19,5%		16,4%

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

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

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

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

I dati di chiusura al 31 dicembre 2018 consentono di poter confermare, sulla base delle simulazioni effettuate, il rispetto dei *ratio* finanziari previsti nei contratti. Il calcolo dei *ratio* finanziari sarà formalizzato successivamente all’approvazione della presente Relazione finanziaria al 31 dicembre 2018.

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

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

9. Altre garanzie, impegni e rischi

Garanzie

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

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto per 159,9 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

9.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2018 è rappresentata dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

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

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

Rischio di liquidità

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

Al 31 dicembre 2018 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 928,2 milioni euro, composta da:

- 328,2 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 600,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2018				
(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.306.006)	(34.202)	(34.239)	(705.065)	(532.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(266.328)	(2.307)	(114.824)	(42.817)	(106.380)
Derivati con <i>fair value</i> positivo	2.342	0	(227)	(5.674)	8.243
Derivati con <i>fair value</i> negativo	(127.158)	(8.013)	(8.140)	(107.692)	(3.313)
TOTALE	(1.697.150)	(44.522)	(157.430)	(861.248)	(633.950)

	31.12.2017				
(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.342.742)	(34.310)	(34.310)	(488.972)	(785.150)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(268.634)	(2.307)	(2.307)	(143.545)	(120.475)
Derivati con <i>fair value</i> positivo	11.593	0	0	(1.288)	12.881
Derivati con <i>fair value</i> negativo	(124.635)	(7.905)	(7.905)	(25.180)	(83.645)
TOTALE	(1.724.418)	(44.522)	(44.522)	(658.985)	(976.389)

Rischio di tasso di interesse e di cambio

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

Con le delibere del 14 maggio 2015 e la più recente del 11 luglio 2018, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *interest rate swap "forward starting"*. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR accresce la facoltà di fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi d'interesse in un mercato caratterizzato da estrema volatilità.

Alla data del 31 dicembre 2018 il Gruppo ADR ha in essere:

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

- tre ulteriori derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 6.15.

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

Sensitivity analysis

RISCHIO DI TASSO ESPOSIZIONE E SENSITIVITY ANALYSIS	VALUTAZIONE AL FAIR VALUE		RISCHIO TASSO DI INTERESSE				RISCHIO TASSO DI CAMBIO			
			SHOCK UP +10 BPS IR		SHOCK DOWN -10 BPS IR		SHOCK UP +10% FX		SHOCK DOWN -10% FX	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(1.397.803)	(1.493.620)	0	0	0	0	(24.035)	(24.233)	24.035	24.233
Strumenti derivati con <i>fair value</i> positivo trattati in <i>hedge accounting</i>	2.342	10.440	2.807	2.699	(2.844)	(2.740)	0	0	0	0
Strumenti derivati con <i>fair value</i> negativo trattati in <i>hedge accounting</i>	(139.330)	(137.430)	4.258	1.541	(4.320)	(1.559)	24.035	24.233	(24.035)	(24.233)
Strumenti derivati non trattati in <i>hedge accounting</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	(1.534.791)	(1.620.610)	7.065	4.240	(7.164)	(4.299)	0	0	0	0

Le principali fonti di esposizione del Gruppo ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili alle obbligazioni e agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2018 (2017 per il comparativo) riconducibili ai rischi di tasso sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del *fair value* degli strumenti derivati in essere.

Il Gruppo ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno *shock* del mercato dei tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- per gli strumenti derivati, una variazione parallela di +10 *basis point* (+0,1%) e -10 *basis point* (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- per le obbligazioni in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di *shock up* e *shock down* dei diversi dati di mercato.

A integrazione delle informazioni esposte nella tabella sopra riportata, si segnala che, con riferimento alla *sensitivity analysis* svolta sui *Cross Currency Swap*, una variazione del 10% in aumento o in diminuzione del tasso di cambio, andando ad impattare sui flussi in valuta estera scambiati alle date di pagamento, conduce ad una riduzione degli importi da classificare in Riserva di *Cash Flow Hedge* per 1,0 milione di euro in caso di *shock down* e ad un aumento di 7,0 milioni di euro in caso di *shock up*.

9.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*

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

(MIGLIAIA DI EURO)				31.12.2018
	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con <i>fair value</i> positivo	0	2.342	0	2.342
Derivati con <i>fair value</i> negativo	0	(139.330)	0	(139.330)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(136.988)	0	(136.988)

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

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

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.15 è fornita l'indicazione del *fair value*, si precisa che tale *fair value* rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7.

9.5 Contenzioso

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

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

Contenzioso tributario

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

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Energia Elettrica

- Nel 2006 l'Ufficio Tecnico di Finanza di Roma (UTF - oggi Agenzia delle Dogane) ha emesso avvisi di pagamento per 13 milioni di euro (comprensivo di interessi, spese e sanzioni), aventi ad oggetto l'omesso pagamento dell'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica e della relativa addizionale per il periodo 2002-2006, nonché i relativi atti di contestazione di violazioni amministrative. Le contestazioni riguardano la presunta cessione a terzi dell'energia elettrica

acquistata da ADR, nonché il disconoscimento dell'agevolazione prevista a favore dei soggetti cui è riconosciuta la qualifica di "opificio industriale". Successivamente ai giudizi di merito favorevoli alla società, la Corte di Cassazione ha depositato diciannove sentenze con le quali sono stati accolti i motivi di ricorso proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. In ordine a tre sentenze emesse dalla Corte di Cassazione, afferenti il disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, la Società ha presentato ricorsi per revocazione in quanto ritiene siano state pronunciate escludendo fatti decisivi la cui esistenza risulta dai documenti di causa, che non hanno costituito oggetto di contestazione tra le parti del giudizio.

- In analogia con l'attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall'UTF di Roma, l'Agenzia delle Dogane ha avviato due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012, notificando i relativi Avvisi di pagamento ed Atti di irrogazione delle sanzioni amministrative. Per le stesse annualità sono stati notificati dall'Agenzia delle Entrate gli Avvisi di accertamento relativi all'IVA dovuta sulle accise contestate.
- In merito agli atti impositivi emessi dall'Agenzia delle Dogane per i periodi d'imposta 2007-2010 e dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA 2007, la Commissione Tributaria Provinciale ha accolto, previa riunione, i ricorsi presentati dalla Società. L'11 giugno 2015 la Commissione Tributaria Regionale ha accolto l'appello presentato dall'Agenzia delle Dogane e dall'Agenzia delle Entrate avverso la sentenza di primo grado. In considerazione dell'orientamento giurisprudenziale formatosi sulle annualità precedenti, ADR ha proposto ricorso in Cassazione in relazione al disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, nonché al rilievo IVA contestato dall'Agenzia delle Entrate, ed ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012 riguardante la cessione di energia a terzi con il pagamento dei tributi e delle sanzioni in misura di ridotta.

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

ICI / IMU

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

Controllo posizione fiscale ADR

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

Il 26 luglio 2018 è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate ad ADR il Processo Verbale di Constatazione a chiusura dell'attività di verifica fiscale del periodo d'imposta 2014 e, parzialmente, il 2013. Con tale documento l'Agenzia delle Entrate ha formulato alcuni rilievi in materia di IRES, IRAP e ritenute, quantificabili in 1,2 milioni di euro a titolo di maggiori imposte dovute, oltre a interessi e sanzioni. La Società, non condividendo in punto di fatto e di diritto le conclusioni raggiunte dai verificatori, ha presentato, il 16 novembre 2018, una memoria con la quale sono state rappresentate le proprie controdeduzioni, osservazioni e richieste in merito ai rilievi contenuti nel predetto PVC. Il 7 dicembre 2018, l'Agenzia delle Entrate ha notificato l'avviso di accertamento relativo al periodo d'imposta 2013. In data 28 gennaio 2019, è stata presentata l'Istanza di accertamento per adesione in relazione all'Avviso di accertamento notificato per il 2013.

Manleva Fiscale

Nel 2002, in occasione dell'ottenimento da parte di IRI del consenso alla vendita al Gruppo Macquarie del 44,74% di ADR, Gemina, Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. si sono sostituite alla stessa IRI assumendo direttamente nei confronti di ADR, rispettivamente con una quota del 50%, 13,1% e 36,9%, l'impegno di indennizzo rilasciato da IRI in occasione della privatizzazione di ADR finalizzato a coprire il 51,166% delle minusvalenze che la Società avesse dovuto subire per pretese tributarie relative a periodi antecedenti alla privatizzazione del luglio 2000. La vertenza tra ADR e l'Agenzia delle Dogane si riferisce al periodo 1993/1998 ed è coperta dalla garanzia citata. Poiché Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. disconoscono la validità della garanzia, ADR ha avviato nei confronti di queste ultime un'azione volta alla condanna al pagamento delle somme dovute, condizionatamente all'intervento di sentenza definitiva di condanna di ADR. Con sentenza dell'ottobre 2012, il Tribunale di Roma ha accolto la domanda di ADR, contro la quale Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. hanno proposto appello. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, già fissata per lo scorso 14 novembre 2018, è stata rinviata al 25 settembre 2019.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

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

Diritti e regolazione tariffaria

- Nell'aprile 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland SA per la restituzione di 1 milione di euro, oltre interessi, pari all'importo pagato, a dire del ricorrente, in eccesso (diritti ExtraUE ai voli da e per il territorio della Confederazione svizzera invece dei diritti UE) dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, inizialmente fissata per il 20 dicembre 2017, è stata rinviata al 6 febbraio 2019 ed in tale sede le parti hanno chiesto un ulteriore rinvio, che è stato fissato al 16 ottobre 2019.
- Nel febbraio 2013 è stato notificato ricorso al TAR Lazio da parte del Comune di Viterbo, con cui è stato impugnato il Contratto di Programma, il DPCM del 21 dicembre 2012 e tutti gli altri atti presupposti, connessi e conseguenti con richiesta di risarcimento danni; il ricorso risulta a oggi pendente senza fissazione dell'udienza. Con motivi aggiunti del 22 febbraio 2016, il Comune ha altresì impugnato il DPR n. 201 del 17 settembre 2015, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 18 dicembre 2015, con cui è stato emanato il "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione".
- Nel febbraio 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione, a partire dal 1° marzo 2014, dei diritti

imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti. Con il ricorso, Easyjet ha impugnato il provvedimento ENAC recante “Articolazione Tariffaria Fiumicino” del 27 dicembre 2013 (e tutti gli atti presupposti, nella misura in cui rimodulano i corrispettivi per imbarco passeggeri sullo scalo di Fiumicino). A parere dei ricorrenti la citata rimodulazione - frutto dell'introduzione di uno sconto del 65% sui predetti corrispettivi applicato ai passeggeri in transito sullo scalo e del contestuale aumento del medesimo corrispettivo per i passeggeri originanti - configurerebbe una violazione della normativa italiana e comunitaria. All'udienza del 29 maggio 2014, il TAR Lazio ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risulta assistito dal “*fumus boni iuris*”, in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti perché se ne accerti l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e le si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato in giudizio anche le società di gestione, tra cui ADR, perché si accerti la non debenza ai gestori medesimi del canone concessorio parametrato alla quantità di carburante erogato alle compagnie aeree e, in particolare per ADR, la si condanni alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiari non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. A seguito di un'ordinanza di rimessione sul ruolo, il 28 maggio 2014 si è tenuta un'udienza all'esito della quale il Giudice si è riservato di decidere in merito all'opportunità di sollevare questione pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia europea, senza, tuttavia, nulla specificare in merito all'oggetto della predetta questione. Con sentenza, depositata il 12 aprile 2017, il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario. Nel novembre 2017, Alitalia LAI in as ha proposto ricorso davanti alla Corte di Appello di Roma per ottenere la riforma della suddetta sentenza. Con sentenza n. 4601/2018, la Corte, in accoglimento dell'appello principale, ha dichiarato la giurisdizione del Giudice ordinario e rimesso la causa al Tribunale di Roma, ove il giudizio è stato riassunto. L'udienza è prevista il 4 marzo 2019.
- AirOne S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma sia Tamoil, proprio fornitore di carburanti avio, sia alcuni gestori aeroportuali tra cui ADR, perché si accerti l'illiceità dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali richiesti dai gestori alle società petrolifere e da queste “ribaltate” sui vettori, e si accerti che Tamoil, in solido con i gestori aeroportuali convenuti, è tenuta alla restituzione di 2,9 milioni di euro corrisposti da AirOne dal 2003. Con sentenza non definitiva del 2012, il Giudice ha disposto una CTU. Con l'ordinanza del 21 febbraio 2015 il Giudice, rilevato che appariva necessario un ulteriore accertamento tecnico d'ufficio, ha disposto una CTU. All'udienza del 14 settembre 2016 fissata per l'esame della relazione peritale, il Giudice Istruttore ha aggiornato il giudizio all'udienza del 16 maggio 2018 per la precisazione delle conclusioni. All'esito di tale udienza la causa è stata trattenuta in decisione.
- Alitalia LAI in a.s. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Milano alcune compagnie petrolifere per richiedere la condanna alla restituzione delle somme di volta in volta versate a titolo di *royalties* carburante nel periodo 2000 – 2009, in ragione della asserita non corrispondenza di tali corrispettivi ai costi di gestione dello specifico servizio. In tali tipologie di giudizi i petrolieri hanno chiamato in causa, in qualità di terzo, ADR ed altri gestori aeroportuali in considerazione del fatto che le *royalties* carburanti venivano richieste da questi ultimi. In alcuni dei procedimenti in corso, con sentenza parziale il Tribunale di Milano, dopo aver deciso le eccezioni preliminari sollevate dalle parti tra le quali, ad esempio, la prescrizione del diritto vantato da Alitalia prima del maggio 2000, ha rimesso la causa in istruttoria al fine di dare corso ad una CTU di carattere economico contabile, “che possa determinare l'eventuale mancata corrispondenza tra i corrispettivi di cui è

causa ed i costi effettivi sostenuti per il servizio, indicando l'ammontare della possibile differenza fra detti costi ed i corrispettivi pagati a titolo di airport fees, nonché al fine di accertare se ed in che misura parte attrice abbia effettuato un'operazione di passing on del predetto corrispettivo nei confronti dei propri passeggeri". Nell'ambito di tali CTU, iniziate nel mese di aprile 2016 e la cui conclusione è stata posticipata al mese di dicembre 2017 per tutti i giudizi, ADR ha nominato il proprio CTP. A fine dicembre 2017 il CTU ha circolarizzato alle Parti ed ai rispettivi CTP una bozza di Relazione. I CTP hanno, a loro volta, depositato le memorie di replica. Nel mese di gennaio 2018 è stata depositata la Relazione finale da parte del CTU. All'udienza tenutasi il 13 febbraio 2018, le Parti hanno formulato alcune osservazioni sulla Relazione ed hanno richiesto una integrazione della Perizia quanto ad alcuni profili. Il Giudice ha assegnato termine alle parti fino al 28 febbraio 2018 per note e per la formulazione di eventuali specifici quesiti da porre al CTU e ulteriore termine al 26 marzo 2018 per repliche. Il giudizio è stato rinviato all'udienza del 13 aprile 2018. In tale occasione il Giudice si è riservato sulle richieste di integrazione formulate dalle Parti. All'udienza tenutasi il 28 settembre 2018, il Giudice ha conferito al CTU il compito di fornire chiarimenti ed eventuali approfondimenti circa le osservazioni svolte dalle terze chiamate SEA ed ADR. Ha poi fissato la data di inizio delle operazioni peritali per il giorno 16 ottobre 2018 ed assegnato termine al CTU per il deposito della relazione di chiarimenti al 31 gennaio 2019. La causa è stata poi rinviata all'udienza del 12 febbraio 2019. In tale occasione la controversia è stata rinviata al 17 aprile 2019 per la precisazione delle conclusioni.

- Nell'ambito di un giudizio di appello attivato da Wind Jet avverso la sentenza emessa dal Tribunale di Milano, avente ad oggetto la pretesa restituzione da parte di alcune compagnie petrolifere - che hanno, a loro volta, chiamato in causa SEA e ADR - dei corrispettivi *jet fuel* versati nel periodo 2004-2009, il Collegio, con decreto emesso nel mese di giugno 2017, ritenuto che *"relativamente a controversie aventi contenuto analogo a quella in oggetto sono già intervenute pronunce che hanno ritenuto sussistere l'an debeatur; ritenuta condivisibile l'opportunità di disporre, analogamente a quanto disposto in dette controversie, un accertamento peritale volto a determinare l'ammontare versato da Wind Jet a titolo di airport fee, nonché i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per consentire la svolgimento dell'attività di fornitura del carburante ed ogni altro dato utile ai fini della decisione della causa"*, ha disposto una CTU. All'esito delle istanze di revoca del suddetto provvedimento avanzate dalle parti convenute, il Collegio ha confermato la CTU, fissando l'inizio delle operazioni per il 3 ottobre 2017 e termine per il deposito della relazione peritale fino al 30 giugno 2018. Di recente, il CTU ha formulato al Collegio istanza di proroga al 30 novembre 2018. ADR ha nominato il proprio CTP. Il giudizio è stato aggiornato all'udienza del 30 gennaio 2019. In tale occasione il Giudice ha rinviato la causa all'udienza del 20 novembre 2019 per la precisazione delle conclusioni.

Misure abbattimento rumore

ADR ha proposto ricorso davanti al TAR Lazio per l'annullamento del verbale del 1° luglio 2010 della Conferenza dei Servizi, convocata per definire e approvare la zonizzazione acustica del suddetto scalo, con cui la predetta Conferenza dei Servizi ha approvato la Proposta n. 2 di zonizzazione acustica dell'aeroporto di Ciampino. Non è stata richiesta la sospensiva e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di merito. Il 25 gennaio 2018 la segreteria del TAR Lazio ha notificato al difensore di ADR l'avviso di perenzione ultra quinquennale del ricorso. Qualora, entro 180 giorni da tale data nessuna delle Parti presentasse una nuova istanza di fissazione di udienza il ricorso sarà dichiarato perento per carenza di interesse. Con lettera del 31 maggio 2018, ADR ha comunicato al proprio difensore di non avere interesse alla prosecuzione del ricorso. Il 7 settembre 2018 è stato depositato il decreto decisorio con cui è stata dichiarata la perenzione del ricorso.

Realizzazione Svincolo In Area Est - Progetto di Completamento di Fiumicino

- Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud (che ha completato il proprio *iter* approvativo davanti alle Autorità competenti) prevede la realizzazione del nuovo svincolo di interconnessione tra l'“Autostrada A91 Roma – Fiumicino” e l'“Area Est – Cargo City” dell'aeroporto di Fiumicino. Per procedere alla realizzazione dell'opera, nonostante le autorizzazioni già ottenute, è stato sottoposto il progetto all'ulteriore verifica di sicurezza stradale richiesta dal Ministero dei Trasporti e prevista dal D.Lgs. 15 marzo 2011, n. 35. Da tale verifica sono scaturite due relazioni intermedie con le quali sono state impartite alcune prescrizioni ad ADR. La Società, il 26 ottobre 2016, ha inviato al Ministero dei Trasporti una nota in cui ha evidenziato le prescrizioni recepite nel progetto e quelle non recepite con motivazione del mancato recepimento. Il Ministero dei Trasporti ha risposto ad ADR, il 22 novembre 2016, disponendo l'adeguamento del progetto alle prescrizioni contenute nelle Relazioni. ADR ha impugnato il provvedimento del Ministero dei Trasporti con ricorso al Tar Lazio, con istanza cautelare per la fissazione a breve del merito (la definizione del giudizio deve intervenire prima del 2019, anno in cui scade il vincolo preordinato all'esproprio apposto sulle aree interessate dallo Svincolo). Il ricorso è stato notificato alle controparti il 7 gennaio 2017 (lo stesso Ministero e l'Anas che sarà il soggetto deputato a gestire l'infrastruttura una volta realizzata) e iscritto a ruolo il 2 febbraio 2017. ADR, alla camera di consiglio sull'istanza cautelare, ha rinunciato alla domanda e ha richiesto una fissazione del merito a breve. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 marzo 2018 e in tale sede le parti hanno chiesto al giudice un rinvio, a seguito della ripresa delle trattative per chiudere la vicenda in via amministrativa, anziché giudiziale. A seguito delle trattative il Ministero dei Trasporti ha adottato il provvedimento conclusivo del procedimento ai sensi del D.Lgs.n.35/2011, recependo positivamente tutti i motivi di ricorso, conseguentemente dietro richiesta di ADR con Decreto del 15 ottobre 2018 il ricorso è stato dichiarato improcedibile.

