



**RELAZIONE FINANZIARIA  
CONSOLIDATA SEMESTRALE**

**30 giugno 2016**



<b>DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI</b>	<b>2</b>
<b>RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE</b>	<b>7</b>
<b>BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2016</b>	<b>60</b>





**DATI DI SINTESI  
E INFORMAZIONI  
GENERALI**

## PROFILO DEL SEMESTRE

Nel primo semestre del 2016 il Sistema Aeroportuale Romano ha accolto oltre 22 milioni di passeggeri, con un incremento del +2,8% rispetto ai primi sei mesi del 2015. Tale positiva evoluzione è da ricondursi allo sviluppo sia del traffico Internazionale (+3,5%), sia di quello Domestico (+1,2%). La crescita del traffico è stata particolarmente significativa a Fiumicino (+3,9%), anche in considerazione degli impatti negativi, sul periodo a confronto, dovuti all'incendio che ha colpito lo scalo il 7 maggio 2015. Ciampino, scalo su cui erano stati operati alcuni voli trasferiti da Fiumicino, ha registrato una flessione del -4,0% dei propri volumi.

I risultati economici consolidati raggiunti evidenziano un margine operativo lordo pari a 227,6 milioni di euro, in aumento di 18,6 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2015. Si rileva l'incremento dei ricavi *aviation* (+12,4%) a seguito delle positive *performance* del traffico e anche per il positivo effetto sui ricavi dell'adeguamento annuale dei corrispettivi a partire dal 1° marzo, come previsto dal Contratto di Programma. I ricavi non *aviation* registrano un incremento del 2,7% rispetto al periodo a confronto, pur se negativamente influenzati dalla chiusura di alcune aree commerciali a seguito dell'incendio.

Il risultato operativo consolidato del periodo si è attestato a 156,2 milioni di euro, in aumento rispetto ai 140,4 milioni di euro del primo semestre 2015.

L'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2016 è pari a 916,7 milioni di euro, in aumento di 151,9 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio 2015.

È proseguita, nel semestre, la realizzazione del Piano di Sviluppo Infrastrutturale, con investimenti pari a 171,6 milioni di euro – oltre il 36% in più rispetto ai 126,4 milioni di euro del primo semestre 2015. Continua la focalizzazione del Gruppo ADR sugli investimenti per la progettazione dei futuri ampliamenti dello scalo di Fiumicino e sulla realizzazione delle nuove infrastrutture: in particolare, i lavori per l'Avancorpo del Terminal 3 procedono in linea con il piano che prevede l'operatività dell'infrastruttura entro il 2016.

Il 29 aprile 2016, a meno di un anno dall'incendio, le aree del Terminal 3 della galleria transiti, compromesse dall'evento, sono state riaperte al pubblico ed è stato così possibile riprendere i collegamenti tra zona *est* ed *ovest* dello scalo con benefici operativi e di *comfort* per i passeggeri.

I numerosi interventi per il miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, mai interrotti anche in seguito all'incendio, continuano a rappresentare un riferimento importante nella *value proposition* del Gruppo. L'impegno dell'azienda è stato anche riconosciuto dai clienti: nelle rilevazioni indipendenti di ACI sul secondo trimestre 2016<sup>1</sup>, l'aeroporto di Fiumicino ha superato i *target* raggiunti prima dell'incendio, confermando livelli di soddisfazione dei clienti superiori a quelli rilevati presso altri aeroporti internazionali come Francoforte, Parigi, Madrid e Amsterdam.

In un contesto macroeconomico, e italiano in particolare, ancora non di significativo miglioramento, il Gruppo ADR è dunque ben posizionato per proseguire il proprio cammino di sviluppo, offrendo al mercato le migliori garanzie di una gestione aziendale efficiente, mantenendo un dialogo costruttivo con tutti gli *stakeholder* e contribuendo al rilancio dell'economia del Paese.

---

<sup>1</sup> *Airports Council International* – ultime rilevazioni disponibili relative all'indicatore "Overall Satisfaction"

## PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI E OPERATIVI DEL GRUPPO<sup>2</sup>

### Risultati economici-finanziari consolidati

(Euro/000)	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
Ricavi da gestione aeroportuale	391.923	357.054
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	227.609	209.051
EBITDA%	58,1%	58,5%
Risultato Operativo	156.172	140.419
EBIT%	39,8%	39,3%
Risultato netto	87.370	78.479
Risultato netto di competenza del Gruppo	87.370	78.479
Investimenti	171.593	126.392
	<b>30.06.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
Capitale Investito netto	1.944.982	1.855.467
Patrimonio Netto (compresa quota terzi)	1.028.307	1.090.681
Patrimonio Netto del Gruppo	1.028.307	1.090.681
Indebitamento Finanziario Netto	916.674	764.786
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio netto	0,9	0,7

	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
Indebitamento finanziario netto/EBITDA (°)	2,0	1,7
R.O.I. (Risultato operativo/Capitale investito netto) (°)	14,6%	14,9%

(°) indici ragguagliati agli ultimi 12 mesi

### Rating

	30.06.2016	31.12.2015
Standard & Poor's	BBB+	BBB+
Moody's	Baa1/Baa1	Baa2/Baa1 *
Fitch Rating	BBB+	BBB+

\* su emissione Romulus "secured"

### Volumi di traffico

	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
Movimenti (n°/000)	176	176
Passeggeri totali (n°/000)	22.007	21.402
Merce totale (ton)	79.791	72.382

### Risorse Umane di Gruppo

	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
Organico medio (n° persone)	2.973	2.640
	<b>30.06.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
Organico a fine periodo (n° persone)	3.633	3.260

<sup>2</sup> Si rinvia al paragrafo "Indicatori alternativi di performance" della Relazione intermedia sulla gestione per la riconciliazione con i dati di bilancio.

## ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

In carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2016

Monica Mondardini	Presidente
Ugo De Carolis	Amministratore Delegato
Giuseppe Angiolini	Consigliere
Luigi Barone	Consigliere
Carlo Bertazzo	Consigliere
Giovanni Castellucci	Consigliere
Michelangelo Damasco	Consigliere
Giancarlo Guenzi	Consigliere
Gennarino Tozzi	Consigliere
Guglielmo Bove	Segretario

### COLLEGIO SINDACALE

In carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2018

Giampiero Riccardi	Presidente
Mauro Romano	Sindaco effettivo
Mario Tonucci	Sindaco effettivo
Pier Vittorio Vietti	Sindaco effettivo
Fabio Margara	Sindaco supplente
Massimiliano Troiani	Sindaco supplente