Riperimetrazione della Riserva Statale del Litorale Romano

Con il D.M. 24 ottobre 2013 (“Decreto”), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito “MATTM”) ha approvato la “Nuova perimetrazione della Riserva naturale Statale del Litorale Romano” in sostituzione di quella precedentemente individuata dal D.M. 29.03.1996. In particolare, la nuova perimetrazione estende le aree c.d. “di tipo 1” impedendo la realizzazione della maggior parte delle opere previste all'interno del M.P. al 2030.

ENAC, con apposito ricorso al Presidente della Repubblica, ha impugnato il D.M. 24 ottobre 2013 (mentre ADR ha lo impugnato con autonomo ricorso al TAR Lazio). Nell'ambito dell'*iter* del ricorso al Presidente della Repubblica, il Consiglio di Stato (chiamato ad emettere un parere a chiusura della fase istruttoria del giudizio) ha richiesto al MIT, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed alla Regione Lazio (Enti coinvolti nella vicenda) di far pervenire le rispettive determinazioni in ordine a “*thema decidendum*” ed interesse dell'ENAC a ricorrere.

Poiché un articolo pubblicato sulla stampa quotidiana ha riportato in sintesi le determinazioni di Presidenza del Consiglio e Regione sfavorevoli ad ENAC, ADR ha acquisito i predetti pareri e, al fine di supportare l'Ente nel giudizio, ha deciso di proporre intervento *ad adiuvandum* che è stato depositato in data 25 luglio 2018. Il 22 gennaio 2019 ADR ha ricevuto la comunicazione con cui il Consiglio di Stato dispone la sospensione del ricorso al Presidente della Repubblica proposto da ENAC, in attesa della decisione del giudizio ordinario presentato da ADR attualmente pendente dinanzi al TAR Lazio.

Ryanair – Accesso Agli Atti

Con istanza di accesso agli atti del 15 giugno 2018 - integrata con specificazioni l'8 agosto - il vettore Ryanair ha chiesto ad ADR di prendere visione di: (i) tutti i contratti commerciali tra Alitalia ed ADR stipulati antecedentemente al 1 gennaio 2015 ed ancora in vigore alla data dell'istanza di

accesso; (ii) tutti i contratti commerciali tra Alitalia ed ADR posteriori al 1° gennaio 2015 ed ancora in vigore alla data dell'istanza e (iii) tutti i documenti di addebito emessi da ADR nei confronti di Alitalia, dal 1 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, per la riscossione delle addizionali sui diritti aeroportuali e dell'IRESA.

Il 16 luglio 2018, ADR ha opposto il proprio diniego a tale istanza di accesso, confermando poi le proprie determinazioni il 30 agosto 2018, a seguito della istanza di controdeduzioni di Ryanair.

Ryanair, il 14 settembre 2018, ha presentato ricorso al TAR Lazio per ottenere l'annullamento del provvedimento di diniego di ADR e della successiva conferma dello stesso. Il TAR Lazio, con sentenza del 7 dicembre 2018, ha respinto il ricorso di Ryanair, ritenendo l'istanza del vettore connotata, da un lato, da un intento meramente esplorativo non meritevole di tutela e, dall'altro, da genericità ed indeterminazione rispetto alle finalità asseritamente perseguite. Ryanair ha appellato al Consiglio di Stato tale sentenza con ricorso notificato ad ADR l' 11 febbraio 2019.

Procedure concorsuali clienti

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

Subconcessioni commerciali

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

- ADR ha proposto un giudizio civile nei confronti di Moccia Conglomerati S.r.l. finalizzato ad accertare che la Convenzione di subconcessione del 19 dicembre 2007 avente ad oggetto un'area da destinare ad un impianto di produzione e commercializzazione di conglomerato bituminoso, si è risolta a causa del grave inadempimento di controparte. Quest'ultima infatti, ad avviso di ADR, non sarebbe stata in grado di ottenere presso le Autorità competenti il rilascio dei permessi necessari all'esercizio dell'attività per la quale è stata concessa in uso l'area. ADR ha, pertanto, richiesto l'immediato rilascio dell'area e la condanna al risarcimento del danno e/o al pagamento di una penale per il ritardo nel rilascio e/o di una indennità di occupazione senza titolo. Nell'ambito del giudizio, Moccia ha proposto una domanda riconvenzionale nei confronti di ADR pari a 38,4 milioni di euro, di cui 33,6 milioni di euro di mancato utile. Nell'udienza del 10 maggio 2018, il giudizio è stato aggiornato al 15 maggio 2019 per la precisazione delle conclusioni.

Appalti

- L'ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, ha proposto appello avverso la sentenza del 2006 del Tribunale Civile di Roma, con cui è stato definito il giudizio con la condanna di ADR al pagamento di 1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese. L'atto di appello ribadisce le domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro, comprensivo di interessi e rivalutazione). Con sentenza depositata il 14 luglio 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso su quanto proposto dall'ATI Alpine Bau, accogliendo le argomentazioni avanzate da ADR e ha dichiarato risolto il contratto di appalto stipulato il 30 dicembre 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Il 19 giugno 2015 è stato notificato ricorso per Cassazione da parte del Fallimento Alpine Bau in merito alla sentenza della Corte di Appello. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- Nel 2005 Fondedile Costruzioni S.r.l. ha notificato atto di appello avverso la sentenza del 2004 del Tribunale Civile di Roma, riproponendo le medesime richieste risarcitorie dell'atto di primo grado per 3,6 milioni di euro, oltre spese, interessi e rivalutazione, a titolo di asseriti maggiori oneri e danni sostenuti nell'esecuzione dei lavori di costruzione della "galleria servizi lato chiusura anello" dell'aeroporto di Fiumicino. Con sentenza del giugno 2014, la Corte di Appello di Roma ha rigettato integralmente le domande di Fondedile Costruzioni S.r.l.. Nell'ottobre 2014, la controparte ha proposto ricorso in Cassazione. Con ordinanza pubblicata il 14 gennaio 2019, la Corte di Cassazione ha respinto il ricorso proposto da Fondedile Costruzioni.
- Consorzio Stabile Imprese Padovane Società Consortile a r.l. e Sertech s.r.l., nell'ambito dell'appalto avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione dell'edificio per uffici a Fiumicino destinato ad ospitare la nuova sede ADR, hanno proposto un giudizio civile volto, tra le altre richieste, a fare condannare ADR al risarcimento in favore di Sertech di un importo pari a 2,4 milioni di euro (oltre interessi) per le causali esposte nelle riserve iscritte nel registro di contabilità e, in via subordinata, per indebito arricchimento, nonché a fare condannare ADR al risarcimento in favore di Sertech di un importo pari a 0,5 milioni di euro a titolo di danno da perdita di chances. Nell'udienza di comparizione del 20 febbraio 2018, entrambe le parti hanno insistito per l'accoglimento di tutte le proprie domande ed eccezioni; il Giudice ha poi concesso i termini procedurali per il deposito di memorie e rinviato la causa al 26 giugno 2018. In tale occasione il Giudice si è riservato sulle istanze istruttorie delle Parti. Con ordinanza del 27 settembre 2018, il Giudice ha ritenuto inammissibile la prova articolata da controparte e ha disposto una CTU. L'inizio delle operazioni peritali è fissato per il 9 aprile 2019. Il giudizio è aggiornato al 7 aprile 2020 per la precisazione delle conclusioni. Nel frattempo Sertech ha presentato presso il Tribunale di Venezia ricorso per concordato preventivo, ottenendo termini per presentare la proposta definitiva del concordato medesimo. Il 21 febbraio 2019 Consip e ADR hanno sottoscritto un verbale di accordo

ex art. 239 D.Lgs. 163/2006 a seguito del quale Consip rinuncerà al giudizio pendente. La rinuncia di Sertech è invece condizionata anche alla relativa autorizzazione da parte del Tribunale.

- Il Curatore del Fallimento Gozzo (già in ATI con Cimolai per la realizzazione del Molo E) ha recentemente proposto un giudizio civile volto ad ottenere da ADR il pagamento di: i) 0,8 milioni di euro per fatture insolute; ii) 0,4 milioni di euro per lavori effettuati fino all'estromissione dal cantiere ad opera di Cimolai; iii) 0,1 milioni di euro per ritenute in garanzia; iv) 0,8 milioni di euro per fornitura impianti e materiali. Sono in corso le verifiche del caso sull'an ed il quantum di tutti gli importi in vista della costituzione in giudizio. L'udienza di prima comparizione, già fissata il 12 febbraio 2019, è stata differita per consentire la chiamata in causa di terzo, al 3 dicembre 2019.
- Cimolai S.p.A. (in ATI con Sertech S.p.A., RPA S.r.l. e Tecnica Y Projectos S.A.), con atto notificato il 28 novembre 2018, ha convenuto in giudizio ADR in relazione ad alcune riserve (da n. 30 a n. 41) iscritte nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del Molo C. Il *petitum* complessivo è pari ad 64,4 milioni di euro, oltre interessi e rivalutazione monetaria. L'udienza di prima comparizione è fissata per il 19 giugno 2019.

Lavoro

Un gruppo di 12 ricorrenti, ex dipendenti ADR trasferiti alla società Ligabue Air Catering S.p.A. (successivamente Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A.) in occasione della cessione del ramo d'azienda del *catering* Ovest, ha proposto una causa avverso ADR e la Regione Lazio. I ricorrenti reclamano un risarcimento per non essere stati assunti in altre aziende alle medesime condizioni economiche percepite presso la Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A., sulla base di un lodo ministeriale sottoscritto da ADR unitamente ad altre società e ad Enti Locali, tra i quali la Regione Lazio, all'esito del fallimento della società. Il risarcimento richiesto dai ricorrenti ammonta complessivamente a circa 9,1 milioni di euro. La causa è stata vinta in 1° grado da ADR con sentenza del 14 settembre 2016. Un gruppo di 11 dei 12 ricorrenti originari ha proposto appello avverso la suddetta sentenza, reclamando a titolo di risarcimento l'importo complessivo di 8,3 milioni di euro. La causa è stata discussa all'udienza del 7 gennaio 2019, all'esito della quale la Corte ha rigettato il ricorso avverso e condannato i ricorrenti alla refusione delle spese di lite.

Incendio

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

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

Il dibattimento davanti al Tribunale di Civitavecchia è iniziato il 15 ottobre 2018. In tale occasione sono state svolte alcune verifiche preliminari di carattere procedurale, tra cui la constatazione della tardività della citazione notificata il 4 ottobre 2018 ad istanza di una delle parti civili (il subconcessionario Punto nel Mondo S.r.l.) ai datori di lavoro degli imputati.

Alla successiva udienza tenutasi il 21 gennaio 2019, si è proceduto ad una sostanziale ricognizione delle Parti in causa e all'ammissione delle istanze istruttorie formulate da ognuno, prevalentemente consistenti nella richiesta di sentire i testimoni ed i consulenti tecnici rispettivamente individuati.

Nel contempo, nella stessa occasione, in ragione del rinvio dalla scorsa udienza, la citazione di Punto nel Mondo dei responsabili civili è stata ritenuta nei termini.

Il processo è stato rinviato all'udienza del 25 marzo 2019 per l'inizio dell'esame dei testimoni del Pubblico Ministero.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto richiesta di risarcimento per 27 milioni di dollari per danni diretti (quelli indiretti sono ancora in corso di definizione) da AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio in emergenza causato da evento di "*bird strike*" avvenuto il 10 novembre 2008 presso l'aeroporto di Ciampino. ADR respinge ogni responsabilità sull'accaduto. Qualora, a esito delle indagini da parte delle autorità competenti a oggi ancora in corso, risultasse acclarata la responsabilità di ADR, l'eventuale risarcimento risulterebbe coperto dalla polizza RCT del gestore aeroportuale.
- Si segnala che risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, *handler* e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 29 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2018 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per circa 96 milioni di euro (77 milioni di euro al 31 dicembre 2017) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora saranno riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

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

10. Rapporti con parti correlate

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

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

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018		2018		31.12.2017		2017	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	7.871	19.670	293	(1.648)	18.218	1.788	122	(1.254)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	7.871	19.670	293	(1.648)	18.218	1.788	122	(1.254)
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	1.200	26.385	610	(55.930)	1.237	12.563	650	(45.330)
Spea Engineering S.p.A.	39	22.406	656	(17.807)	36	28.554	576	(17.878)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	1.721	49.759	1.266	(73.737)	1.755	42.085	1.226	(63.208)
PARTI CORRELATE								
Leonardo Energia S.c.ar.l.	62	3.562	163	(19.713)	62	3.346	296	(19.878)
Fiumicino Energia S.r.l.	57	0	174	0	34	0	172	0
Infoblu S.p.A.	0	26	0	(39)	0	26	0	(39)
Telepass S.p.A.	220	82	146	(185)	172	121	50	(182)
Autogrill S.p.A.	0	0	0	0	1.048	198	12.774	(553)
Autogrill Italia S.p.A.	1.760	1.188	12.836	(865)	0	0	0	0
Autostrade per l'Italia S.p.A.	398	662	120	(1.089)	704	1.074	548	(1.155)
Autostrade Tech S.p.A.	0	98	0	(215)	0	270	0	(357)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(16)	0	0	0	(10)
Edizione S.r.l.	0	0	0	(25)	0	27	0	(27)
Retail Italia Network S.r.l.	63	0	604	0	55	0	597	0
Telepass Pay S.p.A.	3	0	0	0	2	0	0	0
Essediese S.p.A.	25	0	48	0	0	0	0	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni	11	0	28	0	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.113	0	(3.221)	0	2.745	0	(4.489)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	2.599	7.731	14.119	(25.368)	2.077	7.807	14.437	(26.690)
TOTALE	12.191	77.160	15.678	(100.753)	22.050	51.680	15.785	(91.152)

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

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

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

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (cosiddetto *key management personnel*) in carica al 31 dicembre 2018 ammontano a 3.221 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nel periodo hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018				31.12.2017			
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	240.781	0	(13.160)	0	242.763	0	(13.269)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	240.781	0	(13.160)	0	242.763	0	(13.269)
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0	0	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	0	0	1.873	0	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	0	1.873	0	0	0	0	0
TOTALE	1.350	240.781	1.873	(13.160)	0	242.763	0	(13.269)

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

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

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

11. Altre informazioni

11.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

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

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

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2018, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo ADR. Inoltre, sono indicati i *fair value* unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito.

	n. diritti assegnati	n. diritti decaduti	n. diritti trasferimenti	n. diritti opzionati	n. diritti al 31.12.2018	scadenza vesting	scadenza. Esercizio / assegnazione	prezzo di esercizio (euro)	fair value unitario alla data di assegn.	fair value rivalut. unitario al 31.12.2018	scadenza attesa alla data di ass. (anni)	tasso di interesse privo di rischio	volatilità attesa (= storica)	divid. attesi alla data di assegn.
Piani di stock option 2011 di Atlantia estesi ad ADR	516.905	(99.339)	0	(383.301)	34.265	8.11.2016	9.11.2019	16,02	2,65	0	6	0,86%	29,5%	5,62%
Piani di stock grant 2011 di Atlantia estesi ad ADR	56.105	(15.007)	0	(41.098)	0	8.11.2016	9.11.2018	na	11,87	0	4-5	0,69%	28,5%	5,62%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	766.032	(432.957)	(73.301)	(250.960)	8.814	9.05.2017	9.05.2020	na	2,88	6,01	3-6	1,10%	28,9%	5,47%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	758.751	(256.467)	(62.742)	(166.373)	273.169	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	1,2	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	611.682	(32.599)	(99.886)	0	479.197	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	1,34	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 I ciclo	428.074	(15.333)	(64.329)	0	348.412	01.07.2020	01.07.2023	na	2,37	1,83	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	0	(60.607)	0	304.094	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	1,67	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 I ciclo	42.619	(1.526)	(6.405)	0	34.688	01.07.2020	01.07.2023	na	23,18	19,29	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	0	(6.703)	0	33.627	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	18,06	5,9	2,35%	21,9%	4,12%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel 2018 è stato rilevato un onere a conto economico di 255 mila di euro, corrispondente al valore maturato nel periodo del *fair value* dei diritti attribuiti; tale onere è al netto del provento derivante dall'adeguamento al *fair value* dei Piani regolati con azioni pari a 197 mila euro iscritto a decremento delle riserve di patrimonio netto, mentre i debiti relativi al *fair value* delle opzioni "phantom" in essere al 31 dicembre 2018 sono iscritti nelle altre passività correnti e non correnti, in relazione alla presumibile data di esercizio.

11.2 Compensi alla società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-*duodecies* del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo *network* (in migliaia di euro):

TIPOLOGIA DI SERVIZI	SOGGETTO CHE HA EROGATO IL SERVIZIO	DESTINATARIO	COMPENSI 2018
Revisione contabile	EY S.p.A.	ADR S.p.A.	315
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	ADR S.p.A.	45
Altri servizi (*)	EY S.p.A.	ADR S.p.A.	2
Revisione contabile	EY S.p.A.	ADR Tel S.p.A.	24
Revisione contabile	EY S.p.A.	ADR Assistance S.r.l.	17
Revisione contabile	EY S.p.A.	ADR Security S.r.l.	23
Revisione contabile	EY S.p.A.	ADR Mobility S.r.l.	20
Revisione contabile	EY S.p.A.	Airport Cleaning S.r.l.	17
Altri servizi	EY S.p.A.	ADR Tel S.p.A.	1
Altri servizi	EY S.p.A.	ADR Assistance S.r.l.	1
Altri servizi	EY S.p.A.	ADR Security S.r.l.	1
Altri servizi	EY S.p.A.	ADR Mobility S.r.l.	2
Altri servizi	EY S.p.A.	Airport Cleaning S.r.l.	1
TOTALE			469

(*) Sottoscrizione modelli Unico e 770.

11.3 Informativa sulle erogazioni pubbliche ex art. 125 Legge 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 125 della Legge 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2018 non stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici.

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

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

12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- Il Decreto 10 gennaio 2019 emesso dall'Agenzia del Demanio definisce la modalità di determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2019-2021. L'Agenzia, in continuità con quanto già disposto in precedenza, ha confermato anche per il prossimo triennio la metodologia individuata con Decreto Interdirigenziale del 30 giugno 2003 e basata sul WLU (Work Load Unit o Unità di Carico, corrispondente a 1 passeggero o a 100Kg di merce o posta). Tale metodologia di calcolo è stata confermata come ancora valida sia da ENAC che dal Ministero delle infrastrutture e Trasporti, ed è in linea con quanto previsto all'art. 2 comma 4 dell'Atto Unico - Convenzione Contratto di Programma, laddove è previsto l'obbligo di ADR di corrispondere ad ENAC il canone annuo di concessione.
- Il 28 gennaio l'agenzia di rating Moody's è intervenuta sui rating di Atlantia e delle controllate ASPI ed ADR. L'agenzia ha confermato i rating delle tre società ed in particolare il livello Baa2 assegnato ad ADR. E' stata però rimossa la condizione di "*review for downgrade*" a cui le tre società erano state assoggettate a partire dal 22 agosto 2018 a seguito del tragico evento di Genova, con l'assegnazione di un *outlook* negativo.
- Alle ore 07:30 circa del 19 febbraio 2019 si è verificato un principio d'incendio al piano seminterrato dell'aeroporto di Ciampino, sviluppatosi all'interno di un locale subconcesso da ADR ad un appaltatore specializzato in interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. I danni materiali diretti sono risultati di scarsa entità; tuttavia a causa del fumo e della fuliggine sprigionatasi, l'aerostazione è rimasta parzialmente chiusa il giorno dell'evento (operativi solo alcuni voli, sia in partenza che in arrivo) e totalmente interdetta al traffico aereo per tutto il 20 febbraio 2019. Ad esito positivo dei controlli effettuati dalle Autorità competenti, l'aeroporto ha riaperto giorno successivo 21 febbraio 2019, recuperando contestualmente la piena operatività. Sono tuttora in corso i necessari accertamenti e le opportune verifiche sulle cause dell'incendio, oltreché la valutazione dei danni diretti e indiretti causati ad ADR.

Il Consiglio di Amministrazione

ALLEGATI

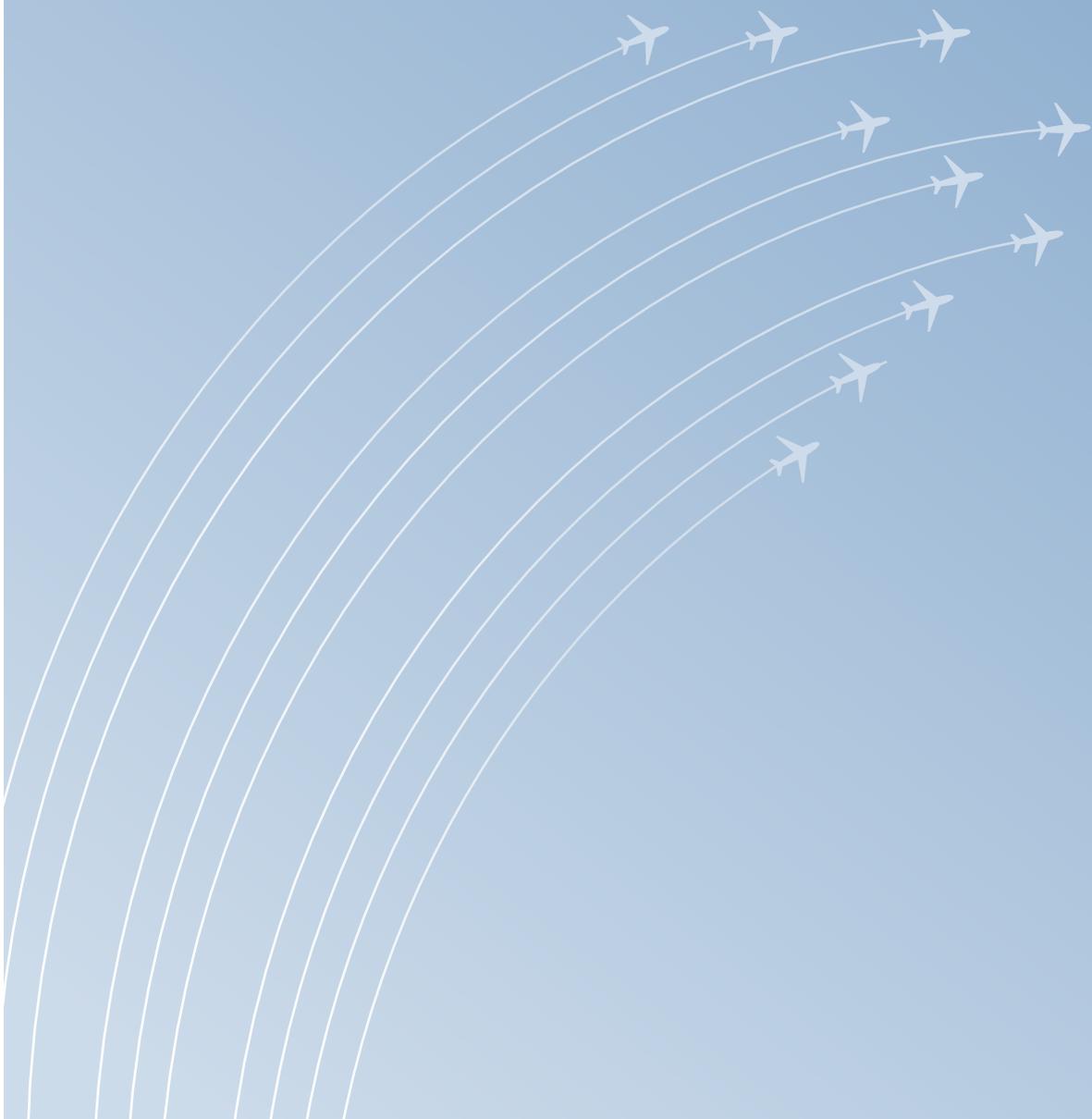


Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE (EURO) (*)	SOCI	% POSSESSO	% INTERESSENZA GRUPPO ADR	METODO DI CONSOLIDAMENTO O CRITERIO DI VALUTAZIONE
CAPOGRUPPO								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	99	100	Integrale
					ADR Sviluppo S.r.l.	1		
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Sviluppo S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Attività immobiliare	Euro	100.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	Roma	Edilizia e costruzione	Euro	10.116.452	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione	Roma	Studio regole europee sul trasporto	Euro	(5.010)	Aeroporti di Roma S.p.A.	25		Valutata al costo
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	Tessera (Venezia)	Catering aeroportuale	Euro	103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata al costo
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15		Valutata al fair value
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	13.920.225	Aeroporti di Roma S.p.A.	9,229		Valutata al fair value
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	Investimenti immobiliari, finanziari, ecc.	Euro	3.221.234	Aeroporti di Roma S.p.A.	7,77		Valutata al fair value
Leonardo Energia - Società Consortile ar.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	10		Valutata al fair value
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	113.949	Aeroporti di Roma S.p.A.	1		Valutata al fair value

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

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





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

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

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporti di Roma S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Po, 32 - 00198 Roma
Capitale Sociale Euro 2.525.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. 250901
P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Aspetto chiave	Risposte di revisione
<p>Stima del Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</p> <p>Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (il Fondo) al 31 dicembre 2018 ammonta ad Euro 181 milioni ed include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro dei beni in concessione che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>Il valore del Fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli amministratori relativamente alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista, alla quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti ed alla componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi da effettuare, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresentasse un aspetto chiave per la revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa ai criteri di valutazione adottati per il Fondo è riportata nella Nota 4 "Principi contabili applicati - Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" e nella Nota 6.13 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione, in risposta all'aspetto chiave, hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi dell'accordo di concessione che origina l'obbligazione; • l'analisi del processo e dei controlli chiave posti in essere dal Gruppo in merito alla valutazione del Fondo; • le procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo intervenuti nell'esercizio; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi di coerenza delle assunzioni alla base della stima del Fondo con il Piano Investimenti approvato dagli amministratori; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato. <p>Infine abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la



liquidazione della capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e



dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 9 aprile 2013 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2013 al 31 dicembre 2021.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs 24 febbraio 1998, n. 58 del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2018, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2018 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e la specifica sezione sul governo societario sopra



richiamata sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2018 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Come descritto nella relazione sulla gestione, gli amministratori del Gruppo Aeroporti di Roma si sono avvalsi dell'esonero dalla predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6, comma 1 del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Roma, 22 marzo 2019

EY S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Roberto Tabarrini'.

Roberto Tabarrini

(Socio)





**BILANCIO
DI ESERCIZIO**

**AL 31 DICEMBRE
2018**

BILANCIO DI ESERCIZIO

AL 31 DICEMBRE 2018

PROSPETTI CONTABILI DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.	219
Situazione patrimoniale-finanziaria	220
Conto economico	222
Conto economico complessivo	223
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	224
Rendiconto finanziario	225
NOTE ILLUSTRATIVE DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.	227
1. Informazioni generali	228
2. Forma e contenuto del Bilancio	228
3. Principi contabili applicati	229
4. Contratto di concessione	231
5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	232
6. Informazioni sulle voci di conto economico	257
7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	265
8. Altre garanzie, impegni e rischi	266
9. Rapporti con parti correlate	270
10. Altre informazioni	273
11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	275
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	276
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	282
ALLEGATI	286
Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2017 di Atlantia S.p.A.	287
Allegato 2 - Dati patrimoniali ed economici delle società controllate e collegate	288

PROSPETTI CONTABILI DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.



Situazione patrimoniale-finanziaria

ATTIVITÀ (EURO)	NOTE	31.12.2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2017	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	5.1	42.491.890		50.267.379	
Diritti concessori		2.337.323.114		2.312.204.314	
Altre attività immateriali		39.117.805		40.624.185	
Attività immateriali	5.2	2.376.440.919		2.352.828.499	
Partecipazioni	5.3	83.025.493		83.936.493	
Altre attività finanziarie non correnti	5.4	4.517.359		12.949.910	
Attività per imposte anticipate	5.5	43.456.084		64.162.530	
Altre attività non correnti	5.6	407.572		443.079	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.550.339.317		2.564.587.890	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		3.328.561		2.930.352	
Crediti commerciali		314.995.710	10.224.186	316.436.375	9.503.022
Attività commerciali	5.7	318.324.271	10.224.186	319.366.727	9.503.022
Altre attività finanziarie correnti	5.4	1.350.000	1.350.000	64.027	
Attività per imposte correnti	5.8	7.117.504	7.081.338	17.965.008	17.388.457
Altre attività correnti	5.9	12.186.507	482.029	11.978.939	482.332
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	318.071.871		291.332.413	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		657.050.153	19.137.553	640.707.114	27.373.811
TOTALE ATTIVITÀ		3.207.389.470	19.137.553	3.205.295.004	27.373.811

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ (EURO)	NOTE	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE		31.12.2017	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
		31.12.2018			
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		904.941.601		903.247.098	
Utile dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		131.292.276		135.367.978	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	5.11	1.098.458.620		1.100.839.819	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	12.550.086		13.178.041	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	111.065.494		108.470.846	
Altri fondi per rischi e oneri	5.14	17.030.754		16.140.962	
Fondi per accantonamenti non correnti		140.646.334		137.789.849	
Prestiti obbligazionari		1.097.075.696	240.349.682	1.101.515.780	242.327.244
Finanziamenti a medio-lungo termine		249.558.672		249.463.908	
Strumenti finanziari - derivati		139.329.535		137.429.899	
Passività finanziarie non correnti	5.15	1.485.963.903	240.349.682	1.488.409.587	242.327.244
Altre passività non correnti	5.16	3.805.118	881.509	4.083.169	1.083.929
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.630.415.355	241.231.191	1.630.282.605	243.411.173
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	483.121		830.273	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	64.525.768		67.999.000	
Altri fondi per rischi e oneri	5.14	7.187.000		13.655.000	
Fondi per accantonamenti correnti		72.195.889		82.484.273	
Debiti commerciali	5.17	181.756.575	82.696.909	200.885.916	75.369.840
Passività commerciali		181.756.575	82.696.909	200.885.916	75.369.840
Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine		16.023.664	431.124	16.018.989	434.671
Strumenti finanziari - derivati		262.250		258.702	
Altre passività finanziarie correnti		26.115.004	26.115.004	14.142.481	14.142.481
Passività finanziarie correnti	5.15	42.400.918	26.546.128	30.420.172	14.577.152
Passività per imposte correnti	5.8	20.080.502	16.579.706	0	
Altre passività correnti	5.18	162.081.611	1.230.854	160.382.219	1.696.985
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		478.515.495	127.053.597	474.172.580	91.643.977
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.207.389.470	368.284.788	3.205.295.004	335.055.150

Conto economico

(EURO)	NOTE	2018	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	2017 (*)	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
RICAVI	6.1				
Ricavi da gestione aeroportuale		905.377.727	41.497.016	861.731.547	41.311.003
Ricavi per servizi di costruzione		109.057.677		114.709.553	
Altri ricavi operativi		12.054.852	4.766.848	16.452.800	5.784.936
TOTALE RICAVI		1.026.490.256	46.263.864	992.893.900	47.095.939
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(29.380.280)	(19.712.789)	(30.072.384)	(19.878.383)
Costi per servizi	6.3	(361.295.284)	(204.064.596)	(374.344.797)	(192.157.136)
Costo per il personale	6.4	(93.045.952)	(2.491.734)	(93.074.834)	(3.639.551)
Canoni concessori		(36.239.359)		(33.460.915)	
Costo per godimento beni di terzi		(2.773.394)		(2.938.847)	
(Accantonamenti) Utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		2.431.520		27.209.437	
(Accantonamenti) Riassorbimenti fondi per rischi ed oneri		(1.348.458)		(450.114)	
Altri costi		(10.000.805)		(14.310.449)	(813.716)
Altri costi operativi	6.5	(47.930.496)	(683.543)	(23.950.888)	(813.716)
Ammortamento attività materiali	5.1	(13.732.275)		(11.740.538)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	5.2	(83.938.877)		(74.941.966)	
Ammortamento altre attività immateriali	5.2	(4.872.097)		(4.022.391)	
Ammortamenti		(102.543.249)		(90.704.895)	
TOTALE COSTI		(634.195.261)	(226.952.662)	(612.147.798)	(216.488.786)
RISULTATO OPERATIVO		392.294.995		380.746.102	
Proventi finanziari	6.6	14.977.342	14.489.034	18.018.678	13.215.145
Oneri finanziari	6.6	(58.484.825)	(13.164.673)	(62.234.030)	(13.275.750)
Utile (perdite) su cambi	6.6	1.975.173		8.796.400	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI		(41.532.310)	1.324.361	(35.418.952)	(60.605)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		350.762.685		345.327.150	
Imposte sul reddito	6.7	(105.599.129)		(102.310.366)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		245.163.556		243.016.784	
Risultato netto attività operative cessate				0	
UTILE DELL'ESERCIZIO		245.163.556		243.016.784	

(*) i dati relativi all'esercizio 2017 differiscono da quelli contenuti nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

Conto economico complessivo

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2018	2017
UTILE DELL'ESERCIZIO		245.164	243.017
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	5.15	(8.111)	13.521
Effetto fiscale		1.947	(3.245)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(6.164)	10.276
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.12	111	(54)
Effetto fiscale		(27)	13
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		84	(41)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		1.551	1.370
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(4.529)	11.605
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO		240.635	254.622

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI	DERIVATI CASH FLOW HEDGE	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	DELL'ESERCIZIO (al netto acconto sui dividendi)	UTILE	TOTALE PATRIMONIO NETTO
(MIGLIAIA DI EURO)									
SALDO AL 31 DICEMBRE 2016	62.225	12.462	667.389	(58.641)	269.067	148.540		1.101.042	
Utile dell'esercizio						243.017		243.017	
Altre componenti dell'utile complessivo:									
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i> , al netto dell'effetto fiscale				11.646				11.646	
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale					(41)			(41)	
Utile complessivo dell'esercizio				11.646	(41)	243.017		254.622	
Distribuzione dividendi (saldo)						(148.095)		(148.095)	
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo					445	(445)		0	
Distribuzione acconto sui dividendi						(107.649)		(107.649)	
Altre variazioni					920			920	
SALDO AL 31 DICEMBRE 2017	62.225	12.462	667.389	(46.995)	270.391	135.368		1.100.840	
Variazione Principi Contabili IFRS				(46)	6.128			6.082	
SALDO AL 1 GENNAIO 2018	62.225	12.462	667.389	(47.041)	276.519	135.368		1.106.922	
Utile dell'esercizio						245.164		245.164	
Altre componenti dell'utile complessivo:									
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i> , al netto dell'effetto fiscale				(4.613)	84			(4.529)	
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale				(4.613)				(4.613)	
Utile complessivo dell'esercizio				(4.613)	84			84	
Distribuzione dividendi (saldo)						(135.028)		(135.028)	
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo					340	(340)		0	
Distribuzione acconto sui dividendi					(199)			(113.871)	
Altre variazioni						0		(199)	
SALDO AL 31 DICEMBRE 2018	62.225	12.462	667.389	(51.654)	276.744	131.293		1.098.459	

Rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2018	2017
Utile dell'esercizio		245.164	243.017
Rettificato da:			
Ammortamenti	5.1/5.2	102.543	90.705
Accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		54.982	41.837
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi		1.700	1.865
Variazioni altri fondi		(6.589)	(48.536)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni		911	(4.247)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		20.216	32.750
Altri costi (Ricavi) non monetari		8.328	7.165
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni		13.620	(86.968)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		440.875	277.588
Investimenti in attività materiali	5.1	(6.214)	(10.987)
Investimenti in attività immateriali (*)	5.2	(117.379)	(151.151)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale		(57.414)	(69.047)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni, e rami di azienda		5.212	1.128
Variazione netta delle altre attività non correnti		35	(14)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(175.760)	(230.071)
Dividendi corrisposti		(248.900)	(255.743)
Emissione prestiti obbligazionari		0	272.101
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	5.15	0	180.000
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		8	(19.800)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		(1.456)	(181)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(250.348)	176.377
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		14.767	223.894
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	5.10	277.190	53.295
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	5.10	291.957	277.189

(*) inclusivo di acconti corrisposti a fornitori per 1.348 mila euro nel 2018 e 29.704 mila euro nel 2017.

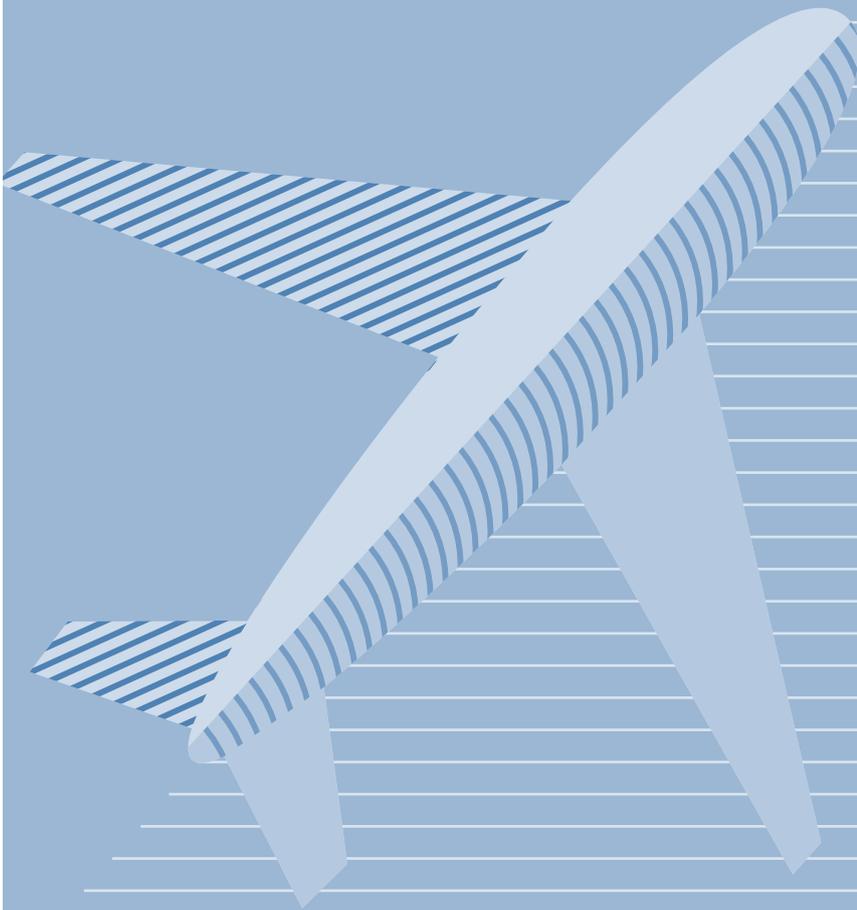
Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	277.190	53.295
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	291.332	66.570
Rapporti di conto corrente con società controllate	(14.142)	(13.275)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	291.957	277.189
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	318.072	291.331
Rapporti di conto corrente con società controllate	(26.115)	(14.142)

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	54.454	102.269
Interessi attivi incassati	216	271
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.096	64.856
Dividendi ricevuti	13.139	13.214

NOTE ILLUSTRATIVE DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.



1. Informazioni generali

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

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

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

Il presente Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 5 marzo 2019 e sottoposto a revisione contabile da parte di EY S.p.A..

Il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

2. Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio al 31 dicembre 2018 è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall’*International Accounting Standards Board (IASB)* e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio.

Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) in attuazione del comma 3 dell’art. 9 del D. Lgs. n. 38/2005 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio.

Il Bilancio è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti Note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 “Presentazione del bilancio” e il criterio generale del costo storico, con l’eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti, mentre nel prospetto di conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è stato redatto applicando il metodo indiretto. L’applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel “*Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements*” e non si sono verificate criticità che abbiano richiesto il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L’euro rappresenta sia la valuta funzionale di ADR che quella della presentazione del bilancio.

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

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato, cui si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle Partecipazioni.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato in presenza di eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)”, che sono imputate a conto economico. Le stesse sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Per società controllate si intendono tutte le società sulle quali ADR ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie e operative al fine di ottenere i benefici derivanti dalla loro attività.

Per partecipazioni in società collegate si intendono quelle nelle quali ADR è in grado di esercitare un’influenza significativa, ma non il controllo né il controllo congiunto, attraverso la partecipazione alle politiche decisionali finanziarie e operative della partecipata.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale definiti dall’IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall’IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al *fair value* con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. La valutazione al costo di una partecipazione minoritaria è consentita nei limitati casi in cui il costo rappresenti un’adeguata stima del *fair value*.

Operazioni di acquisizione o cessione di aziende e/o rami d’azienda tra società “*under common control*” sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, facendo riferimento sia alle (i) modalità di determinazione del corrispettivo della compravendita, sia alla (ii) verifica della generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili nei flussi di cassa ante e post operazione delle attività trasferite. In relazione a ciò:

- qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d’azienda sono rilevate in base all’IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l’eventuale differenza tra tali valori di carico delle attività e passività cedute e il relativo corrispettivo;
- negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente prima dell’operazione, con la rilevazione nel patrimonio netto dell’eventuale differenza rispetto al costo dell’acquisizione. Coerentemente, la società cedente iscrive nel patrimonio netto la differenza tra il valore contabile delle attività e passività cedute e il corrispettivo stabilito.

In relazione alle modifiche introdotte dall’applicazione, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, dei nuovi principi contabili IFRS 9 – Strumenti finanziari e IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti, si rinvia alle Note illustrative del bilancio consolidato al 31 dicembre 2018, nelle quali sono analiticamente illustrate le differenze rispetto ai criteri precedentemente applicati, nonché gli effetti

(identici per la Società e per il Gruppo ADR) derivanti dalla rideterminazione dei saldi patrimoniali in essere al 31 dicembre 2017, in relazione all'adozione dell'IFRS 9, quale rettifica del patrimonio netto all'1 gennaio 2018.

4. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

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

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

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

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

Per maggiori dettagli sul Contratto di concessione si rinvia al Bilancio consolidato.

5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

5.1 Attività materiali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017						VARIAZIONE		31.12.2018		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Impianti e macchinari	89.050	(51.433)	37.617	1.352	(9.688)	1.260	(20)	89.510	(58.989)	30.521	
Attrezzature industriali e commerciali	13.953	(11.378)	2.575	343	(653)	29	0	14.029	(11.735)	2.294	
Altri beni	29.576	(21.382)	8.194	3.913	(3.391)	351	0	33.766	(24.699)	9.067	
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.881	0	1.881	606	0	(1.877)	0	610	0	610	
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	134.460	(84.193)	50.267	6.214	(13.732)	(237)	(20)	137.915	(95.423)	42.492	

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2016						VARIAZIONE		31.12.2017		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Impianti e macchinari	81.498	(44.569)	36.929	6.538	(8.698)	2.860	(12)	89.050	(51.433)	37.617	
Attrezzature industriali e commerciali	13.303	(10.646)	2.657	452	(761)	227	0	13.953	(11.378)	2.575	
Altri beni	25.413	(20.618)	4.795	2.359	(2.282)	3.324	(2)	29.576	(21.382)	8.194	
Immobilizzazioni in corso e acconti	6.652	0	6.652	1.638		(6.409)	0	1.881	0	1.881	
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	126.866	(75.833)	51.033	10.987	(11.741)	2	(14)	134.460	(84.193)	50.267	

Le Attività materiali, pari a 42.492 mila euro (50.267 mila euro al 31 dicembre 2017), si riducono nell'esercizio di 7.775 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti (13.732 mila euro), in parte compensati dagli investimenti.

Gli investimenti, pari a 6.214 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nell'ambito della classe Impianti e macchinari (1.352 mila euro), principalmente a impianti pubblicitari per 1.034 mila euro;
- nell'ambito della classe Altri beni (3.913 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 1.460 mila euro e mobili/arredi per 2.286 mila euro.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

5.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017						31.12.2018		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori									
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(851.628)	1.327.536	0	(50.096)	0	2.179.164	(901.724)	1.277.440
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.156.439	(171.771)	984.668	109.058	(33.843)	0	1.265.497	(205.614)	1.059.883
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.335.603	(1.023.399)	2.312.204	109.058	(83.939)	0	3.444.661	(1.107.338)	2.337.323
Altre attività immateriali									
Altre attività immateriali	60.143	(49.223)	10.920	6.973	(4.872)	313	67.429	(54.095)	13.334
Anticipi a fornitori	29.704	0	29.704	1.348	0	(5.268)	25.784	0	25.784
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	89.847	(49.223)	40.624	8.321	(4.872)	(4.955)	93.213	(54.095)	39.118
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.425.450	(1.072.622)	2.352.828	117.379	(88.811)	(4.955)	3.537.874	(1.161.433)	2.376.441

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2016						31.12.2017		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori									
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(801.532)	1.377.632	0	(50.096)	0	2.179.164	(851.628)	1.327.536
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.041.757	(146.925)	894.832	114.710	(24.846)	(28)	1.156.439	(171.771)	984.668
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.220.921	(948.457)	2.272.464	114.710	(74.942)	(28)	3.335.603	(1.023.399)	2.312.204
Altre attività									
Altre attività	53.395	(45.201)	8.194	6.737	(4.022)	11	60.143	(49.223)	10.920
Anticipi a fornitori	1.100	0	1.100	29.704	0	(1.100)	29.704	0	29.704
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	54.495	(45.201)	9.294	36.441	(4.022)	(1.089)	89.847	(49.223)	40.624
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.275.416	(993.658)	2.281.758	151.151	(78.964)	(1.117)	3.425.450	(1.072.622)	2.352.828

Le Attività immateriali, pari a 2.376.441 mila euro (2.352.828 mila euro al 31 dicembre 2017) si incrementano di 23.613 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio, pari a 117.379 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti, pari a 88.811 mila euro.

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 4. In dettaglio:

- Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è stato rilevato contabilmente in sede di fusione per incorporazione di ADR in Leonardo S.p.A. (ora ADR) ed è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR rispetto al valore pro-quota del patrimonio netto della Società;
- Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di migioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati da ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 109.058 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'anno su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il *fair value* dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 43,6 milioni di euro;
- interventi di urbanizzazione dell'area Ovest/Piazzali W per 16,3 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 11,9 milioni di euro;
- interventi di ottimizzazione dei *terminal* per 6,9 milioni di euro;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 5,7 milioni di euro;
- interventi nuova sede ADR per 4,6 milioni di euro;
- lavori di realizzazione dell'area di imbarco E/F (ex nuovo Molo C) per 1,5 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 13.334 mila euro (10.920 mila euro al 31 dicembre 2017), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 6.973 mila euro, si riferiscono principalmente all'implementazione di sistemi di scalo, alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili e all'acquisizione di licenze.

Gli Anticipi a fornitori sono pari a 25.784 al 31 dicembre 2018, con un decremento di 3.920 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, attribuibile al recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 5.268 mila euro, in parte compensata dalla corresponsione di acconti ai fornitori per 1.348 mila euro.

5.3 Partecipazioni

La voce Partecipazioni presenta un saldo pari a 83.025 mila euro (83.936 mila euro alla fine dell'esercizio precedente).

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017					VARIAZIONE SVALUTAZ. /RIVALUTAZ.	31.12.2018		
	VALORE LORDO	SVALUTAZ. CUMULATE	VALORE NETTO	INCREM.	DECREM.		VALORE LORDO	SVALUTAZ. CUMULATE	VALORE NETTO
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	4.000	0	4.000	0	0	0	4.000	0	4.000
ADR Tel S.p.A	594	0	594	0	0	0	594	0	594
ADR Mobility S.r.l.	1.756	0	1.756	0	0	0	1.756	0	1.756
ADR Security S.r.l.	500	0	500	0	0	0	500	0	500
Airport Cleaning S.r.l.	2.000	0	2.000	0	0	0	2.000	0	2.000
ADR Sviluppo S.r.l	100	0	100	0	0	0	100	0	100
	8.950	0	8.950	0	0	0	8.950	0	8.950
IMPRESE COLLEGATE									
Consorzio E.T.L. in liquidazione	10	(10)	0	0	0	0	10	(10)	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	3.883	(3.883)	0
Pavimental S.p.A.	9.768	(2.959)	6.809	0	0	(911)	9.768	(3.870)	5.898
Spea Engineering S.p.A.	14.324	0	14.324	0	0	0	14.324	0	14.324
	27.985	(6.852)	21.133	0	0	(911)	27.985	(7.763)	20.222
ALTRE IMPRESE									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	0	52.000	0	0	0	52.000	0	52.000
Aeroporto di Genova S.p.A.	1.394	(500)	894	0	0	0	1.394	(500)	894
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	(350)	957	0	0	0	1.307	(350)	957
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	0	1	0	0	0	1	0	1
	54.703	(850)	53.853	0	0	0	54.703	(850)	53.853
TOTALE PARTECIPAZIONI	91.638	(7.702)	83.936	0	0	(911)	91.638	(8.613)	83.025

L'ammontare delle Partecipazioni si riduce di 911 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto della svalutazione della partecipazione in Pavimental S.p.A. (posseduta per una quota pari al 20% del capitale). La società, che opera nel settore delle costruzioni, manutenzioni, ammodernamento delle pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali, ha, infatti, registrato nel corso dell'esercizio perdite per 16,2 milioni di euro.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2018, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico, è di seguito riportato:

DENOMINAZIONE	SEDE	VALUTA	NUMERO AZIONI/ QUOTE	CAPITALE (EURO) (*)	NUMERO AZIONI/ QUOTE POSSEDUTE	QUOTA PARTECIP. (%)	PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2018 (MIGLIAIA DI EURO) (**)	UTILE (PERDITA) ESERCIZIO 2018 (MIGLIAIA DI EURO) (**)	VALORE DI CARICO (MIGLIAIA DI EURO)
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	4.000.000	1	100%	5.422	692	4.000
ADR Tel S.p.A	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	8.894	3.571	594
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	17.971	7.740	1.756
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	3.327	1.717	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	4.454	1.546	2.000
ADR Sviluppo S.r.l	Fiumicino (Roma)	euro	1	100.000	1	100%	206	32	100
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE									8.950
IMPRESE COLLEGATE									
Consorzio E.T.L. in liquidazione	Roma	euro	1	(5.010)	1	25%	(5)	(6)	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	Tessera (Venezia)	euro	20.000	103.200	4.000	20%	0	0	0
Pavimental S.p.A.	Roma	euro	77.818.865	10.116.452	15.563.773	20%	15.011	(16.205)	5.898
Spea Engineering S.p.A.	Milano	euro	1.350.000	6.966.000	270.000	20%	78.211	(3.388)	14.324
TOTALE IMPRESE COLLEGATE									20.222
ALTRE IMPRESE									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	euro	3.783.734	3.221.234	250.000	7,77%	706.579	43.790	52.000
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	euro	15.000	7.746.900	2.250	15%	6.616	11	894
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	26.925	13.920.225	2.485	9,23%	10.692	49	957
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	euro	1	113.949	1	1%			1
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	10.000	1	10%	268	0	1
TOTALE ALTRE IMPRESE									53.853
TOTALE PARTECIPAZIONI									83.025

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

(**) I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di Aeroporto di Genova S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A. sono relativi all'esercizio 2017 (ultimo bilancio approvato).

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

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

5.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018			31.12.2017		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con <i>fair value</i> attivo	2.342	0	2.342	10.440	0	10.440
Altre attività finanziarie	3.525	1.350	2.175	2.574	64	2.510
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	5.867	1.350	4.517	13.014	64	12.950

Derivati con *fair value* attivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di interesse	2.342	10.440	(8.098)
Rateo interessi	0	0	0
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE ATTIVO	2.342	10.440	(8.098)
quota non corrente	2.342	10.440	(8.098)
quota corrente	0	0	0

Derivati a copertura del rischio tasso d'interesse

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

Nel mese di ottobre 2016, ADR ha sottoscritto tre contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting*, con attivazione a febbraio 2020, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2021. Si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle principali caratteristiche dei tre contratti citati aventi *fair value* positivo al 31 dicembre 2018.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOSCR.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 31.12.2018	AL 31.12.2017	A C/ ECONOMICO	A OCI (**)
Unicredit, BNPP, RBS	ADR	IRS FWD (*)	CF	I	10.2016	02.2030	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,969% e ricevono Euribor a 6 mesi	2.342	10.440	14	(8.112)
							TOTALE		2.342	10.440	14	(8.112)
							di cui:					
							Derivati di copertura di rischi di cambio		0	0		
							Derivati di copertura di rischi di interesse		2.342	10.440		

(*) IRS *forward starting*: data di attivazione 20 febbraio 2020. Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al *fair value* indicato in tabella.

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

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

Per le tecniche di valutazione e gli *input* utilizzati nella determinazione del *fair value* dei derivati si rinvia alla Nota 8.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*.

L'impatto degli strumenti di copertura sui sottostanti coperti nell'ambito della Situazione patrimoniale -finanziaria è rappresentato come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018			31.12.2017		
	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING
Indebitamento altamente probabile	2.342	(2.328)	0	10.440	(10.440)	0
TOTALE	2.342	(2.328)	0	10.440	(10.440)	0

L'effetto della riserva di cash flow hedge sul conto economico complessivo è come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE UTILE/(PERDITA) DI COPERTURA RILEVATO NEL CONTO ECONOMICO E NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	INEFFICACIA RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO	VOCE DEL CONTO ECONOMICO	VARIAZIONE DELLA RISERVA DI CASH FLOW HEDGE RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	DI CUI: COSTO DELLA COPERTURA RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO (COST OF HEDGING)	IMPORTO RICLASSIFICATO DAL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO AL CONTO ECONOMICO	VOCE DEL CONTO ECONOMICO
31.12.2018							
Indebitamento altamente probabile	2.342	14	Proventi (Oneri) Finanziari	2.328	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	2.342	14		2.328	0	0	
31.12.2017							
Indebitamento altamente probabile	10.440	0	Proventi (Oneri) Finanziari	10.440	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	10.440	0		10.440	0	0	

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 2.175 mila euro (2.510 mila euro al 31 dicembre 2017) e si riferiscono sostanzialmente (2.130 mila euro) agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento *Revolving* non utilizzata al 31 dicembre 2018. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

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

5.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 43.456 mila euro (64.163 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017		VARIAZIONE			31.12.2018
		ACCANTONAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI E ONERI RILEVATI NEL PN	EFFETTO IFRS 9	
IMPOSTE ANTICIPATE						
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi rinnovo infrastrutture aeroportuale	70.380	2.895	(19.165)	0	0	54.110
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	60	45	(49)	0	0	56
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	7.421	58	(289)	0	105	7.295
Costo ammortizzato e strumenti derivati	15.068	0	(64)	1.457	0	16.461
Fondi rischi e oneri	4.889	294	(2.233)	0	0	2.950
Altre	1.594	554	(449)	(27)	0	1.672
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	99.412	3.846	(22.249)	1.430	105	82.544
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI						
Costo ammortizzato e strumenti derivati	0	0	(186)	0	2.025	1.839
Applicazione IFRIC 12	35.249	3.953	(1.953)	0	0	37.249
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	35.249	3.953	(2.139)	0	2.025	39.088
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	64.163	(107)	(20.110)	1.430	(1.920)	43.456

Le variazioni dell'esercizio 2018 sono relative principalmente alla dinamica del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi e oneri, nonché agli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sulle immobilizzazioni.

5.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 408 mila euro (443 mila euro al 31 dicembre 2017), sono relative a depositi cauzionali.

5.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 318.324 mila euro (319.367 mila euro al 31 dicembre 2017), comprendono:

- rimanenze pari a 3.328 mila euro (2.930 mila euro al 31 dicembre 2017), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, etc;
- crediti commerciali pari a 314.996 mila euro (316.436 mila euro al 31 dicembre 2017), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	337.921	341.339	(3.418)
Crediti verso imprese controllate	6.296	6.120	176
Crediti verso imprese controllante	316	146	170
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	1.230	643	587
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZ.	353.814	356.299	(2.485)
Fondo svalutazione crediti	(31.225)	(32.178)	953
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.593)	(7.685)	92
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(38.818)	(39.863)	1.045
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	314.996	316.436	(1.440)

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 337.921 mila euro e sono sostanzialmente allineate all'esercizio 2017 (-3.418 mila euro), nonostante la crescita del volume di attività.

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

Si ricorda che i crediti vantati da ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, ammontano a 10.878 mila euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia S.p.A. LAI in a.s. (nonché verso i *lessor* proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei *lessor* pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

I crediti verso imprese controllate, pari a 6.296 mila euro, sono sostanzialmente allineati al valore di fine 2017 di (-176 mila euro). Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Altri crediti commerciali (1.230 mila euro e 643 mila euro al 31 dicembre 2017) si riferiscono principalmente a risconti attivi di natura commerciale.

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	CREDITI SCADUTI		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2018	314.996	67.588	44.550	21.509	181.349
31.12.2017	316.436	58.233	58.812	172.277	27.114

L'incremento dei crediti scaduti da oltre l'anno è in larga misura ascrivibile ai crediti verso Alitalia SAI in as.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	INCREMENTI	DECREMENTI	31.12.2018
Fondo svalutazione crediti	32.178	1.068	(2.021)	31.225
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.685	0	(92)	7.593
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	39.863	1.068	(2.113)	38.818

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

5.8 Attività e passività per imposte correnti

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

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti/ debiti verso controllante per consolidato fiscale	7.081	17.388	(10.307)	16.580	0	16.580
IRES	37	37	0	0	0	0
IRAP	0	540	(540)	3.501	0	3.501
TOTALE	7.118	17.965	(10.847)	20.081	0	20.081

Le Attività per imposte correnti ammontano a 7.118 mila euro (-10.847 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017) e includono principalmente il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante fiscale), pari a 7.081 mila euro relativo all'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato; la riduzione di 10.307 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 è attribuibile alla riclassifica del saldo relativo all'esercizio 2017 a riduzione dei debiti maturati nell'anno. Per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 6.7 Imposte sul reddito.

Il credito IRAP è pari a 0 (540 mila euro al 31 dicembre 2017) per effetto dell'imposta maturata nell'esercizio.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 20.081 mila euro e sono costituite principalmente da:

- debito verso la controllante Atlantia per consolidato fiscale, pari a 16.580 mila euro (0 al 31 dicembre 2017) attribuibile alla stima delle imposte dell'esercizio, in parte compensate dal pagamento del primo acconto 2018 e del saldo a credito relativo all'esercizio 2017;
- debito IRAP di 3.501 mila euro per effetto dell'imposta maturata nell'anno.

5.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	8.614	8.739	(125)
Crediti verso altri	3.091	2.758	333
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	12.187	11.979	208

I Crediti tributari, pari a 8.614 mila euro (8.739 mila euro al 31 dicembre 2017), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 3.184 mila euro (3.066 mila euro al 31 dicembre 2017);
- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 01.01.1993-23.03.1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso (per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso).

La tabella seguente presenta l'anzianità delle Altre attività correnti.

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	CREDITI SCADUTI		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2018	12.187	11.572	0	0	615
31.12.2017	11.979	11.364	0	0	615

5.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	318.045	291.308	26.737
Denaro e valori in cassa	27	24	3
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	318.072	291.332	26.740

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 318.072 mila euro, si incrementano di 26.740 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017, per effetto della liquidità generata dalla gestione, avendo scontato nell'esercizio, oltre agli investimenti, anche il pagamento del saldo dividendi 2017, pari a 135,0 milioni di euro, e dell'acconto sul dividendo 2018, pari a 113,9 milioni di euro.