### DIRETTORE GENERALE

Gian Luca Littarru
--------------------

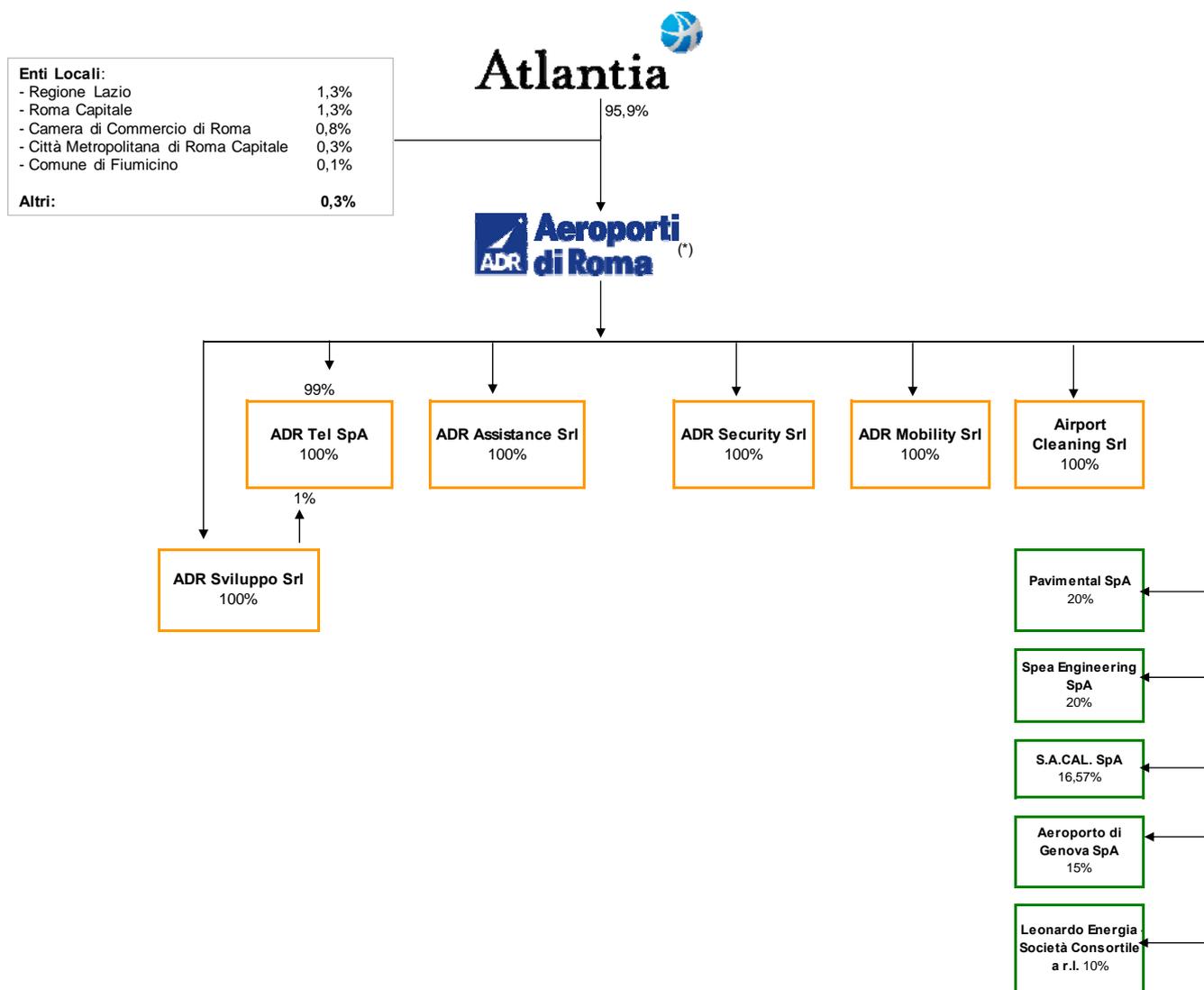
### SOCIETÀ DI REVISIONE

Esercizi 2013-2021

EY S.p.A.
-----------

## STRUTTURA DEL GRUPPO

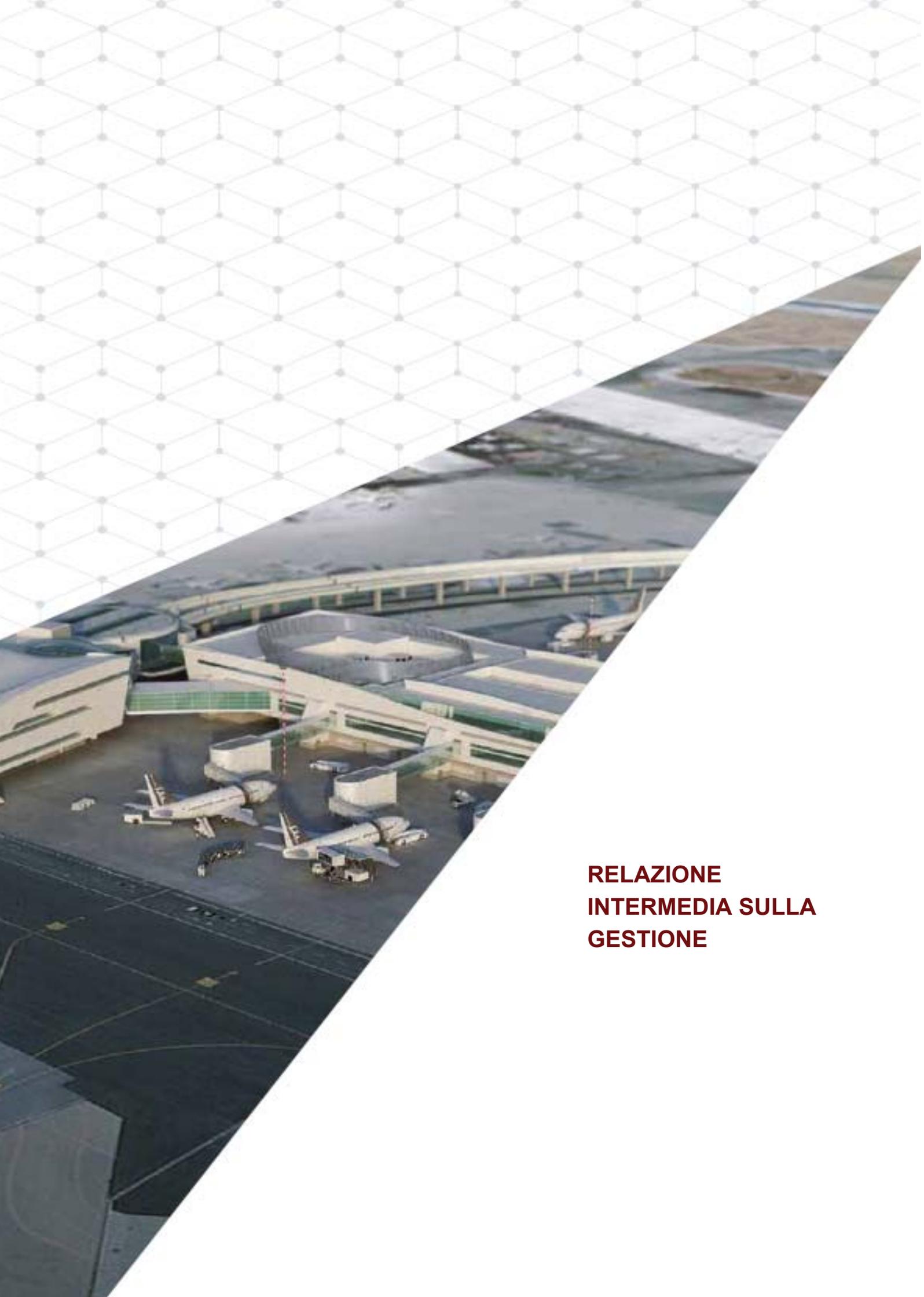
(al 30 giugno 2016)



□ 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 ed una quota dell'1% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)



**RELAZIONE  
INTERMEDIA SULLA  
GESTIONE**

## RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

<b>L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA</b>	<b>9</b>
Sistema aeroportuale romano	10
Andamento economico-finanziario consolidato	14
Indicatori alternativi di <i>performance</i>	24
Le attività del Gruppo ADR	27
Investimenti del Gruppo ADR	32
Risorse umane	37
Qualità del servizio	40
Ambiente	42
Fattori di rischio del Gruppo ADR	45
<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>51</b>
Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento	52
Rapporti con parti correlate	55
Eventi successivi alla chiusura del periodo	56
Evoluzione prevedibile della gestione	58

## L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA



## Sistema aeroportuale romano

### Aviation

Nei primi mesi del 2016 il settore del traffico aereo fa segnare un incremento dei passeggeri trasportati del 6,2%<sup>3</sup>, determinato dal positivo sviluppo sia dei volumi trasportati in ambito Internazionale (+7,1%) sia in quello Domestico (+5,7%).

Ad eccezione dell'Africa, tutte le aree geografiche hanno registrato risultati positivi che vanno dal +9,9% del Medio Oriente al +1,9% del Centro/Sud America; in Europa l'incremento è pari al +5,9%.

In Italia, il traffico passeggeri<sup>4</sup> risulta in crescita del +4,6%: entrambi i segmenti hanno contribuito allo sviluppo del traffico, la componente Internazionale ha fatto registrare uno sviluppo dei volumi del +5,9%, quella Domestica del +3,1%.

Il Sistema Aeroportuale Romano, nel primo semestre del 2016, ha accolto oltre 22 milioni di passeggeri con una crescita pari al +2,8% rispetto all'anno precedente: *driver* dello sviluppo è il mercato Internazionale, che ha fatto segnare un incremento dei propri volumi del +3,5%, cui corrisponde una più contenuta crescita del mercato Domestico (+1,2%).

In termini di capacità, il primo semestre del 2016 registra *performance* stabili relativamente all'evoluzione dei movimenti (-0,2%), in leggero aumento i posti offerti (+1,9%): l'incremento dei passeggeri, più che proporzionale rispetto a quello della capacità, si traduce in un conseguente aumento del coefficiente di riempimento degli aeromobili (*load factor*) che si attesta al 76,1%, crescendo di circa 0,7 punti percentuali.

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

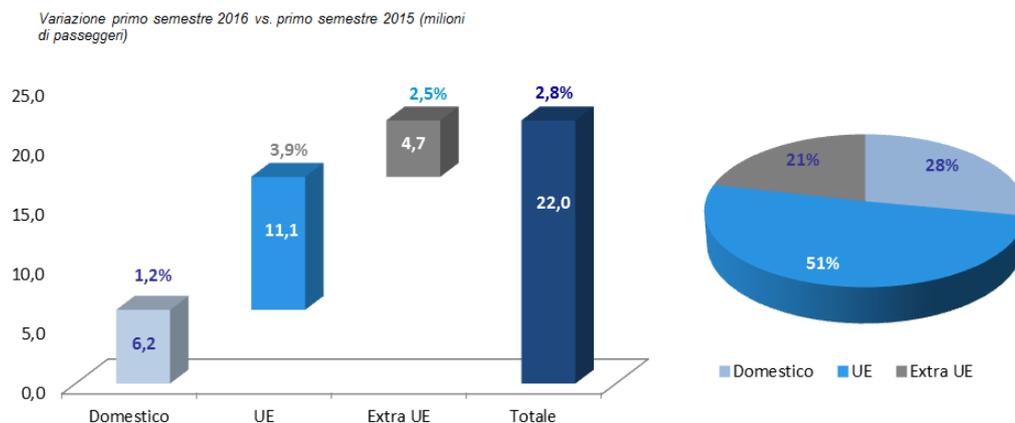
	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015	Δ%
<b>Movimenti (n°)</b>	<b>175.609</b>	<b>175.919</b>	<b>(0,2)%</b>
Fiumicino	150.758	149.531	0,8%
Ciampino	24.851	26.388	(5,8)%
<b>Passeggeri (n°)</b>	<b>22.007.137</b>	<b>21.401.592</b>	<b>2,8%</b>
Fiumicino	19.244.165	18.524.872	3,9%
Ciampino	2.762.972	2.876.720	(4,0)%
di cui: imbarcati	10.901.415	10.580.537	3,0%
Fiumicino	9.520.725	9.144.106	4,1%
Ciampino	1.380.690	1.436.431	(3,9)%
<b>Merci (t.)</b>	<b>79.791</b>	<b>72.382</b>	<b>10,2%</b>
Fiumicino	71.814	64.806	10,8%
Ciampino	7.977	7.576	5,3%

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

<sup>3</sup> Fonte: ACI Pax Flash report, aprile 2016

<sup>4</sup> Fonte: Assaeroporti; maggio 2016

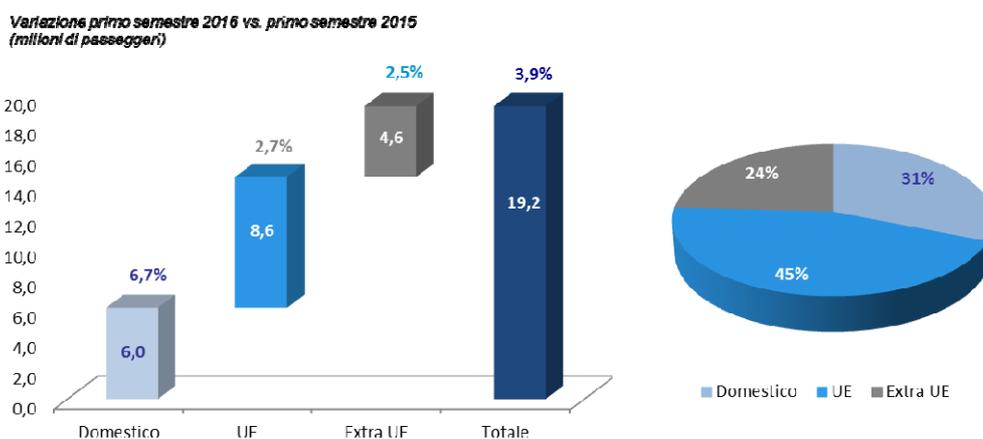
GRAFICO 1. Composizione del traffico del primo semestre del 2016 per il sistema aeroportuale romano



### Fiumicino

Lo scalo di Fiumicino registra, nel primo semestre 2016, volumi in crescita del +3,9%, avendo gestito un numero di passeggeri superiore ai 19 milioni. Tali risultati sono stati raggiunti con una crescita sia dei volumi del mercato Domestico (+6,7%), sia, seppur in maniera più contenuta, del mercato Internazionale (+2,6%): contestualmente, è aumentata la capacità in termini di posti offerti (+3,2%), di tonnellaggio aeromobili (+3,3%) e di movimenti (+0,8%). Il *load factor* si attesta al 74,9% con una crescita pari a +0,5 punti percentuali.

GRAFICO 2. Composizione del traffico del primo semestre del 2016 per lo scalo di Fiumicino



Le buone *performance* del segmento Domestico sono ascrivibili principalmente al trascinamento dell'effetto positivo nel 2016 dell'avvio, nel 2015, di nuove rotte sia da parte di Alitalia (Pescara, Perugia - rotte tuttavia chiuse a maggio 2016), sia degli altri vettori (dalla stagione *Summer 2015* Ryanair su Bari, Brindisi e Comiso, dalla stagione *Winter 2015* Blue Air su Torino). Inoltre, dalla *Summer 2016* occorre evidenziare l'attivazione, da parte di Ryanair, del nuovo collegamento su Trapani.

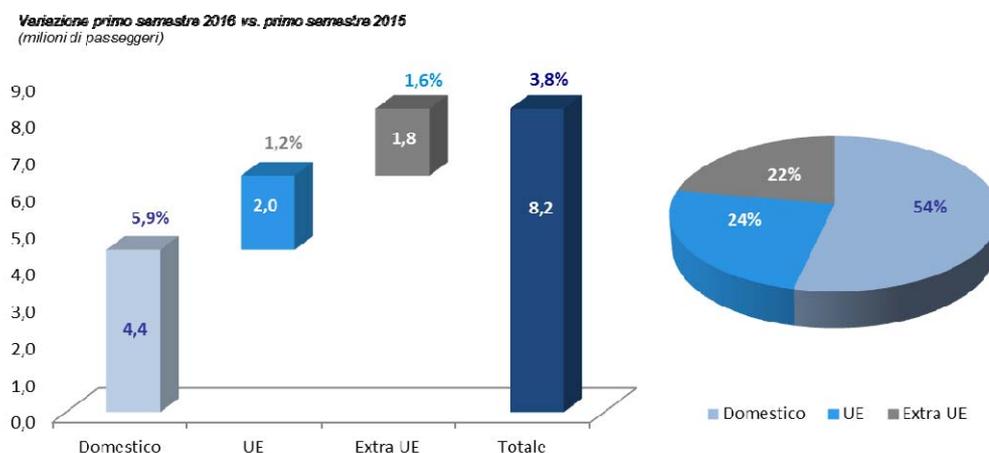
Anche il mercato Internazionale aumenta i propri volumi di traffico (+2,6%), per l'effetto combinato della crescita sia della componente UE (+2,7%), sia di quella Extra UE (+2,5%): entrambi i segmenti infatti, registrano nel primo semestre 2016 importanti novità in termini di sviluppo del *network*, oltre che al trascinamento degli sviluppi avviati nel corso del 2015.

In particolare, occorre segnalare per l'UE l'attivazione dei nuovi voli annuali per Ginevra, Zurigo ed Edimburgo di Vueling e per Alicante e Malaga di Ryanair; per l'Extra UE l'apertura dei nuovi collegamenti per Santiago del Cile e Città del Messico di Alitalia, per Minneapolis di Delta e per Vancouver di Air Transat.

Alitalia, vettore di riferimento dello scalo di Fiumicino, ha registrato, nei primi sei mesi del 2016, un incremento dei passeggeri trasportati pari al 3,8%, con un aumento dei posti offerti (+3,4%) e dei movimenti (+2,2%). Nella suddivisione per ambito, l'andamento del traffico è stato positivo sia per il segmento Domestico (+5,9%), sia, in misura più contenuta, per quello Internazionale (+1,4%).

La crescita dei volumi di passeggeri trasportati, leggermente superiore rispetto all'incremento della capacità offerta, determina un lieve miglioramento del *load factor* che si attesta al 75,2%, in crescita di 0,3 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

GRAFICO 3. Composizione del traffico del primo semestre del 2016 per il vettore Alitalia



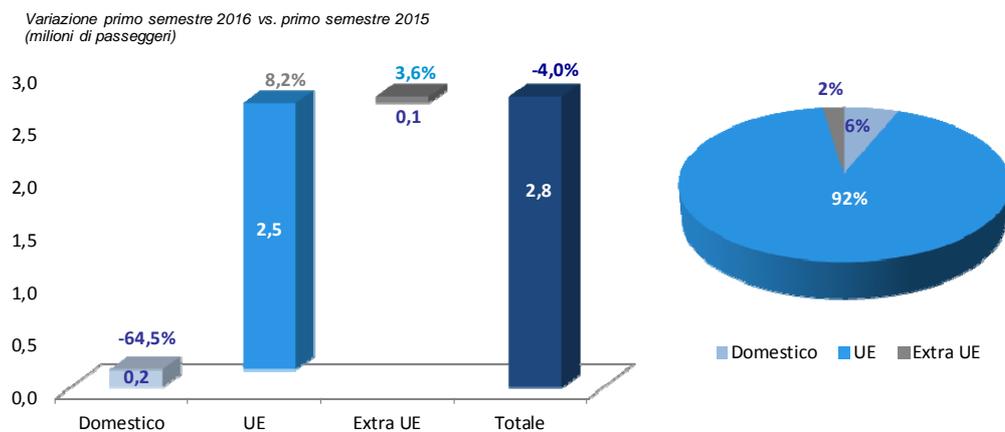
### Ciampino

Nel primo semestre del 2016 lo scalo di Ciampino registra una contrazione in termini di passeggeri trasportati (-4,0%), da ricondurre essenzialmente alla minore capacità offerta sullo scalo (movimenti -5,8%, posti offerti -6,9%); questa contrazione è interamente imputabile alle attività operative di maggio e giugno 2015 spostate in via straordinaria da Fiumicino a Ciampino, a causa dell'incendio.

Tuttavia, risultano positive le performance del traffico Internazionale (+8,1%), trainate dallo sviluppo del mercato UE che cresce del +8,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Il *load factor* si attesta all'85,8%, evidenziando un incremento di +2,6 punti percentuali rispetto all'analogo periodo del 2015.

GRAFICO 4. Composizione del traffico del primo semestre del 2016 per lo scalo di Ciampino



## Andamento economico-finanziario consolidato

La presente Relazione finanziaria consolidata semestrale del Gruppo Aeroporti di Roma (“Gruppo ADR”) al 30 giugno 2016 è stata redatta in conformità allo IAS 34 “Bilanci Intermedi”.

I principi contabili applicati per la predisposizione della presente Relazione sono quelli adottati per la redazione della Relazione finanziaria annuale 2015, alla quale si rinvia per pronto riferimento.

Non si segnalano variazioni del perimetro di consolidamento rispetto al 31 dicembre 2015.

## Gestione economica consolidata

L'analisi dei risultati economici del primo semestre 2016 è condizionata, nel confronto con l'analogo periodo dell'esercizio precedente, dagli impatti dell'incendio che all'inizio del mese di maggio del 2015 interessò vaste aree del Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino.