5.11 Patrimonio netto

Il patrimonio netto di ADR al 31 dicembre 2018 ammonta a 1.098.459 mila euro (1.100.840 mila euro al 31 dicembre 2017) ed è così composto:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	(51.654)	(46.995)	(4.659)
Altre riserve e utili portati a nuovo	276.744	270.391	6.353
Utile dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	131.293	135.368	(4.075)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.098.459	1.100.840	(2.381)

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

- l'utile dell'esercizio pari a 245.164 mila euro;
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a -4.529 mila euro derivante principalmente dalla variazione positiva del *fair value* dei derivati *cash flow hedge* (4.613 mila euro, al netto dell'effetto fiscale);
- la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2017, pari a 135.028 mila euro (2,17 euro per azione);
- la distribuzione dell'acconto sui dividendi relativi all'esercizio 2018, pari a 113.871 mila euro (1,83 euro per azione).

Al 31 dicembre 2018, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

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

La Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati *cash flow hedge* include la valutazione al *fair value* dei derivati *cash flow hedge*; per dettagli si rinvia alla Nota 5.4 e alla Nota 5.15.

Le Altre riserve e utili portati a nuovo, pari a 276.744 mila euro includono: i) le perdite cumulate derivanti dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -2.986 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 409.984 mila euro; vi) la riserva relativa agli effetti delle operazioni di cessione di partecipazioni e rami d'azienda *under common control* pari a 17.981 mila euro; vii) la riserva relativa a piani di compensi basati su azioni per 87 mila euro.

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nel semestre, del *fair value* dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli deliberati dal Consiglio di Amministrazione della

capogruppo Atlantia a favore anche di dipendenti e amministratori di ADR, pari a 199 mila euro, è stato imputato a conto economico, con contropartita incremento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo". Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 10.1.

Nel seguito si riporta il prospetto di analisi del capitale e delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile e dallo IAS 1, paragrafo 76.

	IMPORTO	POSSIBILITÀ DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE ESERCIZI PRECEDENTI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
(MIGLIAIA DI EURO)					
CAPITALE SOCIALE	62.225	B	0		
RISERVE					
Riserva legale (1)	12.462	A, B	17		
Riserva sovrapprezzo azioni (2)	667.389	A, B, C	667.389		
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i> , al netto degli effetti fiscali	(51.654)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	276.744	A, B, C	276.744		
TOTALE RISERVE	904.941		944.150		
TOTALE CAPITALE E RISERVE	967.166		944.150		
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile (3)			944.150		

(1) di cui disponibile la quota eccedente un quinto del capitale.

(2) distribuibile per l'intero importo, dato che la riserva legale ha raggiunto il limite ex art. 2430 c.c.

(3) si tenga conto che la Riserva *cash flow hedge*, al netto degli effetti fiscali, presenta un saldo negativo di 51.654 mila euro.

Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

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

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 13.033 mila euro (14.008 mila euro al 31 dicembre 2017), di cui 12.550 mila euro non corrente (13.178 mila euro al 31 dicembre 2017), e sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto ("Fondo TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro. La movimentazione del Fondo TFR è illustrata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018
VALORE INIZIALE FONDO TFR	14.008
Costo corrente	0
Interessi passivi	147
Totale costi rilevati a conto economico	147
Liquidazioni/Utilizzi	(1.151)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(6)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(260)
Effetto dell'esperienza passata	155
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	(111)
Altre variazioni	140
VALORE FINALE FONDO TFR	13.033
di cui:	
quota non corrente	12.550
quota corrente	483

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2018:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2018	31.12.2017
Tasso di attualizzazione	1,13%	0,88%
Tasso di inflazione	1,5%	1,5%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,2%	2,2%
Tasso annuo di incremento salariale	2,9%	0,4%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	1,0%	2,3%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,0%	1,4%

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

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

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(MIGLIAIA DI EURO)	INCREMENTO DEL 1,0%	DECREMENTO DEL 1,0%	INCREMENTO DEL 0,25%	DECREMENTO DEL 0,25%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	12.993	13.064		
Tasso di inflazione			13.166	12.902
Tasso di attualizzazione			12.809	13.264

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 8 anni e il *service cost* previsto per il 2019 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	352
2° anno	804
3° anno	1.114
4° anno	1.348
5° anno	1.237

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

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

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 175.591 mila euro (176.470 mila euro al 31 dicembre 2017), di cui 64.526 mila euro la quota corrente (67.999 mila euro al 31 dicembre 2017), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni di beni e impianti a fronte dell'obbligazione contrattuale, a carico del concessionario gestore, di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	ACCANTONAMENTI	EFFETTO ATTUALIZZAZIONE	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2018
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	176.470	54.982	1.553	(57.414)	175.591
di cui:					
quota corrente	67.999				64.526
quota non corrente	108.471				111.065

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 24.218 mila euro (29.796 mila euro al 31 dicembre 2017) di cui 7.187 mila euro la quota corrente (13.655 mila euro al 31 dicembre 2017). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017	ACCANTONAMENTI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2018
Fondo imposte	12.672	1.208		(153)	13.727
Fondi per vertenze in corso e potenziali	15.996	330		(6.773)	9.553
Fondo assicurazioni interne	1.115		(190)		925
Fondo copertura perdite partecipate	13				13
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	29.796	1.538	(190)	(6.926)	24.218
di cui:					
quota corrente	13.655				7.187
quota non corrente	16.141				17.031

Il fondo imposte, pari a 13.727 mila euro, riflette la valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane), concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012, ed in tema di ICI/IMU. Il fondo include anche la stima delle probabili passività connesse all'esito della verifica che l'Agenzia delle Entrate ha effettuato nel corso dell'anno con riferimento alle annualità fiscali 2013 e 2014.

Il fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 9.553 mila euro (15.996 mila euro al 31 dicembre 2017), accoglie la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è ridotto nell'anno di 6.443 mila euro, sostanzialmente per effetto di utilizzi per 6.773 mila euro riferibili principalmente alla definizione transattiva di controversie con clienti.

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società, a fronte delle richieste di risarcimento terzi riferibili all'evento incendio del T3 del 7 maggio 2015. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento da terzi (vettori, *handler*, subconcessionari e passeggeri) solo in parte supportate da una quantificazione puntuale dei danni quantificate, a oggi, in circa 29 milioni di euro.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso.

5.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018					31.12.2017		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA 1 E 5 ANNI	IN SCADENZA OLTRE I 5 ANNI	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO- LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.097.076	0	1.097.076	629.975	467.101	1.101.516	0	1.101.516
Finanziamenti a medio-lungo termine	249.559	0	249.559	149.906	99.653	249.464	0	249.464
Ratei passivi debiti finanziari a medio-lungo termine	16.024	16.024	0	0	0	16.019	16.019	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE	1.362.659	16.024	1.346.635	779.881	566.754	1.366.999	16.019	1.350.980
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	139.592	262	139.330	139.330	0	137.689	259	137.430
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	26.115	26.115	0	0	0	14.142	14.142	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	1.528.366	42.401	1.485.965	919.211	566.754	1.518.830	30.420	1.488.410

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017					VARIAZIONI		31.12.2018
	VALORE DI BILANCIO	EFFETTO IFRS 9	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO	
Prestiti obbligazionari	1.101.516	(8.437)	0	0	(1.978)	5.975	1.097.076	
quota corrente	0						0	
quota non corrente	1.101.516						1.097.076	

Al 31 dicembre 2018, i prestiti obbligazionari sono pari a 1.097.076 mila euro (1.101.516 mila euro al 31 dicembre 2017). Il decremento, pari a 4.440 mila euro, è attribuibile principalmente (-8,4 milioni di euro) agli effetti dell'applicazione, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio contabile IFRS 9 sull'operazione di riacquisto (*intermediated tender offer*) di parte dell'emissione obbligazionaria EMTN 2021 perfezionata nel giugno 2017. L'adozione del nuovo principio ha comportato, come effetto di tale operazione, la rilevazione a patrimonio netto di inizio esercizio della differenza tra il valore a costo ammortizzato del *bond* pre-operazione e quello post-operazione. I valori pre e post-operazione sono stati entrambi calcolati utilizzando il tasso interno di rendimento originale. La variazione dell'esercizio è stata, inoltre, impattata dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+5.975 mila euro), nonché dall'adeguamento del *bond* A4 al cambio di fine esercizio (-1.978 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2018.

(MIGLIAIA DI EURO)

DENOMINAZIONE	EMITTENTE	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE	CEDOLA	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Classe A4 (*)	ADR (**)	215.000	GBP	231.750	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€600.000.000 3,250% EMTN 02.2021	ADR	400.001	EUR	398.225	3,25%	annuale	bullet	7 anni e 2 mesi	02.2021
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	ADR	500.000	EUR	467.101	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI				1.097.076					

(*) il valore iscritto in bilancio (231,8 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

(**) originariamente emessi dal veicolo Romulus Finance, successivamente "sostituito" da ADR in seguito all'operazione di *Issuer Substitution* del 2016.

Si sottolinea che le obbligazioni A4 sono possedute al 99,87% dalla controllante Atlantia che le ha acquisite ad esito di una procedura di *tender offer* conclusa nel gennaio 2015. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.

Oltre al citato *bond* A4, ultimo ancora in essere delle *tranches* emesse nel 2003 dalla società "veicolo" Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano vigenti le emissioni collegate al programma di emissione obbligazionaria denominato EMTN (*Euro Medium Term Notes*) varato dalla società nel 2013. Oltre all'emissione *senior unsecured* del 10 dicembre 2013 di importo complessivo pari a nominali 600 milioni di euro - di cui oggi residuano a seguito dell'operazione di riacquisto del 2017, 400 milioni di euro, è presente sul mercato la successiva emissione perfezionata l'8 giugno 2017, per un valore nominale di 500 milioni di euro. I titoli rappresentativi di

entrambi i prestiti obbligazionari sono stati collocati presso investitori qualificati e sono quotati sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese.

L'ultima emissione obbligazionaria "senior unsecured" del 2017 era stata valutata dalle agenzie Standard & Poor's ("S&P"), Moody's e Fitch Ratings, al momento dell'emissione, rispettivamente "BBB+", "Baa1" e "BBB+". Solo Moody's aveva assegnato un *outlook* "negativo" per effetto della valutazione prospettica che la medesima agenzia indicava con riferimento *rating* sovrano della Repubblica Italiana.

Nella seconda metà del mese di agosto 2018 le due agenzie Moody's e Standard & Poor's hanno modificato i giudizi espressi sul Gruppo Atlantia e sulle controllate Autostrade per l'Italia ed ADR, a causa dell'accresciuto profilo di rischio del Gruppo Atlantia per effetto delle conseguenze, ancora incerte, dell'evento del ponte di Genova del 14 agosto 2018. I *rating* delle tre società sono stati posti in "negative watch" da Standard & Poor's il 16 agosto e "under review for downgrade" da Moody's il successivo 22 agosto. Standard & Poor's ha ancora confermato il "negative watch" in una nota del 4 ottobre 2018.

Il 25 ottobre 2018 Moody's ha abbassato il *rating* del Gruppo Atlantia e quello di ADR da Baa1 a Baa2, confermando l'*outlook* "under review for downgrade". Tale azione conseguiva al *downgrade* che aveva interessato il *rating* sovrano italiano il 19 ottobre 2018.

Il 31 ottobre 2018 Fitch modificando l'approccio utilizzato nella valutazione di ADR, sino a quel momento isolata rispetto all'evoluzione del giudizio sulla Capogruppo, allineava il *rating* di ADR a quello di Gruppo Atlantia, confermando quindi il livello a BBB+ ma portando l'*outlook* da stabile a negativo.

Il 5 novembre Standard & Poor's constatando la sussistenza dei requisiti idonei a sancire un "parziale isolamento" del giudizio di merito di credito attribuito ad ADR rispetto alla Capogruppo, ha confermato il *rating* BBB+ nonostante l'intervenuto *downgrade* della capogruppo Atlantia. L'agenzia ha contestualmente modificato l'*outlook* di ADR portandolo da stabile a negativo e risolvendo così il "negative watch" assegnatogli in precedenza (16 agosto 2018).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018		31.12.2017	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.097.076	1.158.365	1.101.516	1.242.897
TOTALE OBBLIGAZIONI	1.097.076	1.158.365	1.101.516	1.242.897

Il *fair value* dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2018; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (*Euribor* a 6 mesi e *Libor* a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2017, si rileva una riduzione del *fair value* sia del *bond* in sterline, in minima parte riconducibile all'effetto cambio, che dei *bond* in euro. La diminuzione complessiva del *fair value* dei prestiti obbligazionari è così risultata pari a 84,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2017		31.12.2018		
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO
Finanziamenti a medio/lungo termine	249.464	0	0	95	249.559
quota corrente	0				0
quota non corrente	249.464				249.559

I finanziamenti a medio – lungo termine sono pari a 249.559 mila euro (249.464 alla fine dell’esercizio precedente) e includono i finanziamenti bancari concessi da BNL (99.905 mila euro), BEI (109.811 mila euro) e CDP (39.843 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio – lungo termine in essere al 31 dicembre 2018.

(MIGLIAIA DI EURO)

FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	AMMONTARE UTILIZZATO (VALORE NOMINALE)	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADEN.
Pool di banche	Revolving Credit Facility (“RCF”)	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all’Euribor + margine	trimestrale	rotativa	5 anni (*)	07.2023
Banca Nazionale del Lavoro (“BNL”)	BNL Loan	100.000	100.000	99.905	EUR	0,18%	semestrale	a scadenza	4 anni	11.2020
Banca Europea per gli Investimenti (“BEI”)	BEI Loan	150.000	110.000	109.811	EUR	1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Cassa Depositi e Presiti (“CDP”)	CDP Loan	150.000	40.000	39.843	EUR	1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031 (**)
Banca Europea per gli Investimenti (“BEI”)	BEI Loan 2018	200.000	0	0	EUR	n.a.	n.a.	amortising	fino a 15 anni	03.2021
Totale finanziamenti a medio-lungo Termine		850.000	250.000	249.559						

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

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

La *Revolving Credit Facility* (“RCF”), come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, è di tipo *senior unsecured* ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Il *pool* di banche che ha concesso tale finanziamento è composto da: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, Société Générale, NatWest e UniCredit. Il margine di interesse applicato sulla RCF varia in relazione al livello del *rating* ADR. In data 18 maggio 2018, le banche della linea di finanziamento di tipo *revolving* (“RCF”) hanno approvato, sulla base di specifica richiesta di ADR, il secondo prolungamento di un anno (al luglio 2023) della durata del contratto. Il contratto vigente conferiva alla Società, sin dall’origine, la facoltà di richiedere il prolungamento di un anno della durata contrattuale in prossimità sia del primo che del secondo anniversario dalla sottoscrizione, avvenuta nel luglio del 2016.

La linea di finanziamento bancaria concessa da BNL (Gruppo BNP Paribas) è stata sottoscritta da ADR nel novembre del 2016. Tale linea di finanziamento, di importo pari a complessivi 100 milioni di euro, risulta completamente utilizzata al 31 dicembre 2018 e dovrà essere interamente rimborsata

nel novembre del 2020. La struttura contrattuale è in linea con quella della linea RCF precedentemente citata ed è caratterizzata da una struttura di *covenants* conforme alle società *“investment grade”*. Tale linea di finanziamento gode di un tasso di interesse particolarmente favorevole in quanto i fondi messi a disposizione dalla banca concedente beneficiano del programma *Targeted Longer-Term Refinancing Operations* (“TLTRO”) messo a disposizione dalla Banca Centrale Europea all’epoca della sottoscrizione.

Si ricorda che nel dicembre 2016 sono stati stipulati due contratti di finanziamento a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla Banca Europea degli Investimenti (“BEI”) in favore di ADR nel 2014: il primo contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, intermediato da Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). I finanziamenti BEI/CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma – Fiumicino Sud”, riguardante la realizzazione delle principali opere incluse nel progetto di sviluppo infrastrutturale dell’esistente perimetro aeroportuale di Fiumicino. Si tratta di finanziamenti a tasso fisso o variabile di tipo *amortising* con scadenza fino a 15 anni e periodo di disponibilità pari a (i) 36 mesi per la linea BEI e (ii) 18 mesi per la linea CDP. In data 4 aprile 2018, CDP ha concesso l’estensione del periodo di disponibilità per ulteriori 18 mesi, al 13 dicembre 2019. Al 31 dicembre 2018, tali nuove linee di finanziamento concesse da BEI e CDP risultano utilizzate rispettivamente per 110 e 40 milioni di euro. Le linee utilizzate hanno scadenza nel 2031, tipologia di rimborso *amortising* e tasso fisso. I contratti finanziari che le regolano sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo *“project”*, costitutiva della loro erogazione.

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

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

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018		31.12.2017	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	249.559	239.438	249.464	250.723
Tasso variabile	0	0	0	0
TOTALE OBBLIGAZIONI	249.559	239.438	249.464	250.723

Il *fair value* dei finanziamenti a medio – lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2018; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione.

Derivati con *fair value* passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di cambio	84.670	82.692	1.978
Derivati a copertura di rischi di interesse	54.660	54.738	(78)
Rateo interessi	262	259	3
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	139.592	137.689	1.903
quota non corrente	139.330	137.430	1.900
quota corrente	262	259	3

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

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

Al 31 dicembre 2018, ADR ha in essere *cross currency swap* che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

ADR aveva, inoltre, sottoscritto contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting* nel giugno 2015 (e successivamente ristrutturati a giugno 2016) e nel febbraio 2016, con attivazione rispettivamente il 9 febbraio 2017 ed il 20 aprile 2017, adottando una politica di copertura del rischio di tasso prospettico derivante dai futuri fabbisogni finanziari. Tali coperture, dopo la loro attivazione, sono state oggetto di *unwinding* (chiusura) in corrispondenza del nuovo debito assunto con l'emissione obbligazionaria da 500 milioni di euro del giugno 2017. Il relativo *fair value* negativo, alla data di chiusura dei contratti, è stato pagato alle controparti e la corrispondente riserva negativa di *cash flow hedge* viene riclassificata a conto economico sulla base della vita residua della nuova emissione obbligazionaria. La quota di riserva di *cash flow hedge* imputata a conto economico nel 2018 è pari a 2.041 mila euro.

Al 31 dicembre 2018, ADR ha in essere anche altri contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti nel settembre 2017 e nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 400 milioni. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2020 e febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse di parte delle nuove linee di finanziamento che risulterà necessario sottoscrivere a garanzia del rimborso dei prestiti obbligazionari in scadenza rispettivamente nel febbraio del 2021 e nel febbraio del 2023.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con *fair value* passivo di ADR, in essere al 31 dicembre 2018.

CONTROPARTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									31.12.2018	AL 31.12.2017	A C/ ECONOM	A OCI (*)
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS (**)	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso del 5,441% e paga Euribor a 3 mesi + 90bps fino 12.2009, poi paga fisso del 6,4%	(45.641)	(53.639)	267	7.731
				C					(84.670)	(82.692)	(1.978)	0
									(130.311)	(136.331)	(1.711)	7.731
Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	09.2017	02.2030	100.000	Paga un tasso fisso del 1,458% e riceve Euribor a 6 mesi	(3.868)	(1.099)	0	(2.769)
UniCredit, NATWEST, Société Générale	ADR	IRS FWD (****)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi	(5.151)	0	(190)	(4.961)
Totale									(139.330)	(137.430)	(1.901)	1
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									(84.670)	(82.692)		
Derivati di copertura di rischi di interesse									(54.660)	(54.738)		

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

(**) Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari a -126.860 mila euro al 31 dicembre 2018 e a -136.331 mila euro al 31.12. 2017.

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

(****) IRS *forward starting*: data di attivazione febbraio 2022. Le variazioni di *fair value* rispetto alla data di *inception* utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al *fair value* indicato in tabella.