L'andamento economico dei primi sei mesi del 2016 risulta, infatti, ancora influenzato dalla definitiva indisponibilità di alcuni spazi commerciali in subconcessione tra quelli maggiormente danneggiati dall'incendio e che non sono stati ricostruiti.

Inoltre solo alla fine del mese di aprile sono potute divenire pienamente disponibili, dal punto di vista operativo, le infrastrutture colpite dal sinistro; pertanto, da quel momento si è potuto dare termine alle soluzioni operative straordinarie che, dal mese di maggio 2015, hanno comportato il sostenimento di *extra*-costi a garanzia della necessaria garanzia di operatività e sicurezza.

Anche l'andamento economico del primo semestre del 2015 venne, a sua volta, condizionato, negli ultimi due mesi, da rilevanti penalizzazioni sia in termini di mancati ricavi – *aviation* e *non aviation* – che di sostenimento di costi di salvataggio e messa in sicurezza. L'impatto negativo di quest'ultima componente venne tuttavia neutralizzata, nella situazione al 30 giugno 2015, attraverso l'iscrizione di un corrispondente ricavo a titolo di risarcimento assicurativo.

Proprio in ambito assicurativo è' proseguita, per tutto il semestre, l'attività dei periti finalizzata all'analisi dei costi sostenuti dal Gruppo a causa dell'incendio al T3. Le prime risultanze, pur confortando gli assunti utilizzati ai fini delle stime interne, non rendono possibile, ad oggi, la disponibilità di elementi fattuali tali da poter consentire un aggiornamento definitivo delle stime dei risarcimenti assicurativi iscritte nel Bilancio al 31 dicembre 2015.

In questo contesto il traffico passeggeri ha fatto registrare una moderata crescita del +2,8% che si è riflessa positivamente sia sulla componente *aviation* che sui ricavi commerciali del Gruppo ADR.

TABELLA 1. Conto economico consolidato riclassificato<sup>5</sup>

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	391.923	357.054	34.869	9,8%
<i>ricavi aviation</i>	291.898	259.684	32.214	12,4%
<i>ricavi non aviation</i>	100.025	97.370	2.655	2,7%
Ricavi per servizi di costruzione	108.178	58.515	49.663	84,9%
Altri ricavi operativi	6.465	12.498	(6.033)	(48,3%)
<b>Totale ricavi</b>	<b>506.566</b>	<b>428.067</b>	<b>78.499</b>	<b>18,3%</b>
Costi esterni gestionali	(81.187)	(79.251)	(1.936)	2,4%
Costi dei servizi di costruzione	(103.008)	(56.337)	(46.671)	82,8%
Canoni concessori	(16.173)	(15.471)	(702)	4,5%
Costo del personale	(78.590)	(67.957)	(10.633)	15,6%
<b>Totale costi operativi netti</b>	<b>(278.957)</b>	<b>(219.016)</b>	<b>(59.941)</b>	<b>27,4%</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>227.609</b>	<b>209.051</b>	<b>18.558</b>	<b>8,9%</b>
Ammortamenti	(36.133)	(34.950)	(1.183)	3,4%
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	(35.304)	(33.682)	(1.622)	4,8%
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>156.172</b>	<b>140.419</b>	<b>15.753</b>	<b>11,2%</b>
Proventi (oneri) finanziari	(23.473)	(23.237)	(237)	1,0%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.330	1.956	(626)	(32,0%)
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>134.029</b>	<b>119.138</b>	<b>14.890</b>	<b>12,5%</b>
Imposte	(46.659)	(40.659)	(6.000)	14,8%
<b>Risultato netto attività operative in funzionamento</b>	<b>87.370</b>	<b>78.479</b>	<b>8.890</b>	<b>11,3%</b>
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>87.370</b>	<b>78.479</b>	<b>8.890</b>	<b>11,3%</b>
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0,0%
<b>Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo</b>	<b>87.370</b>	<b>78.479</b>	<b>8.890</b>	<b>11,3%</b>

## Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 391,9 milioni di euro, sono aumentati del 9,8% rispetto al primo semestre del 2015, principalmente per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+12,4%) trainate, oltre che dalla componente di adeguamento tariffario, anche dal positivo andamento del traffico. In crescita del 2,7%, risulta essere anche la *performance* del comparto *non aviation*, sul quale, come accennato nelle premesse, hanno ancora negativamente inciso le limitazioni sugli spazi disponibili dovute all'incendio del maggio 2015, con le subconcessioni commerciali in crescita del 4,7%, e quelle immobiliari in linea con il periodo a confronto (+0,5%). Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Le attività del Gruppo ADR".
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 108,2 milioni di euro e registrano un incremento di 49,7 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, in linea con l'aumento degli investimenti realizzati nel semestre, regolati da specifica convenzione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (nel seguito "ENAC").
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 6,5 milioni di euro, in riduzione di 6,0 milioni di euro rispetto al periodo a confronto che includeva l'iscrizione di un provento di 7,5 milioni di euro quale importo ri-compreso nel limite minimo risarcibile dalla compagnia di assicurazione a valere sulla copertura "Incendio" in relazione all'incendio del T3.

<sup>5</sup> Si rinvia al paragrafo "Indicatori alternativi di *performance*" della Relazione intermedia sulla gestione per la riconciliazione con i dati di bilancio.

## Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali, pari a 81,2 milioni di euro, si incrementano complessivamente di 1,9 milioni di euro rispetto al periodo a confronto per l'effetto combinato delle seguenti variazioni:
  - riduzione dei costi per materie prime e materiali di consumo per 1,0 milioni di euro, derivante principalmente dai minori costi dell'energia elettrica (-0,8 milioni di euro) attribuibili principalmente alla componente prezzo;
  - aumento dei costi per servizi per complessivi 3,9 milioni di euro in relazione al sostenimento di costi finalizzati al miglioramento della qualità (manutenzioni ordinarie e servizi di sicurezza e vigilanza) ed allo sviluppo commerciale (iniziative promozionali). Tale andamento è stato parzialmente compensato dalla flessione dei costi legati all'incendio che nel primo semestre 2015 includevano i costi di messa in sicurezza e salvataggio delle aree interessate dal sinistro, mentre nel semestre in esame includono gli *extra*-costi sostenuti a causa delle penalizzazioni operative dovute all'incendio. In flessione sono risultati, inoltre, i costi esterni per pulizie, conseguenza del progressivo processo di internalizzazione delle attività di pulizia affidate alla controllata Airport Cleaning che ha gradualmente ampliato il proprio perimetro di attività;
  - diminuzione, per complessivi 1,0 milioni di euro, dei costi per godimento beni di terzi e degli altri costi operativi.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 103,0 milioni di euro, aumentano di 46,7 milioni di euro rispetto al primo semestre 2015, in linea con il già citato programma di sviluppo infrastrutturale regolato da convenzione con ENAC.
- L'onere per canoni concessori ammonta a 16,2 milioni di euro, con un incremento di 0,7 milioni di euro conseguente principalmente all'incremento del traffico.
- Il Costo del personale, pari a 78,6 milioni di euro, registra un aumento del 15,6% (+10,6 milioni di euro) per effetto principalmente della maggiore forza media impiegata dal Gruppo ADR (+332,8fte). Tale incremento è attribuibile, oltre che al citato processo di internalizzazione delle attività di pulizia, anche alle diverse modalità operative di gestione dei flussi passeggeri, rese necessarie in conseguenza delle residue penalizzazioni infrastrutturali conseguenti all'incendio del Terminal T3 (aumento presidi), con un riflesso diretto sul dimensionamento degli organici delle società operative del Gruppo. Nella stessa direzione ha inciso, inoltre, l'innalzamento delle misure di sicurezza richieste a seguito degli attentati terroristici di Parigi e Bruxelles, nonché la ridefinizione degli obiettivi di qualità (tempi di coda e nuovi *e-gate* carte di imbarco) e la progressiva realizzazione del Piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma.

## Margine operativo lordo

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 227,6 milioni di euro, in aumento di 18,6 milioni di euro rispetto al periodo a confronto (+8,9%).

## Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 36,1 milioni di euro (+1,2 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").

## Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 35,3 milioni di euro (33,7 milioni di euro nel periodo a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 29,8 milioni di euro sostanzialmente in linea rispetto al primo semestre 2015 (+0,5 milioni di euro), nonostante l'effetto negativo della riduzione del tasso di interesse pre so a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi. Si ricorda che rientrano in tale fondo gli interventi di ripristino e sostituzione la cui esecuzione è condizione di garanzia del rispetto di un adeguato stato di efficienza e sicurezza, in aderenza agli obblighi concessori, degli impianti ed infrastrutture aeroportuali in concessione;
- accantonamenti a fondi rischi ed oneri pari a 4,0 milioni di euro (3,5 milioni di euro nel primo semestre del 2015);
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 1,5 milioni di euro, in aumento di 0,7 milioni di euro rispetto al periodo a confronto.

### Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a 156,2 milioni di euro, con un aumento di 15,8 milioni di euro (+11,2%) rispetto al periodo a confronto.

### Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 23,5 milioni di euro, sono sostanzialmente in linea con il periodo a confronto (+1,0%).

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

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite pari a 46,7 milioni di euro (40,7 milioni di euro nel periodo a confronto), il Gruppo ADR ha conseguito, nel primo semestre del 2016, un utile netto di 87,4 milioni di euro in crescita di 8,9 milioni di euro.

TABELLA 2. Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
<b>UTILE DEL PERIODO</b>	<b>87.370</b>	<b>78.479</b>
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti finanziari di <i>cash flow hedge</i>	(19.142)	7.556
Effetto fiscale	4.348	(2.078)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	65	33
<b>Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(14.729)</b>	<b>5.511</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(1.125)	1.002
Effetto fiscale	295	(276)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(830)</b>	<b>726</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>(15.559)</b>	<b>6.237</b>
<b>UTILE COMPLESSIVO DEL PERIODO</b>	<b>71.811</b>	<b>84.716</b>
di cui		
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo	71.811	84.716
Utile complessivo di pertinenza di Terzi	0	0

## Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 3. Situazione patrimoniale consolidata riclassificata<sup>6</sup>

	(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2016	31.12.2015	VARIAZIONE
	Immobilizzazioni immateriali	2.119.395	2.040.829	78.566
	Immobilizzazioni materiali	48.211	36.349	11.862
	Immobilizzazioni finanziarie	30.123	31.023	(900)
	Attività per imposte anticipate	119.088	122.567	(3.479)
	Altre attività non correnti	471	472	(1)
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>	<b>2.317.288</b>	<b>2.231.240</b>	<b>86.048</b>
	Attività commerciali	284.512	272.733	11.779
	Altre attività correnti	40.241	53.285	(13.044)
	Attività per imposte correnti	9.282	14.436	(5.154)
	Passività commerciali	(243.124)	(231.298)	(11.826)
	Altre passività correnti	(124.029)	(121.651)	(2.378)
	Passività per imposte correnti	(8.011)	(17.430)	9.419
<b>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>(41.129)</b>	<b>(29.925)</b>	<b>(11.204)</b>
	Fondi per benefici per dipendenti	(562)	(900)	338
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(140.051)	(101.168)	(38.883)
	Altri fondi per rischi e oneri	(39.672)	(36.919)	(2.753)
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>	<b>(180.285)</b>	<b>(138.987)</b>	<b>(41.298)</b>
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>	<b>(221.414)</b>	<b>(168.912)</b>	<b>(52.502)</b>
	Passività non correnti	(150.892)	(206.861)	55.969
<b>E</b>	<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>(150.892)</b>	<b>(206.861)</b>	<b>55.969</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>1.944.982</b>	<b>1.855.467</b>	<b>89.515</b>
	Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	1.028.307	1.090.681	(62.374)
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.028.307</b>	<b>1.090.681</b>	<b>(62.374)</b>
	Passività finanziarie non correnti	974.047	973.715	332
	Altre attività finanziarie non correnti	(2.433)	(2.925)	492
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>971.614</b>	<b>970.790</b>	<b>824</b>
	Passività finanziarie correnti	32.498	23.105	9.393
	Attività finanziarie correnti	(87.437)	(229.109)	141.672
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(54.939)</b>	<b>(206.004)</b>	<b>151.065</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>916.675</b>	<b>764.786</b>	<b>151.889</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>1.944.982</b>	<b>1.855.467</b>	<b>89.515</b>

<sup>6</sup> Si rinvia al paragrafo "Indicatori alternativi di performance" della Relazione intermedia sulla gestione per la riconciliazione con i dati di bilancio.

## Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 30 giugno 2016 ammonta a 2.317,3 milioni di euro, con un incremento di 86,0 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio 2015 principalmente per effetto di:

- aumento delle Immobilizzazioni immateriali e materiali (rispettivamente +78,6 milioni di euro e +11,9 milioni di euro), in relazione agli investimenti del periodo (130,6 milioni di euro, inclusivi di acconti corrisposti ai fornitori per 5,6 milioni di euro), in parte compensati dagli ammortamenti (36,1 milioni di euro) e dal recupero degli acconti corrisposti ai fornitori (4,0 milioni di euro);
- riduzione delle Immobilizzazioni finanziarie di 0,9 milioni di euro, attribuibile alla valutazione delle collegate Spea Engineering S.p.A. ("Spea Engineering") e Pavimental S.p.A. con il metodo del patrimonio netto, che tiene conto della distribuzione di dividendi, deliberata da Spea Engineering (2,3 milioni di euro), in parte compensata dal risultato pro-quota del semestre;
- riduzione delle attività per imposte anticipate di 3,5 milioni di euro.

## Capitale circolante

Il Capitale circolante, negativo per 41,1 milioni di euro, ha registrato una flessione di 11,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015 in conseguenza delle dinamiche di seguito descritte.

- Le attività commerciali si incrementano di 11,8 milioni di euro, attribuibili ai crediti verso la clientela in crescita essenzialmente per l'espansione dell'attività.
- Le Altre attività correnti si riducono di 13,0 milioni di euro, sostanzialmente per la riduzione dei crediti IVA di 10,6 milioni di euro e per il rimborso parziale per 2,9 milioni di euro delle somme dovute dall'Agenzia delle Dogane a seguito della definizione del contenzioso relativo alle vendite effettuate nei *duty-free* del periodo 1993-1998.
- Le Attività per imposte correnti registrano un decremento di 5,2 milioni di euro attribuibile alla riduzione del credito IRAP per il carico fiscale di competenza del periodo.
- Le Passività commerciali si incrementano di 11,8 milioni di euro, sostanzialmente per effetto dell'incremento dei risconti passivi per le fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione per 9,7 milioni di euro e dei debiti verso fornitori per 4,0 milioni di euro.
- Le Altre passività correnti aumentano complessivamente di 2,4 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:
  - incremento del debito per il servizio antincendio di 4,1 milioni di euro, per effetto del corrispettivo maturato nel periodo;
  - incremento del debito per canone concessorio di 0,4 milioni di euro, in relazione alla quota maturata nel semestre, al netto del pagamento della seconda rata del 2015 effettuato a gennaio 2016;
  - incremento dei debiti verso il personale e gli istituti previdenziali di 6,3 milioni di euro attribuibili per 4,2 milioni di euro alla riclassifica dalle Passività non correnti;
  - riduzione per 3,1 milioni di euro dei debiti verso l'Agenzia delle Dogane relativi al contenzioso in materia di energia elettrica;
  - decremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 1,2 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento, nel periodo, dei corrispondenti incassi dai vettori, in parte compensati dall'incremento dell'addizionale di 2,5 euro, a partire dal 1° gennaio 2016. Su tale tipologia di addebiti, ADR intermedia la riscossione delle addizionali riversandole ai beneficiari finali nel mese successivo a quello di incasso;
  - riduzione di 1,6 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;

- riduzione dei debiti IVA di 1 milione di euro.
- Le Passività per imposte correnti si riducono di 9,4 milioni di euro, per effetto del pagamento del saldo 2015 e del primo acconto 2016, in parte compensati dalla stima del carico fiscale del semestre.

### Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2016	31.12.2015	VARIAZIONE
Fondi per benefici per dipendenti	22.044	21.499	545
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	244.890	259.956	(15.066)
Altri fondi per rischi e oneri	63.671	60.498	3.173
<b>TOTALE</b>	<b>330.605</b>	<b>341.953</b>	<b>(11.348)</b>
di cui:			
- quota corrente	180.285	138.987	41.298
- quota non corrente <sup>7</sup>	150.320	202.966	(52.646)

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, si riduce di 15,1 milioni di euro per effetto degli utilizzi operativi, al netto degli accantonamenti del periodo 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 incrementano complessivamente di 3,2 milioni di euro per effetto di accantonamenti di 4,0 milioni di euro, al netto di utilizzi per 0,8 milioni di euro.

### Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 1.945,0 milioni di euro, in aumento di 89,5 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

### Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 1.028,3 milioni di euro, si riduce di 62,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015, per la distribuzione dei dividendi (134,4 milioni di euro), in parte compensata dal risultato economico complessivo del periodo (71,8 milioni di euro che include la variazione del *fair value* dei derivati) e dall'incremento 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. (nel seguito "Atlantia").

### Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2016 si è attestato a 916,7 milioni di euro, con un incremento di 151,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2015.

<sup>7</sup> Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 572 mila euro al 30.06.2016 e 3.895 mila euro al 31.12.2015. La riduzione di 3,3 milioni di euro è attribuibile principalmente alla riclassifica per 4,2 milioni di euro tra le Altre passività correnti.

TABELLA 4. Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2016	31.12.2015	VARIAZIONE
Passività finanziarie non correnti	974.047	973.715	332
Prestiti obbligazionari	841.850	874.108	(32.258)
Strumenti finanziari - derivati	132.197	99.607	32.590
Altre attività finanziarie non correnti	(2.433)	(2.925)	492
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>971.614</b>	<b>970.790</b>	<b>824</b>
Passività finanziarie correnti	32.498	23.105	9.393
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	5.944	15.898	(9.954)
Strumenti finanziari - derivati	26.554	7.207	19.347
Attività finanziarie correnti	(87.437)	(229.109)	141.672
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(86.284)	(218.593)	132.309
Altre attività finanziarie correnti	(1.153)	(10.516)	9.363
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(54.939)</b>	<b>(206.004)</b>	<b>151.065</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>916.675</b>	<b>764.786</b>	<b>151.889</b>

### Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente ammonta a 971,6 milioni di euro e si incrementa complessivamente di 0,8 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

- I Prestiti obbligazionari (841,9 milioni di euro) sono composti per 247,4 milioni di euro dalla *Tranche A4* in sterline delle obbligazioni emesse da Romulus Finance e per 594,5 milioni di euro dal prestito obbligazionario EMTN ("*Euro Medium Term Note Program*") emesso da ADR a dicembre 2013. La riduzione di 32,3 milioni di euro è attribuibile sostanzialmente all'adeguamento della *Tranche A4* al cambio di fine periodo.
- Gli Strumenti finanziari – derivati, pari a 132,2 milioni di euro, sono costituiti dal *Cross Currency Swap* di copertura della *Tranche A4* in sterline, che presenta un *fair value* negativo, in aumento di 32,6 milioni di euro, per il peggioramento della componente tasso di cambio.