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

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

L'impatto degli strumenti di copertura sui sottostanti coperti nell'ambito della Situazione patrimoniale -finanziaria è rappresentato come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018			31.12.2017		
	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING	VARIAZIONI DI FAIR VALUE UTILIZZATE PER MISURARE L'INEFFICACIA	RISERVA DI CASH FLOW HEDGE (INCLUSIVA DEL COST OF HEDGING)	DI CUI RISERVA DI COST OF HEDGING
Indebitamento altamente probabile	(9.019)	8.829	0	(1.099)	1.099	0
Obbligazione in valuta estera	(126.860)	45.431	3.450	(136.331)	53.101	0
TOTALE	(135.879)	54.260	3.450	(137.430)	54.199	0

L'effetto della riserva di cash flow hedge sul conto economico complessivo è come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE UTILE/(PERDITA) DI COPERTURA RILEVATO NEL CONTO ECONOMICO E NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	INEFFICACIA RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO	VOCE DEL CONTO ECONOMICO	VARIAZIONE DELLA RISERVA DI CASH FLOW HEDGE RILEVATA NEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	DI CUI: COSTO DELLA COPERTURA RILEVATA NEL CONTO ECONOMIC COMPLESSIVO (COST OF HEDGING)	IMPORTO RICLASSIFICATO DAL CONTO ECONOMIC COMPLESSIVO AL CONTO ECONOMIC ECONOMIC	VOCE DEL CONTO ECONOMIC
31.12.2018							
Indebitamento altamente probabile	(9.019)	(190)	Proventi (Oneri) Finanziari	8.829	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari	16.035	0	(2.041)	Proventi (Oneri) Finanziari
Obbligazione in valuta estera	(126.860)	267	Proventi (Oneri) Finanziari	45.431	3.450	(7.930)	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	(135.869)	77		70.295	3.450	(9.970)	
31.12.2017							
Indebitamento altamente probabile	(1.099)	0	Proventi (Oneri) Finanziari	1.099	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (Oneri) Finanziari	18.076	0	(3.324)	Proventi (Oneri) Finanziari
Obbligazione in valuta estera	(136.331)	236	Proventi (Oneri) Finanziari	53.101	0	(7.829)	Proventi (Oneri) Finanziari
TOTALE	(137.430)	236		72.275	0	(11.153)	

Altre passività finanziarie correnti

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 26.115 mila euro (14.142 mila euro al 31 dicembre 2017), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

5.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 3.805 mila euro (4.083 mila euro al 31 dicembre 2017) sono costituite per 3.057 mila euro da debiti verso il personale e 748 mila euro da debiti verso istituti previdenziali. Il decremento di 278 mila euro è attribuibile sostanzialmente riconducibile alla riduzione dei debiti a medio/lungo termine. Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 10.1.

5.17 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 181.757 mila euro (200.886 mila euro al 31 dicembre 2017).

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	143.676	160.156	(16.480)
Debiti verso imprese controllate	26.152	26.472	(320)
Debiti verso imprese controllanti	1.844	1.788	56
Risconti passivi	1.300	1.200	100
Acconti e anticipi ricevuti	8.785	11.270	(2.485)
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	181.757	200.886	(19.129)

I Debiti verso fornitori (escluse controllate e controllanti), pari a 143.676 mila euro, registrano un decremento di 16.480 mila euro riconducibile alla flessione del volume di investimenti effettuati nell'esercizio rispetto all'esercizio precedente.

Gli acconti e anticipi ricevuti, pari a 8.785 mila euro, si decrementano di 2.485 rispetto al 31 dicembre 2017 per effetto della riduzione di anticipi da clienti.

5.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 162.082 mila euro (160.382 mila euro al 31 dicembre 2017). L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	108.851	112.175	(3.324)
Debiti verso il personale	11.007	9.963	1.044
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	5.850	5.884	(34)
Debiti per depositi cauzionali	14.828	11.950	2.878
Altri debiti diversi	21.546	20.409	1.137
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	162.082	160.381	1.701

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 108.851 mila euro (112.175 mila euro al 31 dicembre 2017) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 87.463 mila euro (94.044 mila euro al 31 dicembre 2017). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'andamento del debito per addizionale, in diminuzione di 6.581 mila euro rispetto alla fine del 2017, riflette il correlato effetto dell'andamento, nell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 18.459 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (14.441 mila euro al 31 dicembre 2017). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione. ADR ha iniziato ad

addebitare tale imposta a partire dal mese di maggio 2014, con decorrenza dal 1° gennaio 2014, in relazione alla convenzione per la gestione dell'imposta sottoscritta il 30 gennaio 2014 con la Regione Lazio e successivi rinnovi. L'incremento di 4.018 mila euro dei debiti IRESA rispetto al 31 dicembre 2017 riflette il correlato effetto dell'andamento dei corrispondenti incassi dai vettori avvenuti nell'anno.

I Debiti verso il personale aumentano di 1.044 mila euro per effetto dell'incremento dei debiti con scadenza a breve termine.

I Debiti per depositi cauzionali sono pari a 14.828 mila euro in aumento di 2.828 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 in relazione ai maggiori depositi cauzionali rilasciati dai clienti a garanzia dei crediti di ADR.

Gli Altri debiti diversi, pari a 21.546 mila euro (20.409 mila euro al 31 dicembre 2017) includono il debito verso ENAC per il canone concessorio per 18.328 mila euro, in aumento di 1.574 mila euro rispetto alla fine del 2017, , in relazione alla quota maturata nell'anno, al netto del pagamento del saldo 2017 e della prima rata 2018.

6. Informazioni sulle voci di conto economico

6.1 Ricavi

I Ricavi dell'esercizio 2018 sono pari a 1.026.490 mila euro (992.894 mila euro nel 2017) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del nuovo principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018			2017 ¹		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	510.234	0	510.234	484.753	0	484.753
Infrastrutture Centralizzate	19.460	0	19.460	19.985	0	19.985
Servizi di sicurezza	108.973	0	108.973	101.599	0	101.599
Altri	28.263	0	28.263	27.420	0	27.420
	666.930	0	666.930	633.757	0	633.757
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	10.242	41.899	52.141	17.878	29.667	47.545
Commerciali	0	138.788	138.788	0	130.112	130.112
Parcheggi	0	16.153	16.153	0	15.201	15.201
Pubblicità	12.645	0	12.645	5.980	7.374	13.354
Parcheggi	1.748	0	1.748	1.644	0	1.644
Altri	16.287	685	16.972	18.988	1.130	20.118
	40.922	197.525	238.447	44.490	183.484	227.974
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	707.852	197.525	905.377	678.247	183.484	861.731
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	109.058	0	109.058	114.710	0	114.710
ALTRI RICAVI OPERATIVI	1.589	10.466	12.055	1.491	14.962	16.453
TOTALE RICAVI	818.499	207.991	1.026.490	794.448	198.446	992.894
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
<i>Over the time</i>	154.459			161.990		
<i>At a point in the time</i>	664.040			632.458		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 905.377 mila euro, sono aumentati complessivamente del 5,1% rispetto all'esercizio a confronto per effetto della crescita delle attività aviation (+5,2%), attribuibile al positivo andamento complessivo dei volumi di traffico (passeggeri +4,2%) e del relativo *mix* delle sue componenti. Sono risultate in crescita anche le *performance* del comparto *non aviation* (4,6%) dovuto dall'andamento positivo delle subconcessioni immobiliari, che hanno registrato un andamento positivo (+9,7%) e delle subconcessioni commerciali su tutte le linee di *business* (+6,7%), riconducibile sia all'incremento dei volumi che al miglioramento del *mix* dei passeggeri rispetto all'anno precedente, nonché all'entrata a pieno regime dell'Area Commerciale

¹ I dati relativi al 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 2018 a seguito dell'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

“E” (inaugurata il 21 dicembre 2016); tale crescita è stata in parte compensata dalla riduzione dei ricavi da pubblicità (-5,3%).

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 109.058 mila euro (114.710 mila euro nel 2017) sono relativi a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate. Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni).

Gli Altri ricavi operativi, pari a 12.055 mila euro (16.453 mila euro nell'esercizio a confronto) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Contributi e sovvenzioni	257	214
Plusvalenze da alienazioni	39	0
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	20	0
Altri fondi per rischi e oneri	0	4.146
Recuperi di spesa	6.729	7.445
Indennizzi da terzi	1.065	102
Altri proventi	3.945	4.546
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	12.055	16.453

Il decremento, pari a complessivi 4.398 mila euro, è sostanzialmente riconducibile alla riduzione della voce “riassorbimento degli altri fondi per rischi e oneri” che nel 2017 era pari a 4.146 mila euro. Si segnala inoltre che, il riassorbimento fondi per rischi e oneri, pari a 190 mila euro nel 2018, è stato riclassificata tra gli altri costi operativi, nella voce (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri. Tale classificazione si è resa necessaria al fine di assicurare l'omogeneità dei trattamenti contabili di Gruppo Atlantia a seguito delle attività conseguenti l'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della controllante Atlantia.

6.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 29.380 mila euro (30.072 mila euro nel 2017). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Carburante e lubrificanti	1.419	2.772
Energia elettrica, gas e acqua	23.203	22.852
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	4.758	4.448
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	29.380	30.072

6.3 Costi per servizi

I Costi per servizi sono pari a 361.295 mila euro (374.345 mila euro nel 2017). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017 ²
Costi per manutenzioni	43.415	41.113
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	57.414	69.047
Costi per servizi esterni	84.857	82.228
Costi per servizi di costruzione	101.072	107.078
Pulizie e disinfestazioni	28.014	29.245
Prestazioni professionali	8.158	7.988
Servizi antincendio	7.813	7.904
Altri costi	29.409	28.775
Compensi ad amministratori e sindaci	1.143	967
TOTALE COSTI PER SERVIZI	361.295	374.345

La riduzione dei costi per servizi è attribuibile sostanzialmente a minori costi per servizi di costruzione (-6,0 milioni di euro) e per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-11,6 milioni di euro).

Tali andamenti sono stati in parte compensati dall'aumento dei costi per manutenzioni (+2,3 milioni di euro) dovuta principalmente all'aumento dei costi per attività manutentiva sull'impianto BHS del T3, entrato a regime nel corso del 2017, nonché ai costi per servizi esterni (+2,6 milioni di euro)

6.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 93.046 mila euro ed è sostanzialmente in linea con l'esercizio a confronto (93.075 mila euro). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Salari e stipendi	69.078	65.810
Oneri sociali	18.876	17.415
Benefici successivi al rapporto di lavoro	3.593	8.456
Rettifiche costo del lavoro anni precedenti	0	8
Altri costi	1.499	1.386
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	93.046	93.075

² i dati relativi al 2017 differiscono da quelli contenuti nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017 per effetto della riclassifica dei costi di incentivazione del traffico aereo dalla voce "costi per servizi" a riduzione della voce "ricavi da gestione aeroportuale". Tale riclassifica si è resa necessaria per omogeneità di confronto con il 2018, a seguito dell'entrata in vigore dal 1° gennaio 2018, del nuovo principio IFRS 15.

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

FORZA MEDIA	2018	2017	VARIAZIONE
Dirigenti	47,5	48,1	(0,6)
Quadri	214,1	202,4	11,7
Impiegati	799,6	775,8	23,8
Operai	304,7	293,6	11,1
TOTALE FORZA MEDIA	1.365,9	1.319,9	46,0

6.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 47.930 mila euro (23.951 mila euro nel 2017). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Canoni concessori	36.239	33.461
Costi per godimento beni terzi	2.773	2.939
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.432)	(27.209)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi e oneri	1.348	450
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	1.068	5.539
Imposte indirette e tasse	6.516	6.082
Oneri diversi	2.418	2.689
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	47.930	23.951

La voce Canoni concessori, pari a 36.239 mila euro, si incrementa di 2.778 mila euro rispetto all'esercizio a confronto sia per effetto della dinamica inflattiva che per l'incremento del traffico.

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

Gli (Accantonamenti) Riassorbimenti fondi per rischi e oneri sono pari a 1.348 mila euro, rispetto ai 450 mila dell'esercizio a confronto, ed includono sia gli accantonamenti dell'esercizio, pari a 1.538 mila euro, che il riassorbimento di -190 mila euro. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti, pari a 1.068 mila euro, riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti di ADR e registrano un decremento di 4.471 mila euro rispetto al 2017, che era stato inficiato dall'ingresso di Alitalia SAI nella procedura di amministrazione straordinaria.

6.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce proventi (oneri) finanziari è pari a -41.532 mila euro (-35.419 mila euro nel 2017). Il dettaglio è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	196	297
Interessi da imprese controllate	0	1
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	0	6
Interessi da clienti e da altri	9	1
Dividendi da società controllate	14.489	13.214
Ripristini di valore di attività finanziarie	283	4.247
Altri proventi	0	253
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	14.977	18.019

I Dividendi da partecipazioni, attribuiti all'esercizio in cui sono stati deliberati in conformità ai principi contabili internazionali, sono pari a 14.489 mila euro, così composti:

- ADR Mobility S.r.l. per 5.000 mila euro come da destinazione dell'utile 2017, approvata dall'Assemblea dei Soci del 13 marzo 2018;
- ADR Security S.r.l. per 1.400 mila euro come da destinazione dell'utile 2017, approvata dall'Assemblea dei Soci dell'8 marzo 2018;
- ADR Tel S.p.A. per 3.366 mila euro come da destinazione dell'utile 2017, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 12 marzo 2018;
- Airport Cleaning S.r.l. per 1.500 mila euro come da destinazione dell'utile 2017, approvata dall'Assemblea dei Soci del 7 marzo 2018;
- Spea Engineering S.p.A. per 1.350 mila euro come da destinazione dell'utile 2017, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 21 marzo 2018;
- Azzurra Aeroporti S.p.A. per 1.873 mila euro come da destinazione dell'utile 2017, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 27 marzo 2018.

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	1.553	1.736
ONERI FINANZIARI PER INTERESSI		
Interessi su obbligazioni in circolazione	34.286	33.690
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	2.869	2.043
Interessi a imprese controllate	4	7
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	6.575	4.688
Altri oneri finanziari per interessi	2	2
	43.736	40.430
ONERI SU DERIVATI		
Differenziali IRS	9.970	11.153
Oneri da valutazione	2.168	8.787
	12.138	19.940
ALTRI ONERI		
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	147	128
Svalutazione di partecipazione valutate al costo	911	0
	1.058	128
TOTALE ONERI FINANZIARI	58.485	62.234

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.553 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 185 mila euro per effetto della variazione del tasso applicato.

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione ammontano a 34.286 mila euro; l'incremento di 596 mila euro rispetto al 2017 è sostanzialmente attribuibile all'emissione da 500 milioni di euro, effettuata in data 8 giugno 2017, e al contestuale riacquisto di 200 milioni di euro nominali relativi all'emissione del 2013.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 2.869 mila euro, aumentano di 826 mila euro rispetto al 2017 per l'effetto anno pieno dei tiraggi delle linee BEI e CDP, avvenuti nel corso del 2017, e dell'attivazione delle *commitment fee* maturate sulle quote non tirate.

Gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato si incrementano di 1.887 mila euro principalmente per effetto dei costi accessori legati all'operazione di emissione e contestuale riacquisto dei prestiti obbligazionari descritta in precedenza.

Gli Oneri da valutazione derivati, pari a 2.168 mila euro (8.787 mila euro nel 2017) riflettono la variazione intercorsa nel corso dell'anno del *fair value* dei contratti di *cross currency swap* per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 5.15).

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

La voce altri oneri si incrementa rispetto al periodo a confronto per effetto della svalutazione delle partecipazioni in Pavimental S.p.A. (pari a 911 mila euro).

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
Utili su cambi	1.990	8.812
Perdite su cambi	(14)	(16)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	1.976	8.796

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

6.7 Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono pari a 105.599 mila euro (102.310 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	64.546	53.063
IRAP	21.026	17.518
	85.572	70.581
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(190)	(1.021)
	(190)	(1.021)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	18.403	29.250
Imposte differite	1.814	3.500
	20.217	32.750
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	105.599	102.310

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

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno. Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 5.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 18,4% (15,4% nel 2017). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2018		2017	
	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	350.763		345.327	
ALIQUOTA TEORICA		24,0%		24,0%
IRES teorica		84.183		82.878
Differenze permanenti	(793)	(190)	(5.096)	(1.223)
Differenze temporanee	(81.029)	(19.447)	(119.134)	(28.592)
IRES effettiva		64.546		53.063
ALIQUOTA EFFETTIVA		18,4%		15,4%

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

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

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

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

I dati di chiusura al 31 dicembre 2018 consentono di poter confermare, sulla base delle simulazioni effettuate, il rispetto dei *ratio* finanziari previsti nei contratti. Il calcolo dei *ratio* finanziari sarà formalizzato successivamente all’approvazione della presente Relazione finanziaria al 31 dicembre 2018.

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

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

8. Altre garanzie, impegni e rischi

8.1 Garanzie

ADR al 31 dicembre 2018 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 7; non sussistono fideiussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2017).

8.2 Impegni

ADR ha in essere impegni di acquisto per 163,7 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

8.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per ADR al 31 dicembre 2018 è rappresentata dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato da ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

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

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

Rischio di liquidità

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

Al 31 dicembre 2018 ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 918,1 milioni euro, composta da:

- 318,1 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 600,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 5.15).

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2018				
(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.306.006)	(34.202)	(34.239)	(705.065)	(532.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(266.328)	(2.307)	(114.824)	(42.817)	(106.380)
Derivati con <i>fair value</i> positivo	2.342	0	(227)	(5.674)	8.243
Derivati con <i>fair value</i> negativo	(127.158)	(8.013)	(8.140)	(107.692)	(3.313)
TOTALE	(1.697.150)	(44.522)	(157.430)	(861.248)	(633.950)

	31.12.2017				
(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.342.742)	(34.310)	(34.310)	(488.972)	(785.150)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(268.634)	(2.307)	(2.307)	(143.545)	(120.475)
Derivati con <i>fair value</i> positivo	11.593	0	0	(1.288)	12.881
Derivati con <i>fair value</i> negativo	(124.635)	(7.905)	(7.905)	(25.180)	(83.645)
TOTALE	(1.724.418)	(44.522)	(44.522)	(658.985)	(976.389)

Rischio di tasso di interesse e di cambio

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

Con le delibere del 14 maggio 2015 e la più recente del 11 luglio 2018, il Consiglio di Amministrazione di ADR ha autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *interest rate swap "forward starting"*. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR accresce la facoltà di fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi d'interesse in un mercato caratterizzato da estrema volatilità.

Alla data del 31 dicembre 2018 ADR ha in essere:

- derivati *cross currency swap*, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; la *Class A4*, pari a nominali 215 milioni di sterline e facente parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, è infatti stata coperta, per l'intera durata (fino a scadenza nel 2023) tramite due *cross currency swap* euro/sterlina. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 5.15;
- quattro derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti in data 18 ottobre 2016 e in data 18 settembre 2017, per un valore nozionale complessivo di 400 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2020, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 5.4 e nella Nota 5.15;

- tre ulteriori derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 5.15.

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

Sensitivity analysis

RISCHIO DI TASSO ESPOSIZIONE E SENSITIVITY ANALYSIS	VALUTAZIONE AL FAIR VALUE		RISCHIO TASSO DI INTERESSE				RISCHIO TASSO DI CAMBIO			
			SHOCK UP +10 BPS IR		SHOCK DOWN -10 BPS IR		SHOCK UP +10% FX		SHOCK DOWN -10% FX	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(1.397.803)	(1.493.620)	0	0	0	0	(24.035)	(24.233)	24.035	24.233
Strumenti derivati con <i>fair value</i> positivo trattati in <i>hedge accounting</i>	2.342	10.440	2.807	2.699	(2.844)	(2.740)	0	0	0	0
Strumenti derivati con <i>fair value</i> negativo trattati in <i>hedge accounting</i>	(139.330)	(137.430)	4.258	1.541	(4.320)	(1.559)	24.035	24.233	(24.035)	(24.233)
Strumenti derivati non trattati in <i>hedge accounting</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	(1.534.791)	(1.620.610)	7.065	4.240	(7.164)	(4.299)	0	0	0	0

Le principali fonti di esposizione di ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili alle obbligazioni e agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2018 (2017 per il comparativo) riconducibili ai rischi di tasso sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del *fair value* degli strumenti derivati in essere.

ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno *shock* del mercato dei tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- per gli strumenti derivati, una variazione parallela di +10 *basis point* (+0,1%) e -10 *basis point* (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- per le obbligazioni in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di *shock up* e *shock down* dei diversi dati di mercato.

A integrazione delle informazioni esposte nella tabella sopra riportata, si segnala che, con riferimento alla *sensitivity analysis* svolta sui *Cross Currency Swap*, una variazione del 10% in aumento o in diminuzione del tasso di cambio, andando ad impattare sui flussi in valuta estera scambiati alle date di pagamento, conduce ad una riduzione degli importi da classificare in Riserva di *Cash Flow Hedge* per 1,0 milione di euro in caso di *shock down* e ad un aumento di 7,0 milioni di euro in caso di *shock up*.

8.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*

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

(MIGLIAIA DI EURO)				31.12.2018
	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con <i>fair value</i> positivo	0	2.342	0	2.342
Derivati con <i>fair value</i> negativo	0	(139.330)	0	(139.330)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(136.988)	0	(136.988)

Gli unici strumenti finanziari di ADR valutati al *fair value* sono costituiti dagli strumenti derivati, descritti nella Nota 5.4 e nella Nota 5.15. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel "livello 2" della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7, ovvero, il *fair value* è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

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

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 5.15 è fornita l'indicazione del *fair value*, si precisa che tale *fair value* rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7.

8.5 Contenzioso

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

Per una descrizione delle situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR, si rinvia a quanto indicato nel bilancio consolidato.

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

9. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute da ADR con le parti correlate sono state compiute nell'interesse della Società, fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti. Nel corso dell'esercizio non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati della Società.

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018		2018		31.12.2017		2017	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI / PROVENTI	COSTI / ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI / PROVENTI	COSTI / ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia	7.482	18.423	293	(1.648)	17.666	1.788	122	(1.398)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	7.482	18.423	293	(1.648)	17.666	1.788	122	(1.398)
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	706	3.305	1.860	(21.221)	795	3.014	1.986	(18.060)
ADR Tel S.p.A.	545	8.699	1.162	(30.042)	130	10.531	1.153	(30.505)
ADR Mobility S.r.l.	3.178	166	22.407	(1.662)	3.247	167	22.238	(1.467)
ADR Security S.r.l.	701	9.636	2.472	(47.927)	604	8.890	2.626	(47.956)
Airport Cleaning S.r.l.	1.166	4.393	3.163	(26.708)	1.345	4.702	3.627	(28.406)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	6.296	26.199	31.064	(127.560)	6.121	27.304	31.630	(126.394)
IMPRESE COLLEGATE								
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	482	968	0	0	482	968	0	0
Pavimental S.p.A.	1.194	26.148	568	(55.586)	1.229	12.363	631	(44.996)
Spea Engineering S.p.A.	18	22.373	564	(17.735)	14	28.426	485	(17.840)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	1.694	49.489	1.132	(73.321)	1.725	41.757	1.116	(62.836)
PARTI CORRELATE								
Edizione S.r.l.	0	0	0	(25)	0	27	0	(27)
Romulus Finance S.r.l.	0	0	0	0	0	35	0	(35)
Leonardo Energia S.c.ar.l.	61	3.562	158	(19.713)	61	3.346	291	(19.878)
Fiumicino Energia S.r.l.	55	0	172	0	34	0	172	0
Infoblu S.p.A.	0	26	0	(39)	0	26	0	(39)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	398	463	120	(761)	704	814	558	(840)
Autogrill S.p.A.	0	0	0	0	1.008	138	12.609	(386)
Autogrill Italia S.p.A.	1.681	1.098	12.663	(649)	0	0	0	0
Autostrade Tech S.p.A.	0	16	0	0	0	170	0	(157)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(16)	0	0	0	(10)
Retail Italia Network S.r.l.	63	0	604	0	55	0	598	0
Telepass S.p.A.	58	0	58	0	0	0	0	0
KEY MANAGEMENT PERSONNEL	0	2.113	0	(3.221)	0	2.745	0	(4.489)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	2.316	7.278	13.775	(24.424)	1.862	7.301	14.228	(25.861)
TOTALE	17.788	101.389	46.264	(226.953)	27.374	78.150	47.096	(216.489)

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

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2018, si riferiscono principalmente alla fornitura di beni e alla prestazione di servizi di natura commerciale.

I ricavi di ADR Assistance, realizzati sostanzialmente verso ADR, sono relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi, etc.

ADR Tel ha conseguito ricavi di telefonia e servizi IT verso ADR e ha effettuato lavori di miglioria sulla rete telefonica; gli addebiti di ADR alla società sono relativi a canoni di subconcessione e di affitto di *asset* di telecomunicazione, locali, utenze e servizi di *staff*.

I ricavi realizzati da ADR verso ADR Mobility sono relativi principalmente alla subconcessione delle aree e degli edifici destinati a parcheggi, nonché a utenze, servizi amministrativi e generali, etc.

I ricavi di ADR Security verso ADR sono relativi ai servizi di sicurezza in ambito aeroportuale e a servizi a richiesta negli scali di Fiumicino e Ciampino; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, etc.

Airport Cleaning ha conseguito ricavi verso ADR per servizi di pulizia; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, etc.

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

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

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (cosiddetto *key management personnel*) in carica al 31 dicembre 2018 ammontano a 3.221 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i

compensi relativi agli amministratori che nell'esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018				31.12.2017			
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia	0	240.781	0	(13.160)	0	242.762	0	(13.269)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	240.781	0	(13.160)	0	242.762	0	(13.269)
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	0	1.994	0	(1)	0	9	1	(0)
ADR Tel S.p.A	0	6.354	3.366	(1)	0	4.518	2.360	(2)
ADR Security S.r.l.	0	5.971	1.400	(1)	0	4.699	1.000	(2)
ADR Mobility S.r.l.	0	8.254	5.000	(1)	0	1.130	6.824	(2)
Airport Cleaning S.r.l.	0	3.542	1.500	(1)	0	3.786	600	(1)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	0	26.115	11.266	(5)	0	14.142	10.785	(7)
IMPRESE CORRELATE								
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	1.350	0	0	0	2.430	0
Azzurra Aeroporti S.p.A	0	0	1.873	0	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	0	3.223	0	0	0	2.430	0
TOTALE	1.350	266.896	14.489	(13.165)	0	256.904	13.215	(13.276)

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility e Airport Cleaning sono relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata, regolato a condizioni di mercato, avente l'obiettivo di ottimizzare la gestione delle risorse finanziarie e di facilitare la regolazione dei rapporti commerciali infragruppo. Il saldo della voce proventi finanziari, include i dividendi corrisposti dalle società controllate (ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security e ADR Mobility) per un totale di 11.266 mila euro.

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

I proventi finanziari verso Azzurra Aeroporti S.p.A. sono costituiti dai dividendi deliberati e liquidati dalla società in favore di ADR nell'esercizio.

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

10. Altre informazioni

10.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

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

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

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2018, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti di ADR. Inoltre, sono indicati i *fair value* unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito.

	n. diritti assegnati	n. diritti decaduti	n. diritti trasferimenti	n. diritti opzionati	n. diritti al 31.12.2018	scadenza vesting	scadenza. Esercizio / assegnazione	prezzo di esercizio (euro)	fair value unitario alla data di assegn.	fair value rivalut. unitario al 31.12.2018	scadenza attesa alla data di ass. (anni)	tasso di interesse privo di rischio	volatilità attesa (=torica)	divid. attesi alla data di assegn.
Piani di stock option 2011 di Atlantia estesi ad ADR	516.905	(99.339)	0	(383.301)	34.265	8.11.2016	9.11.2019	16,02	2,65	0	6	0,86%	29,5%	5,62%
Piani di stock grant 2011 di Atlantia estesi ad ADR	56.105	(15.007)	0	(41.098)	0	8.11.2016	9.11.2018	na	11,87	0	4-5	0,69%	28,5%	5,62%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	766.032	(432.957)	(73.301)	(250.960)	8.814	9.05.2017	9.05.2020	na	2,88	6,01	3-6	1,10%	28,9%	5,47%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	758.751	(256.467)	(62.742)	(166.373)	273.169	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	1,2	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	611.682	(32.599)	(99.886)	0	479.197	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	1,34	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 I ciclo	428.074	(15.333)	(64.329)	0	348.412	01.07.2020	01.07.2023	na	2,37	1,83	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	0	(60.607)	0	304.094	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	1,67	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 I ciclo	42.619	(1.526)	(6.405)	0	34.688	01.07.2020	01.07.2023	na	23,18	19,29	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	0	(6.703)	0	33.627	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	18,06	5,9	2,35%	21,9%	4,12%

10.2 Compensi alla società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-*duodecies* del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia S.p.A.), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo *network* (in migliaia di euro):

TIPOLOGIA DI SERVIZI	SOGGETTO CHE HA EROGATO IL SERVIZIO	DESTINATARIO	COMPENSI 2018
Revisione contabile	EY S.p.A.	ADR	315
Servizi di attestazione	EY S.p.A.	ADR	45
Altri servizi (*)	EY S.p.A.	ADR	2
TOTALE			362

(*) Sottoscrizione modelli Unico e 770.

10.3 Informativa sulle erogazioni pubbliche ex art. 125 Legge 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 125 della Legge 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2018 non stati incassati dalla Società contributi pubblici.

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

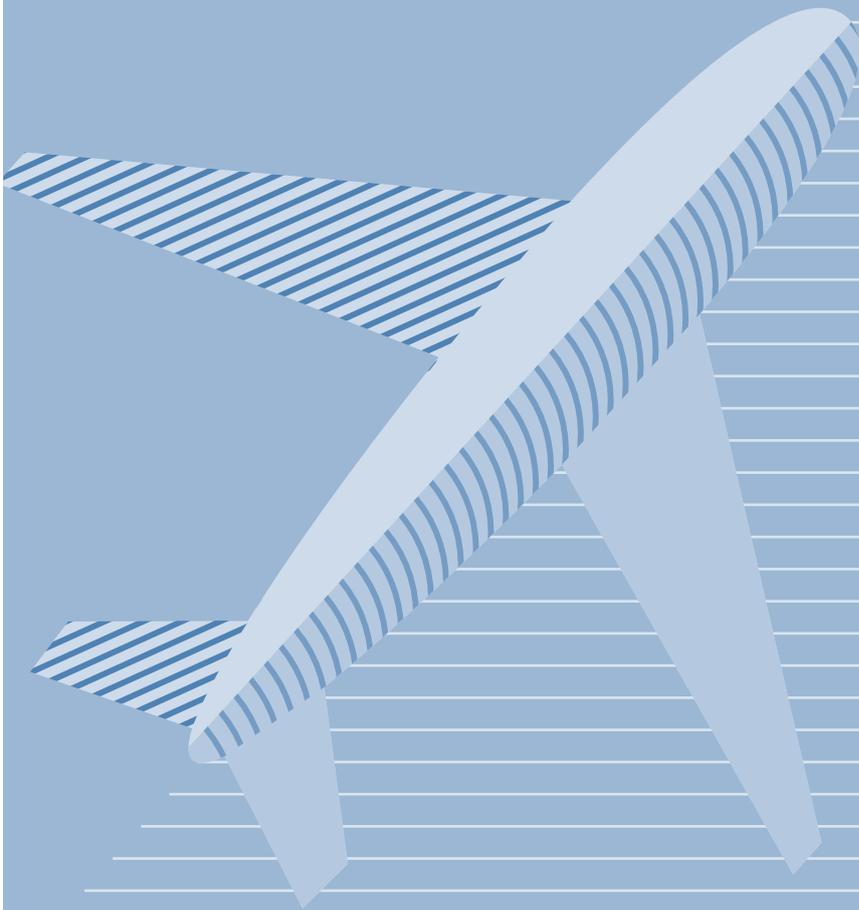
Nel corso del 2018, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate. Nell'esercizio in esame, non sono intervenuti, inoltre, eventi significativi non ricorrenti.

11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Per la descrizione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si rinvia al Bilancio Consolidato.

Il Consiglio di Amministrazione

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





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

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

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Aeroporti di Roma S.p.A. non si estende a tali dati.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Po, 32 - 00198 Roma
Capitale Sociale Euro 2.525.000,00 i.v.
iscritta alla S.O. del Registro delle imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 0043400584 - numero R.E.A. 250904
P.IVA 00891231003
iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Aspetto chiave	Risposte di revisione
<p>Stima del Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</p> <p>Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (il Fondo) al 31 dicembre 2018 ammonta ad Euro 176 milioni ed include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro dei beni in concessione che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>Il valore del Fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli amministratori relativamente alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista, alla quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e alla componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi da effettuare, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresentasse un aspetto chiave per la revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa ai criteri di valutazione adottati per il Fondo è riportata nella Nota 3 "Principi contabili applicati" che fa espresso rimando alla Nota 4 "Principi contabili applicati" del bilancio consolidato e nella Nota 5.13 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione, in risposta all'aspetto chiave, hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la comprensione dell'accordo di concessione che origina l'obbligazione; • l'analisi del processo e dei controlli chiave posti in essere dalla Società in merito alla valutazione del Fondo; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo intervenute nell'esercizio; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi di coerenza delle assunzioni alla base della stima del Fondo con il Piano Investimenti approvato dagli amministratori; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato. <p>Infine abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita delle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.



Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.



Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 9 aprile 2013 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2013 al 31 dicembre 2021.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2018, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e la specifica sezione sul governo societario sopra richiamata sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 22 marzo 2019

EY S.p.A.



Roberto Tabarrini
(Socio)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE



Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile

Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di Legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Attività di vigilanza

Abbiamo vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Abbiamo partecipato alle Assemblee degli Azionisti e alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della Legge e dello Statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Eventuali conflitti di interesse, per quanto risulta al Collegio Sindacale, sono stati dichiarati ai sensi di Legge.

Abbiamo acquisito dagli Amministratori e dagli Organi Direttivi informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato il Responsabile dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità, rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione, che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo e abbiamo avuto scambi di informativa con gli organi di controllo delle società controllate da ADR: da questi scambi non sono emersi fatti o circostanze meritevoli di essere portati alla Vostra attenzione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

In ossequio a quanto prescritto dall'art. 13 del D.Lgs. n. 39/2010, in data 21 marzo 2018, il Collegio Sindacale ha predisposto la proposta motivata sulla richiesta di integrazione degli onorari presentata dalla società di revisione Ernst & Young in conseguenza di attività aggiuntive, da svolgere per ciascuno degli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2021, scaturenti da modifiche normative.

In data 10 maggio 2018, il Collegio Sindacale ha rilasciato, ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, del Codice Civile, parere favorevole in ordine alla proposta di assegnazione delle schede "MBO 2018 – Quota Annuale dell'Amministratore Delegato".

In data 11 luglio 2018, il Collegio Sindacale ha rilasciato, ex art. 2389 comma, terzo comma, del Codice Civile, parere favorevole in merito alla consuntivazione riguardante il piano "MBO 2017 – Quota Annuale dell'Amministratore Delegato".

In data 04 ottobre 2018, il Collegio ha approvato preventivamente la "Proposta per l'affidamento dell'incarico per l'indagine limitata (*review*) sui prospetti contabili, costituiti dalla situazione patrimoniale, economica e finanziaria e sulla relazione degli Amministratori di ADR al 30 giugno 2018", predisposta dalla società di revisione Ernst & Young in merito alla distribuzione dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2018.

In data 10 ottobre 2018, il Collegio Sindacale ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, del Codice Civile, in merito ai "Piani LTI – Assegnazione Il ciclo".

Infine, in data 25 novembre 2018, il Collegio Sindacale ha espresso parere in ordine al rispetto del limite massimo di valore annuo di incarichi volontari assegnabili al revisore legale dei conti, secondo quanto previsto dalla Legge, a seguito dell'offerta che la Capogruppo Atlantia ha ricevuto dalla Ernst & Young Advisory S.p.A. per l'esecuzione di una "*financial and tax due diligence*" da svolgere su un potenziale target in corso di analisi.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente relazione.

Bilancio consolidato e bilancio di esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, che sono stati messi a nostra disposizione nei termini di cui all'art. 2429 c.c., in merito ai quali riferiamo quanto segue.

A tal riguardo, Vi rappresentiamo che EY S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 22 marzo 2019, le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, dalle quali risulta che il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa di Aeroporti di Roma S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38. Con riferimento a tali relazioni, il Collegio Sindacale segnala che EY ha evidenziato – in linea con l'innovata normativa di riferimento – gli elementi alla base del giudizio di revisione, gli aspetti chiave della revisione contabile e le procedure attivate quale risposta di revisione; ha altresì dichiarato che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che è stato mantenuto integro, nell'esecuzione della revisione legale, il requisito di indipendenza.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla Legge per

quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di Legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e preso atto che la Società di Revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720 B e ha espresso un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato e di esercizio di Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2018 e sulla loro conformità alle norme di Legge. La Società di Revisione ha altresì dichiarato di non aver nulla da riportare con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto, acquisite nel corso dell'attività di revisione. Ha inoltre indicato, come descritto nella relazione sulla gestione, che gli amministratori del Gruppo Aeroporti di Roma si sono avvalsi dell'esonero dalla predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6, comma 1, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Vi rappresentiamo, infine, che le note al bilancio e la relazione sulla gestione illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione Alitalia e gli impatti, anche potenziali, sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società. E' altresì da rilevare che, fino ad oggi, gli impegni assunti da Alitalia nei confronti di ADR, a seguito della moratoria sulle scadenze di pagamento, sono stati rispettati nei termini concordati. Il Collegio monitora costantemente la situazione, ricevendo puntuali informative dall'organo amministrativo, anche al fine di poter raggugliare l'Assemblea sugli sviluppi successivi alla data della presente relazione.

Conclusioni

Signori Azionisti,

considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del Bilancio, il Collegio propone all'Assemblea di approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2018 così come redatto dagli Amministratori.

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente Dr.ssa Alessandra dal Verme

Dott. Alessandro Bonura

Prof. Dott. Mauro Romano

Avv. Mario Tonucci

Dott. Pier Vittorio Vietti

ALLEGATI



Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2017 di Atlantia S.p.A.

A decorrere dal 2 agosto 2007, ADR è stata assoggettata a “direzione e coordinamento” di Gemina. Per effetto della fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia, con efficacia dal 1 dicembre 2013, ADR è soggetta a “direzione e coordinamento” da parte di Atlantia.

Di seguito viene riportato un prospetto riepilogativo dei dati essenziali del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017 di Atlantia, ultimo bilancio disponibile:

Bilancio di esercizio di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2017

STATO PATRIMONIALE (MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2017
ATTIVITÀ	
Attività non correnti	10.355.333
Attività correnti	4.234.281
TOTALE ATTIVITÀ'	14.589.614
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	11.502.862
<i>di cui Capitale Sociale</i>	825.784
Passività non correnti	1.751.666
Passività correnti	1.335.086
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	14.589.614

CONTO ECONOMICO (MIGLIAIA DI EURO)

	2017
Ricavi operativi	2.876
Costi operativi	(55.038)
Risultato operativo	(52.162)
Risultato dell'esercizio	2.722.310

Allegato 2 - Dati patrimoniali ed economici delle società controllate e collegate

Ai sensi dell'art. 2429 c. 3 e 4 del Codice Civile, sono riportati di seguito i principali dati patrimoniali ed economici dell'esercizio 2017 approvati dai Consigli di Amministrazione delle società controllate e collegate di ADR. Tali società predispongono il proprio bilancio di esercizio in base ai principi contabili italiani.