### Indebitamento finanziario netto corrente

La quota corrente dell'Indebitamento finanziario risulta essere pari a una disponibilità netta di 54,9 milioni di euro, in diminuzione di 151,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015.

In particolare, le Passività finanziarie correnti, pari a 32,5 milioni di euro, sono aumentate di 9,4 milioni di euro per l'effetto combinato di:

- riduzione di 10,0 milioni di euro della quota corrente delle passività a medio lungo termine, principalmente per effetto della regolazione annuale dei debiti per interessi sul prestito obbligazionario EMTN, avvenuta a marzo 2016;
- incremento della voce Strumenti finanziari derivati di 19,3 milioni di euro, che include il *fair value* negativo (25,3 milioni di euro) dei due contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (ad applicazione differita: posticipata al 9 febbraio 2017, rispetto all'iniziale 20 giugno 2016), sottoscritti in data 15 giugno 2015 dalla Capogruppo ADR, per un nozionale di 250 milioni di euro, e il *fair value* negativo (1,1 milioni di euro) del contratto di *Interest Rate Swap forward starting* (ad applicazione differita: 20 giugno 2017), sottoscritto il 25 febbraio 2016 da ADR, per un nozionale di 50 milioni di euro.

Le Attività finanziarie correnti, pari a 87,4 milioni di euro, si riducono di 141,7 milioni di euro, per effetto sia delle minori disponibilità liquide (-132,3 milioni di euro) che della diminuzione dei crediti finanziari (-9,4 milioni di euro).

TABELLA 5. Rendiconto finanziario consolidato dei primi sei mesi del 2016

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
<b>Utile del periodo</b>	<b>87.370</b>	<b>78.479</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	36.133	34.950
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	29.796	29.345
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi	1.891	1.597
Variazioni altri fondi	2.509	898
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(1.330)	(1.956)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	8.122	6.132
Altri costi (ricavi) non monetari	1.210	911
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	7.881	(47.973)
<b>Flusso di cassa netto da attività operativa (A)</b>	<b>173.582</b>	<b>102.383</b>
Investimenti in attività materiali	(14.777)	(5.552)
Investimenti in attività immateriali	(115.799)	(47.497)
Interventi per rinnovo infrastrutture aeroportuale	(46.669)	(60.630)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di soc. consolidate	(1)	0
Dividendi ricevuti da partecipate valutate in base al metodo patrimonio netto	1.147	0
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali	4.015	3.888
Variazione netta delle altre attività non correnti	1	(7)
<b>Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)</b>	<b>(172.083)</b>	<b>(109.798)</b>
Dividendi corrisposti	(134.405)	(128.183)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	6.444
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(9.915)	(9.889)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	10.511	(474)
<b>Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)</b>	<b>(133.809)</b>	<b>(132.102)</b>
<b>Flusso di cassa netto del periodo (A+B+C)</b>	<b>(132.310)</b>	<b>(139.517)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	218.593	356.066
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	86.283	216.549

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	42.566	25.812
Interessi attivi incassati	102	330
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	30.561	31.344

Le attività operative del Gruppo ADR hanno generato nel primo semestre 2016 un flusso monetario di 173,6 milioni di euro, con un incremento di 71,2 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, principalmente per il maggiore apporto del capitale circolante.

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato per la maggior parte assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 172,1 milioni di euro, rispetto ai -109,8 milioni di euro del periodo a confronto.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 133,8 milioni di euro, per effetto principalmente dei dividendi corrisposti nel primo semestre 2016.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto del periodo, negativo per 132,3 milioni di euro, ha ridotto le disponibilità liquide di fine periodo a 86,3 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 218,6 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 semestrale abbreviato. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del Bilancio consolidato semestrale abbreviato e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*.

Tali indicatori alternativi di *performance* ("IAP") sono:

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

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

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

IAP	FONTE/MODALITA' 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 degli ultimi 12 mesi <i>rolling</i> così determinato: EBITDA del semestre in esame + EBITDA anno precedente - EBITDA del semestre a confronto
R.O.I. - Risultato operativo (ultimi 12 mesi) /Capitale investito netto	rapporto tra il Risultato operativo degli ultimi 12 mesi <i>rolling</i> e il Capitale investito netto: il Risultato operativo degli ultimi 12 mesi <i>rolling</i> è così determinato: Risultato operativo del semestre in esame + Risultato operativo anno precedente - Risultato operativo del semestre a confronto

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

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

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

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

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

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

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

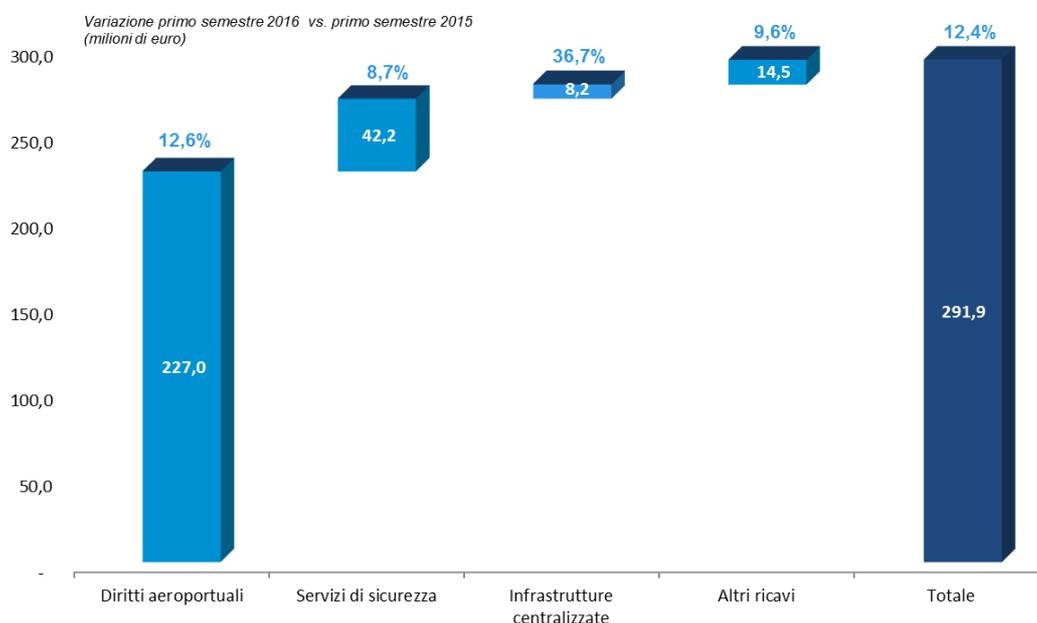
	SITUAZIONE PATRIMONIALE CONSOLIDATA RICLASSIFICATA	Fonte/Modalità di calcolo
	Immobilizzazioni immateriali	corrispondente alle voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
	Immobilizzazioni materiali	corrispondente alle voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
	Immobilizzazioni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

## 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 altro, nel primo semestre 2016 hanno generato ricavi per 291,9 milioni di euro, in aumento del 12,4% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente (+32,2 milioni di euro).

GRAFICO 1. *Performance economica delle attività aviation*



#### Diritti aeroportuali

I ricavi per diritti aeroportuali, nel primo semestre 2016, sono stati pari a 227,0 milioni di euro, con un incremento del 12,6%.

L'andamento positivo registrato è riconducibile a:

- diritti di approdo, decollo e sosta: pari a 67,1 milioni di euro, con un incremento del 15,4% conseguente ad un numero di movimenti sostanzialmente equivalente a quelli del primo semestre 2015 (-0,2%), ma operati con maggiore tonnellaggio degli aeromobili (+2,4%), oltre che positivamente influenzato dall'aumento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2016, come stabilito dal Contratto di Programma vigente;
- diritti di imbarco passeggeri: ammontano a 158,5 milioni di euro e registrano un incremento rispetto al primo semestre dell'anno precedente pari al 11,4%. Tale risultato è conseguente, oltre che all'aumento dei passeggeri imbarcati (+3,0%), al citato adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2016, come stabilito dal Contratto di Programma;
- diritti merci: si attestano a 1,4 milioni di euro, in miglioramento (+10,6%) rispetto a quanto consuntivato nel corso del primo semestre dell'anno precedente, conseguente all'incremento delle merci trasportate (+10,2%).

### Servizi di sicurezza

Le attività per servizi di sicurezza (controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e da stiva, controllo presenza esplosivi e servizi a richiesta) hanno generato, nel corso del primo semestre 2016, ricavi per 42,2 milioni di euro, superiori del 8,7% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Tale risultato è principalmente conseguente all'aumento del traffico passeggeri e risulta anche positivamente influenzato dal citato adeguamento annuale dei corrispettivi unitari a partire dal 1° marzo 2016.

### Infrastrutture centralizzate

La gestione delle infrastrutture centralizzate, sostanzialmente riconducibile ai ricavi relativi ai *loading bridge*, ha registrato un fatturato di 8,2 milioni di euro, in crescita del 36,7% rispetto all'analogo semestre 2015, in conseguenza sia del maggiore utilizzo di dette infrastrutture sia dell'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari a partire dal 1° marzo 2016.

### Altri ricavi

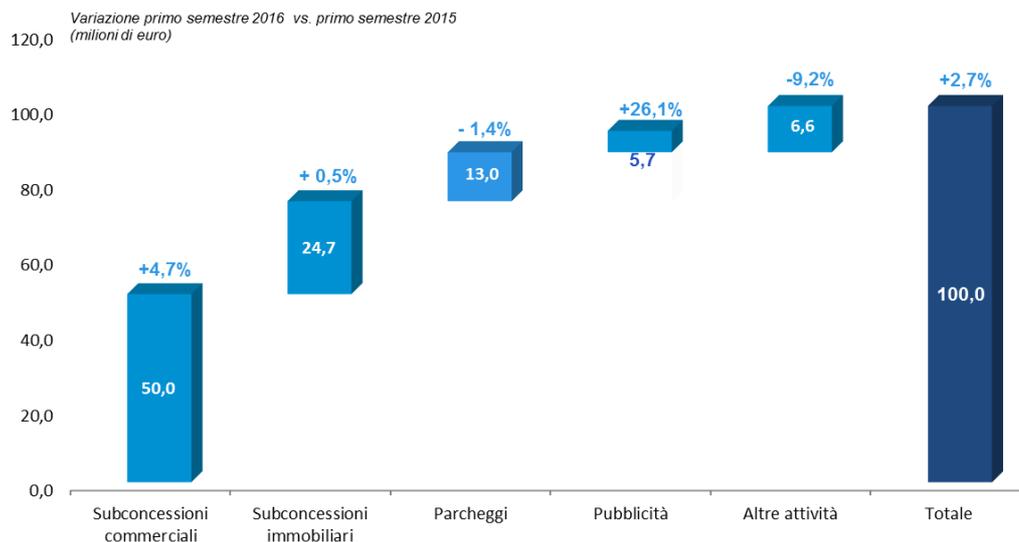
I ricavi relativi alle altre attività *aviation* sono stati pari a 14,5 milioni di euro, in crescita del 9,6% rispetto a quanto registrato nell'analogo periodo dell'anno precedente, essenzialmente derivanti da:

- assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ("PRM"), svolta da ADR attraverso un contratto di *service* affidato alla controllata ADR Assistance: ricavi per 8,0 milioni di euro, con un incremento del 10,8% derivante, da un lato all'aumento dei passeggeri imbarcati e all'incremento del corrispettivo intervenuto a partire dal 1° marzo 2016 come stabilito dal Contratto di Programma, dall'altro, alla riduzione del corrispettivo unitario applicato a partire dal 1° marzo 2015 che ha negativamente impattato i primi due mesi del 2016;
- banchi accettazione passeggeri: ricavi pari a 6,1 milioni di euro, in incremento rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente (+8,5%), sostanzialmente conseguente all'incremento del traffico, all'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari applicati a partire dal 1° marzo 2016 e dall'indisponibilità di banchi accettazione al Terminal 3 verificatasi in conseguenza dell'incendio del maggio 2015 che aveva negativamente impattato il risultato del primo semestre 2015;
- altri ricavi aeronautici: sono pari a 0,3 milioni di euro e sono costituiti dai ricavi per l'utilizzo dei servizi di facchinaggio e deposito bagagli che hanno registrato un lieve miglioramento (+4,3%) rispetto all'analogo semestre 2015.

## 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)



Questo comparto ha risentito negativamente degli effetti del citato incendio del Terminal 3; infatti, a causa di tale sinistro, molti spazi hanno subito una chiusura temporanea e, nei casi più gravi, l'inagibilità che si è protratta ancora nel primo semestre del 2016.

I ricavi non *aviation* dei primi sei mesi del 2016 sono tuttavia, nel complesso, in lieve incremento rispetto allo stesso periodo del 2015 (+2,7%, pari a un aumento di 2,7 milioni di euro). Tra le componenti più significative si rilevano i seguenti andamenti.

### Subconcessioni commerciali

Le subconcessioni commerciali – relative alle subconcessioni per attività di vendita al dettaglio di beni e servizi – hanno consuntivato, nel primo semestre del 2016, ricavi per 50,0 milioni di euro, con una crescita rispetto allo stesso periodo del 2015 pari al 4,7%, dovuta all'andamento positivo del traffico, nonostante la riorganizzazione dei flussi passeggeri, fino al ripristino dei collegamenti tra zona est e zona ovest dello scalo a fine aprile 2016. Si è registrato un positivo sviluppo su tutti i segmenti, in particolare in quelli delle *Core Categories* e del *Food & Beverage*. Il comparto *Specialist Retail*, nonostante abbia registrato un risultato positivo, è ancora significativamente impattato dalla perdita di superfici disponibili e dai cambiamenti dei flussi passeggeri nel periodo *post* incendio. Nel dettaglio:

- **Core Categories:** il segmento ha generato ricavi, derivanti dalla subconcessione dell'attività a LS Travel Retail Roma S.r.l., società del gruppo Lagardère Services, pari a 18,7 milioni di euro, in aumento del 7,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale positiva *performance* è dovuta allo sviluppo del traffico rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e agli impatti positivi, per specifiche componenti di offerta del segmento, dovuti alla chiusura di alcune attività *Specialist Retail*, nonostante la riduzione di offerta dovuta all'inagibilità del principale punto vendita in area *Extra-Schengen* situato nella Sala Transiti;

- *Specialist Retail*: sono stati registrati ricavi pari a 13,8 milioni di euro, in crescita dell'1,6% grazie all'incremento dei passeggeri e alla riapertura, graduale nel corso del semestre, di buona parte dei punti vendita impattati dall'incendio; si segnala, inoltre, un andamento delle valute che non favorisce in particolare alcuni segmenti di clientela *high spender*;
- *Food & Beverage*: i ricavi nel periodo sono stati pari a 13,8 milioni di euro, con una crescita dell'11,8% dovuta alla riapertura delle aree impattate dall'incendio e dall'incremento generale del traffico passeggeri, anche se l'offerta risulta ancora penalizzata dalle diverse chiusure conseguenti all'incendio del T3;
- *Other commercial activities*: le attività di servizio al passeggero hanno registrato ricavi pari a 3,6 milioni di euro in calo del 17,3% rispetto ai primi sei mesi del 2015, principalmente come conseguenza dell'incendio del T3 e per la chiusura di alcune attività cambiavalute per esigenze operative dello scalo.

### Subconcessioni immobiliari

I ricavi derivanti dalle subconcessioni immobiliari – che includono la subconcessione di spazi (immobili, uffici nei *terminal*, spazi e stalli a società di autonoleggio) e delle relative utenze e servizi – sono risultati, nei primi sei mesi del 2016, pari a 24,7 milioni di euro, sostanzialmente stabili (+0,5%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Tali ricavi sono così ripartiti:

- canoni ed utenze per superfici e spazi subconcessi: il fatturato è pari a 21,3 milioni di euro, con un decremento pari a circa 0,4 milioni di euro (-1,9%) principalmente per effetto dell'evento incendio, in particolare per la temporanea indisponibilità di alcune sale *Vip* (in particolare, due riaperte dal 1° marzo 2016, una definitivamente chiusa), uffici e magazzini, sia delle utenze relative agli esercizi commerciali. Si evidenzia la progressiva riapertura di alcuni spazi al piano mezzanino del Terminal 3 e nella parte terminale della Sala Transiti, mentre resteranno definitivamente chiusi gli esercizi commerciali, i magazzini a essi connessi e alcuni uffici della Sala Transiti;
- altri corrispettivi addebitati su Fiumicino e Ciampino, calcolati sui volumi di attività gestite (attività alberghiera, autonoleggio, lavaggio auto, stazioni di servizio carburanti, ecc.): i ricavi sono pari a 3,4 milioni di euro, con un incremento di 0,5 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sostanzialmente attribuibile a una migliore *performance* delle attività ricettive e degli autonoleggiatori.

### Parcheggi

La gestione dei parcheggi, nel primo semestre del 2016, ha generato ricavi per 13,0 milioni di euro, in lieve flessione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (-1,4%); tale andamento è attribuibile anche alla riduzione della capacità dei parcheggi multipiano, derivante dall'iniziativa di *Car Parking Revitalization*, completata nel semestre, con cui è stata notevolmente incrementata la qualità dell'infrastruttura, adeguandola ai più rigorosi ed elevati *standard* Europei. Nel dettaglio, per le principali voci, si sono registrati i seguenti andamenti:

- parcheggi passeggeri: ricavi pari a 10,6 milioni di euro (-2,8%); tale comparto è quello maggiormente influenzato dalla competitività dei mezzi di trasporto alternativi per raggiungere gli scali; in particolare, nel periodo, sono state rese disponibili maggiori frequenze dei collegamenti ferroviari, oltre a una generale migliore fruibilità del servizio, che ha contribuito alla riduzione dell'uso dell'auto come mezzo di trasporto per raggiungere lo scalo di Fiumicino;
- parcheggi operatori aeroportuali: ricavi pari a 2,4 milioni di euro, in crescita rispetto all'anno precedente (+5,2 %).