ADR Assistance S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	116	244
Immobilizzazioni materiali	1.367	1.741
A. - Immobilizzazioni	1.483	1.985
Crediti commerciali	3.310	3.039
Altre attività	645	800
Debiti commerciali	(1.197)	(1.278)
Fondi per rischi e oneri	(79)	(51)
Altre passività	(3.153)	(2.465)
B. - Capitale d'esercizio	(474)	45
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	1.009	2.030
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	57	9
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	952	2.021
coperto da:		
Capitale sociale	4.000	4.000
Riserve e risultati a nuovo	730	440
Utile (perdita) dell'esercizio	692	290
F. - Capitale proprio	5.422	4.730
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)	(4.470)	(2.709)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(4.470)	(2.709)
(G+H)	(4.470)	(2.709)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	952	2.021

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A. - Ricavi	21.113	18.067
B. - Valore della produzione "tipica"	21.113	18.067
Consumi di materie e servizi esterni	(3.927)	(3.564)
C. - Valore aggiunto	17.186	14.503
Costo del lavoro	(15.391)	(13.379)
D. - Margine operativo lordo	1.795	1.124
Ammortamenti	(612)	(624)
Stanzamenti a fondi rischi e oneri	(29)	(1)
Saldo proventi e oneri diversi	113	65
E. - Risultato operativo	1.267	564
Proventi e oneri finanziari	10	(8)
F. - Risultato prima delle imposte	1.277	556
Imposte correnti sul reddito	(631)	(288)
Imposte anticipate (differite)	46	22
	(585)	(266)
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	692	290

ADR Tel S.p.A.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	2.070	2.001
Immobilizzazioni materiali	977	836
Immobilizzazioni finanziarie	0	0
A. - Immobilizzazioni	3.047	2.837
Rimanenze di magazzino	421	253
Crediti commerciali	10.034	11.786
Altre attività	768	1.114
Debiti commerciali	(13.220)	(12.379)
Altre passività	(1.260)	(1.405)
B. - Capitale d'esercizio	(3.257)	(631)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	(210)	2.206
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.206	1.340
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(1.416)	866
coperto da:		
Capitale sociale	600	600
Riserve e risultati a nuovo	4.723	4.699
Utile (perdita) dell'esercizio	3.571	3.424
F. - Capitale proprio	8.894	8.723
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)	(10.310)	(7.857)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(10.310)	(7.857)
(G+H)	(10.310)	(7.857)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(1.416)	866

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	34.084	34.615
Incrementi di immobilizzazione per lavori interni	69	86
B.- Valore della produzione "tipica"	34.153	34.701
Consumi di materie e servizi esterni	(23.672)	(24.307)
C.- Valore aggiunto	10.481	10.394
Costo del lavoro	(4.729)	(4.408)
D.- Margine operativo lordo	5.752	5.986
Ammortamenti	(884)	(849)
Altri stanziamenti rettificativi	0	(267)
Stanziamenti a fondi oneri e rischi	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	206	41
E.- Risultato operativo	5.074	4.911
Proventi e oneri finanziari	1	2
F.- Risultato prima delle imposte	5.075	4.913
Imposte correnti sul reddito	(1.495)	(1.493)
Imposte anticipate (differite)	(9)	4
	(1.504)	(1.489)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	3.571	3.424

ADR Security S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	0	0
Immobilizzazioni materiali	0	0
A. - Immobilizzazioni	0	0
Crediti commerciali	9.920	9.036
Altre attività	268	1.025
Debiti commerciali	(2.873)	(2.536)
Fondi per rischi e oneri	0	(36)
Altre passività	(6.860)	(5.879)
B. - Capitale d'esercizio	455	1.610
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	455	1.610
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.617	3.629
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(3.162)	(2.019)
coperto da:		
Capitale sociale	400	400
Riserve e risultati a nuovo	1.210	1.119
Utile (perdita) dell'esercizio	1.717	1.491
F. - Capitale proprio	3.327	3.010
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(6.489)	(5.029)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(6.489)	(5.029)
(G+H)	(6.489)	(5.029)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(3.162)	(2.019)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	48.377	48.449
B.- Valore della produzione "tipica"	48.377	48.449
Consumi di materie e servizi esterni	(9.290)	(9.261)
C.- Valore aggiunto	39.087	39.188
Costo del lavoro	(36.637)	(36.823)
D.- Margine operativo lordo	2.450	2.365
Ammortamenti	0	(3)
Altri stanziamenti rettificativi	(9)	0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	0	(31)
Saldo proventi e oneri diversi	378	251
E.- Risultato operativo	2.819	2.582
Proventi e oneri finanziari	1	3
F.- Risultato prima delle imposte	2.820	2.585
Imposte correnti sul reddito	(1.094)	(1.101)
Imposte anticipate (differite)	(9)	7
	(1.103)	(1.094)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	1.717	1.491

ADR Mobility S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	6.166	7.083
Immobilizzazioni materiali	4.926	4.969
Immobilizzazioni finanziarie	0	0
A. - Immobilizzazioni	11.092	12.052
Crediti commerciali	2.700	4.859
Altre attività	276	670
Debiti commerciali	(4.576)	(5.000)
Fondi per rischi e oneri	(4)	(68)
Altre passività	(1.671)	(1.264)
B. - Capitale d'esercizio	(3.275)	(803)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	7.817	11.249
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	626	641
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	7.191	10.608
coperto da:		
Capitale sociale	1.500	1.500
Riserve e risultati a nuovo	8.731	6.791
Utile (perdita) dell'esercizio	7.740	6.940
F. - Capitale proprio	17.971	15.231
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(10.780)	(4.623)
.Debiti finanziari a breve	0	0
.Disponibilità e crediti finanziari a breve	(10.780)	(4.623)
(G+H)	(10.780)	(4.623)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	7.191	10.608

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	42.167	39.535
B.- Valore della produzione "tipica"	42.167	39.535
Consumi di materie e servizi esterni	(24.573)	(23.246)
C.- Valore aggiunto	17.594	16.289
Costo del lavoro	(3.470)	(3.144)
D.- Margine operativo lordo	14.124	13.145
Ammortamenti	(2.171)	(1.765)
Altri stanziamenti rettificativi	(11)	(789)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	(1.049)	(706)
E.- Risultato operativo	10.893	9.885
Proventi e oneri finanziari	2	2
F.- Risultato prima delle imposte	10.895	9.887
Imposte correnti sul reddito	(3.132)	(2.845)
Imposte anticipate (differite)	(23)	(102)
	(3.155)	(2.947)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	7.740	6.940

Airport Cleaning S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	1	2
Immobilizzazioni materiali	147	161
A. - Immobilizzazioni	148	163
Crediti commerciali	4.387	4.703
Altre attività	473	636
Debiti commerciali	(3.037)	(3.297)
Fondi per rischi e oneri	(138)	(218)
Altre passività	(1.389)	(1.995)
B. - Capitale d'esercizio	296	(171)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	444	(8)
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	6	6
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	438	(14)
coperto da:		
Capitale sociale	1.500	1.500
Riserve e risultati a nuovo	1.408	1.244
Utile (perdita) dell'esercizio	1.546	1.664
F. - Capitale proprio	4.454	4.408
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(4.016)	(4.422)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(4.016)	(4.422)
(G+H)	(4.016)	(4.422)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	438	(14)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A. - Ricavi	26.708	28.406
B. - Valore della produzione "tipica"	26.708	28.406
Consumi di materie e servizi esterni	(9.454)	(9.978)
C. - Valore aggiunto	17.254	18.428
Costo del lavoro	(14.894)	(15.629)
D. - Margine operativo lordo	2.360	2.799
Ammortamenti	(30)	(39)
Stanzamenti a fondi rischi e oneri	0	(53)
Saldo proventi e oneri diversi	48	1
E. - Risultato operativo	2.378	2.708
Proventi e oneri finanziari	1	2
F. - Risultato prima delle imposte	2.379	2.710
Imposte correnti sul reddito	(814)	(1.062)
Imposte anticipate (differite)	(19)	16
	(833)	(1.046)
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	1.546	1.664

ADR Sviluppo S.r.l. Unipersonale

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	4	4
Immobilizzazioni finanziarie	6	6
A. - Immobilizzazioni	10	10
Crediti commerciali	0	0
Altre attività	1	1
B. - Capitale d'esercizio	1	1
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	11	11
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	0	0
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	11	11
coperto da:		
Capitale sociale	100	100
Riserve e risultati a nuovo	74	52
Utile (perdita) dell'esercizio	32	22
F. - Capitale proprio	206	174
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(195)	(163)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(195)	(163)
(G+H)	(195)	(163)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	11	11

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	0	0
B.- Valore della produzione "tipica"	0	0
Consumi di materie e servizi esterni	(1)	(1)
C.- Valore aggiunto	(1)	(1)
Costo del lavoro	0	0
D.- Margine operativo lordo	(1)	(1)
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	0	0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	(1)	(1)
E.- Risultato operativo	(2)	(2)
Proventi e oneri finanziari	34	24
F.- Risultato prima delle imposte	32	22
Imposte correnti sul reddito	0	0
Imposte anticipate (differite)	0	0
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	32	22

Consorzio E.T.L. in liquidazione

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	0	0
Immobilizzazioni materiali	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	0	0
A. - Immobilizzazioni	0	0
Crediti commerciali	0	0
Altre attività	36	37
Debiti commerciali	(41)	(36)
Altre passività	0	0
B. - Capitale d'esercizio	(5)	1
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	(5)	1
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	0	0
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(5)	1
coperto da:		
Capitale	1	9
Riserve e risultati a nuovo	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	(6)	(8)
F. - Capitale netto di liquidazione	(5)	1
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	0	0
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	0	0
(G+H)	0	0
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(5)	1

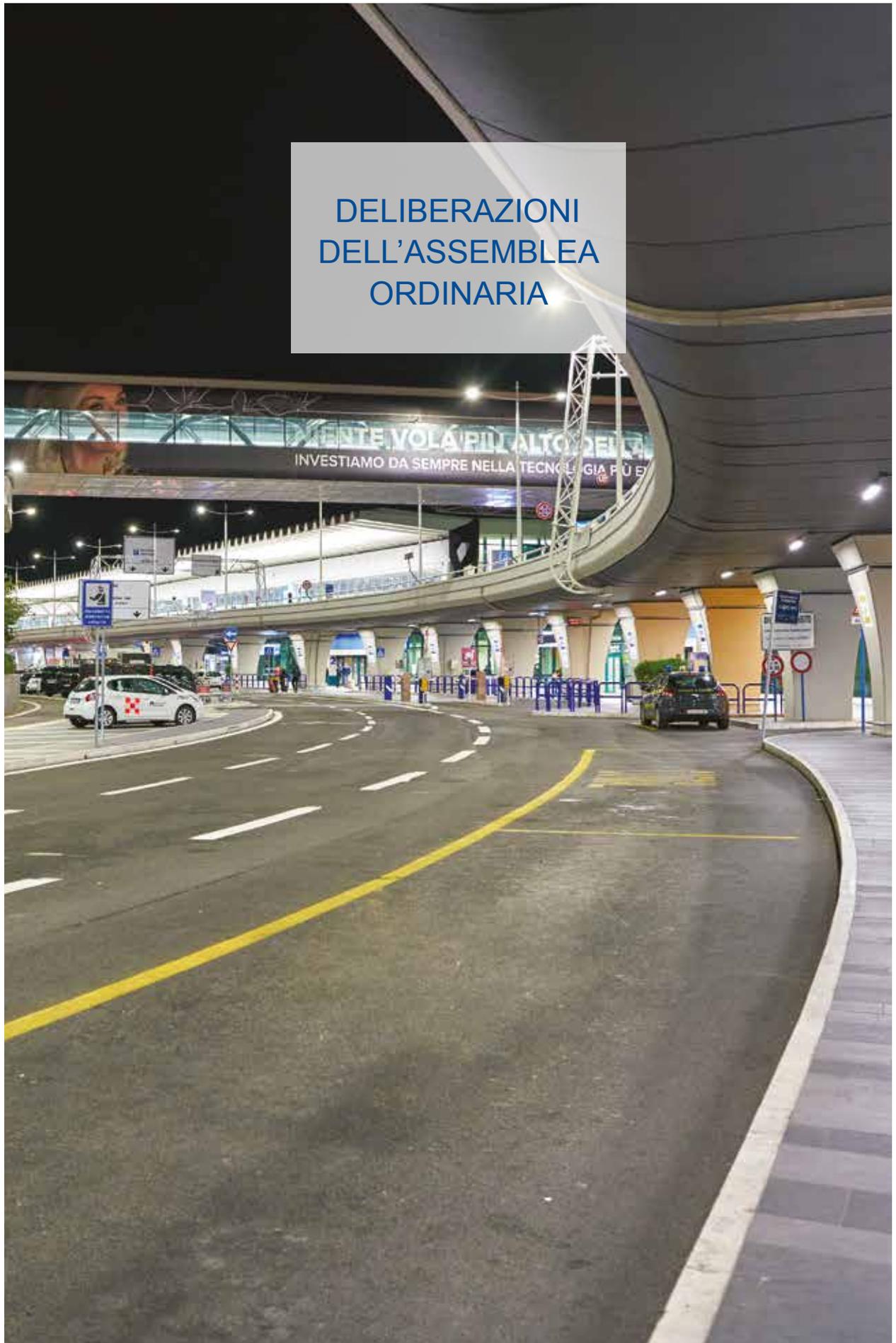
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	0	0
B.- Valore della produzione "tipica"	0	0
Consumi di materie e servizi esterni	(6)	(7)
C.- Valore aggiunto	(6)	(7)
Costo del lavoro	0	0
D.- Margine operativo lordo	(6)	(7)
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	0	0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	0	(1)
E.- Risultato operativo	(6)	(8)
Proventi e oneri finanziari	0	0
F.- Risultato prima delle imposte	(6)	(8)
Imposte correnti sul reddito	0	0
Imposte anticipate (differite)	0	0
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	(6)	(8)

Pavimental S.p.A.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	119	174
Immobilizzazioni materiali	76.485	92.498
Immobilizzazioni finanziarie	5.392	5.392
A. - Immobilizzazioni	81.996	98.064
Rimanenze di magazzino	130.481	166.937
Crediti commerciali	28.916	38.987
Altre attività	37.510	29.102
Debiti commerciali	(102.191)	(115.640)
Fondi per rischi e oneri	(9.006)	(8.694)
Altre passività	(17.741)	(12.465)
B. - Capitale d'esercizio	67.969	98.227
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	149.965	196.291
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.602	4.127
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	146.363	192.164
coperto da:		
Capitale sociale	10.116	10.116
Riserve e risultati a nuovo	21.100	5.567
Utile (perdita) dell'esercizio	(16.205)	15.794
F. - Capitale proprio	15.011	31.477
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	26.945	34.414
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	104.407	126.273
Debiti finanziari a breve	128.391	132.417
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(23.984)	(6.144)
(G+H)	131.352	160.687
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	146.363	192.164
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	336.535	350.029
B.- Valore della produzione "tipica"	290.968	389.157
Consumi di materie e servizi esterni	(225.028)	(281.238)
Altri costi	(1.904)	(1.967)
C.- Valore aggiunto	64.036	105.952
Costo del lavoro	(60.992)	(59.532)
D.- Margine operativo lordo	3.044	46.420
Ammortamenti	(21.440)	(16.293)
Altri stanziamenti rettificativi	(237)	(627)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(1.750)	(3.973)
E.- Risultato operativo	(20.383)	25.527
Proventi e oneri finanziari	(1.811)	(2.093)
Utili e perdite su cambi	(80)	1
Rettifiche di valore di attività finanziarie	4	143
F.- Risultato prima delle imposte	(22.270)	23.578
Imposte	6.065	(7.784)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	(16.205)	15.794

Spea Engineering S.p.A.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2018	31.12.2017
Immobilizzazioni immateriali	1.933	1.887
Immobilizzazioni materiali	4.871	5.434
Immobilizzazioni finanziarie	882	168
A. - Immobilizzazioni	7.686	7.489
Rimanenze	118.911	121.485
Crediti commerciali	38.649	39.895
Altre attività	13.126	13.005
Debiti commerciali	(69.919)	(67.878)
Fondi per rischi e oneri	(16.093)	(14.753)
Altre passività	(21.204)	(14.580)
B. - Capitale d'esercizio	63.470	77.174
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	71.156	84.663
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	5.550	5.627
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	65.606	79.036
coperto da:		
Capitale sociale	6.966	6.966
Riserve e risultati a nuovo	65.609	65.488
Avanzo di fusione	9.024	9.024
Utile (perdita) dell'esercizio	(3.388)	6.870
F. - Capitale proprio	78.211	88.348
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	(257)	(200)
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(12.348)	(9.112)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(12.348)	(9.112)
(G+H)	(12.605)	(9.312)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	65.606	79.036
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2018	2017
A.- Ricavi	108.284	110.568
B.- Valore della produzione "tipica"	108.284	110.568
Consumi di materie e servizi esterni	(58.275)	(46.286)
C.- Valore aggiunto	50.009	64.282
Costo del lavoro	(48.962)	(48.909)
D.- Margine operativo lordo	1.047	15.373
Ammortamenti	(3.705)	(3.433)
Altri stanziamenti rettificativi	(104)	(165)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(1.373)	(1.342)
E.- Risultato operativo	(4.135)	10.433
Proventi e oneri finanziari	(103)	(227)
F.- Risultato prima delle imposte	(4.238)	10.206
Imposte sul reddito	1.247	(3.695)
Imposte anticipate (differite)	(397)	359
	850	(3.336)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	(3.388)	6.870



DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI DEL 16 APRILE 2019

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2018, dal quale risulta un utile di euro 245.163.555,93;
- destinare la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 131.292.276,24, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a 113.871.279,69 euro (pari a euro 1,83 per azione) corrisposto nel 2018, come segue:
 - alla distribuzione di un dividendo pari ad euro 2,10, per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 130.671.960,30;
 - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile d'esercizio pari ad euro 620.315,94;
- stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 15 maggio 2019, con stacco della cedola n. 15 in data 13 maggio 2019;
- determinare in 13 il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione della Società, ivi compreso l'Amministratore che sarà nominato dagli Enti Territoriali;
- determinare la durata in carica del Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2019-2021, e pertanto sino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2021;
- nominare Amministratori:
 - Carla Angela;
 - Tommaso Barracco;
 - Giovanni Castellucci;
 - Antonio Catricalà;
 - Michelangelo Damasco;
 - Elisabetta De Bernardi di Valserra;
 - Ugo de Carolis;
 - Anna Beatrice Ferrino;
 - Francesco Panfilo;
 - Nicola Rossi;
 - Gennarino Tozzi;
 - Marco Troncione,nominando Presidente del Consiglio di Amministrazione Antonio Catricalà
- determinare il compenso globale annuo ex art. 2389, primo comma. c.c., in euro 325.000,00, da attribuire al Consiglio e da ripartire a cura dello stesso, ai sensi dell'art. 25 dello Statuto sociale.

L'Assemblea ha infine proceduto:

- alla nomina del Collegio Sindacale – per il triennio 2019 – 2021 e con scadenza alla data dell' Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2021 – così composto:
 - Alessandra dal Verme, Presidente,
 - Alessandro Bonura, Sindaco Effettivo;
 - Pasquale De Falco, Sindaco Effettivo;
 - Maurizio De Filippo, Sindaco Effettivo;
 - Pier Vittorio Vietti, Sindaco Effettivo;
 - Francesco Follina, Sindaco Supplente;
 - Carlo Regoliosi, Sindaco Supplente.

- alla determinazione in euro 62.100,00 della retribuzione annua lorda spettante al Presidente e in euro 41.400,00 della retribuzione annua lorda spettante a ciascun Sindaco Effettivo.

* * *

Il Consiglio di Amministrazione riunitosi al termine dei lavori assembleari:

- ha confermato al Presidente Antonio Catricalà i poteri previsti dall'art. 24 dello Statuto sociale e principalmente la firma sociale e la rappresentanza legale di fronte a terzi e di fronte a qualunque Autorità giudiziaria o amministrativa;
- ha nominato Amministratore Delegato Ugo de Carolis, conferendo allo stesso i relativi poteri.



**Aeroporti
di Roma**