## Pubblicità

I ricavi generati dalla subconcessione delle attività del *business advertising*, nella forma di *royalty* sul giro d'affari del subconcessionario, sono stati pari, nel primo semestre del 2016, a 5,7 milioni di euro, registrando un incremento di 1,2 milioni di euro.

## Altre attività

I ricavi generati dalle altre attività, nei primi sei mesi del 2016, sono pari a 6,6 milioni di euro, in calo del 9,2%; le voci più rilevanti hanno fatto registrare i seguenti andamenti:

- ricavi per il riaddebito di pulizie e depurazione biologica per 1,8 milioni di euro (+6,1% a causa dell'introduzione di un diverso sistema di raccolta rifiuti e calcolo delle tariffe);
- ricavi per altre vendite (carburanti, materiali di consumo, *etc*), pari a 1,3 milioni di euro, in flessione di 0,1 milioni di euro;
- ricavi per sistemi informativi pari a 0,7 milioni di euro, in flessione di 0,2 milioni di euro.

## Investimenti del Gruppo ADR

Nel primo semestre del 2016 sono proseguite le iniziative in attuazione del Contratto di Programma.

TABELLA 1. Dettaglio degli investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre del 2016

	(MILIONI DI EURO)			1° SEMESTRE 2016			1° SEMESTRE 2015		
	INVESTIM.	RINNOVI (**)	TOTALE	INVESTIM.(*)	RINNOVI (**)	TOTALE			
Area di imbarco E/F (Molo C e 3° Bhs)	61,2	0,0	61,2	28,6	0,0	28,6			
HBS/BHS ex cargo Alitalia	19,5	0,0	19,5	7,8	0,0	7,8			
Interventi su impianti bagagli e nuove macchine rx	12,9	1,0	13,9	1,5	0,6	2,1			
Fiumicino - interventi di manutenzione opere civili (edifici vari)	3,9	5,4	9,3	0,4	1,7	2,1			
Interventi di ripristino infrastrutture nel T3	0,0	8,2	8,2	0,0	0,0	0,0			
Interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei Terminal	1,4	6,6	8,0	1,3	11,3	12,6			
Fiumicino - interventi di man. rete elettrica e climatizzazione	0,2	5,7	5,9	0,0	2,5	2,5			
Area di imbarco A (Molo AA / collegamenti Terminal - piazzali)	5,9	0,0	5,9	8,9	0,0	8,9			
Interventi su piste e piazzali	2,8	2,1	4,9	0,2	3,0	3,2			
Fiumicino - interventi di manutenzione impianti elettrici	0,6	3,3	3,9	0,0	1,5	1,5			
Ciampino - lavori di adeguamento infrastrutturale	0,8	2,5	3,3	0,1	1,1	1,2			
Acquisto mezzi e attrezzature	3,0	0,0	3,0	1,3	0,0	1,3			
Interventi su aree commerciali e parcheggi	0,5	1,8	2,3	1,5	0,6	2,1			
Urbanizzazione area ovest / Piazzali "W" 1^ fase	2,2	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0			
Interventi sulla viabilità aeroportuale	0,3	1,8	2,1	0,2	0,8	1,0			
Ciampino - riconfigurazione scalo da Militare a Civile	0,0	1,8	1,8	0,0	0,5	0,5			
Fiumicino - interventi di manutenzione impianti elettromeccanici	0,1	1,6	1,7	1,4	3,1	4,5			
Terminal 3 - Ristrutturazione	1,5	0,0	1,5	0,4	0,0	0,4			
Fiumicino Nord: sviluppo capacità a lungo termine	1,4	0,0	1,4	5,5	0,0	5,5			
Fiumicino - interventi di man. rete idrica e di scarico	0,0	1,3	1,3	0,0	1,6	1,6			
Ciampino - riqualifica sistema airside e aerostazioni	0,1	0,8	0,9	0,0	0,0	0,0			
Interventi per risparmio energetico	0,5	0,0	0,5	0,3	0,0	0,3			
Nuova sede ADR	0,5	0,0	0,5	0,1	0,0	0,1			
Riqualifica Terminal 5	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0			
Interventi di manutenzione su edifici in subconcessione	0,0	0,1	0,1	1,4	0,1	1,5			
Pista 3	0,0	0,0	0,0	0,0	27,8	27,8			
Piazzali in area Ovest	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,4			
Pista 2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1			
Altri	5,1	2,7	7,8	4,5	4,3	8,8			
<b>TOTALE</b>	<b>124,9</b>	<b>46,7</b>	<b>171,6</b>	<b>65,8</b>	<b>60,6</b>	<b>126,4</b>			

(\*) Inclusivo dei lavori a carico ENAC (12,7 milioni di euro nel primo semestre 2015)

(\*\*) 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 ultimati i lavori di estensione dei Piazzali Aeromobili 200, sono iniziati quelli di natura impiantistica per l'installazione degli impianti di pre-condizionamento aeromobili sugli stessi piazzali.

Sono in corso i lavori per la realizzazione dei piazzali Ovest (1<sup>a</sup> fase) e quelli per la realizzazione di nuove aree di stoccaggio per ULD (*Unit Load Device*).

È proseguita l'attività di progettazione ed è stata completata la redazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al progetto di Potenziamento di Fiumicino Sud, costituito dalla nuova Pista di Volo n. 4 e connesse vie di rullaggio, nonché dall'ampliamento dei piazzali aeromobili in area Est. Tale studio è stato inviato a ENAC per il successivo inoltro al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("MATTM") e agli Enti competenti per la pronuncia di compatibilità ambientale. ADR sta procedendo con la predisposizione di tutti gli elementi di integrazione progettuale propeedeutici alla consegna dello Studio di Impatto Ambientale aggiornato, così come richiesto da ENAC.

A seguito degli approfondimenti sulle risultanze archeologiche, è stata riattivata la progettazione relativa al completamento del raddoppio della Via di Rullaggio Bravo.

## Aerostazioni

Sono proseguite le attività di realizzazione, con l'ATI Cimolai, delle aree di imbarco F ed E (c.d. "Molo C e Avancorpo"). Sono state completate le facciate e le coperture, prima dell'Avancorpo e successivamente anche del Molo; sono in corso le lavorazioni concernenti le pavimentazioni e i rivestimenti interni della quota partenze del Molo e sono stati eseguiti i lavori di adeguamento della testata del Molo. Sono state completate le lastre in calcestruzzo delle pavimentazioni rigide di 10 delle 14 piazzole aeromobili.

Subentrata alla propria mandante Gozzo Impianti, fallita a fine 2015, Cimolai ha progressivamente potenziato i subappaltatori, gestendo direttamente progettazioni ed esecuzioni impiantistiche, con la finalità di recuperare, per tutto quanto possibile, i ritardi precedentemente registrati.

In data 29 aprile 2016, a meno di un anno dall'incendio del 7 maggio 2015, le aree del Terminal 3 della galleria transiti, staticamente e funzionalmente compromesse dall'evento, sono state riaperte al pubblico dopo essere state risanate e, ove necessario, integralmente ricostruite, riposizionandovi i controlli passaporti delle partenze *Extra Schengen*; è stato così possibile riprendere i collegamenti tra zona *est* ed *ovest* dello scalo, che erano stati interrotti a causa dell'incendio.

Sono in corso gli interventi di riqualifica della facciata del Terminal 3, finalizzati al recupero della linea architettonica originaria, secondo le prescrizioni del MiBACT; terminate le riprotezioni delle attività precedentemente posizionate in adiacenza della facciata, sono iniziate le attività di consolidamento della trave preesistente di sostegno della nuova vetrata, già conclusesi per due campate su cinque. Anche l'appalto della nuova vetrata è stato contrattualizzato e sono state avviate le prime lavorazioni per la riprotezione degli impianti da riqualificare.

Sono proseguite le realizzazioni volte a migliorare l'immagine e il servizio reso al passeggero nei Terminal di Fiumicino. In particolare:

- sono proseguiti i lavori di rifacimento delle coperture dei Moli *est* e *ovest* e del terrazzo del corpo centrale del Terminal 3;
- è in corso la sostituzione della pavimentazione a quota partenze del Terminal 1 con materiale di maggior pregio e migliori caratteristiche di resistenza;
- è stata effettuata l'installazione di tre montacarichi presso le aerostazioni a servizio delle attività del *Consolidation Center*;

- sono stati ultimati gli interventi di riqualifica degli uffici della Polizia Giudiziaria, della Squadra Imbarchi e del Polo didattico della Polizia di Stato presso il mezzanino del Terminal 3;
- sono stati completati i lavori di riqualifica e *restyling* dell'area di imbarco B14-B23;
- sono in corso gli interventi relativi alla ristrutturazione dell'Area *Immigration* del Terminal 3 situata alla quota arrivi della Stazione E, con particolare attenzione alle aree di circolazione dei passeggeri e dei controlli passaporti; l'intervento prevede l'aumento del numero di postazioni di controllo passaporti (postazioni tradizionali ed *e-gate*), l'ampliamento dell'area di coda prevista per l'attesa ai controlli passaporti e l'allineamento delle finiture agli standard elevati delle infrastrutture in corso di realizzazione;
- sono stati ultimati i lavori di riqualifica della sala restituzione bagagli del Terminal 3, che interessano le pavimentazioni, i controsoffitti, i rivestimenti di parete e il sistema di illuminazione;
- sono in corso di realizzazione tre aree di accoglienza *new concept* per i passeggeri a ridotta mobilità; due sono state ultimate, al Terminal 1 (area partenze) e al Terminal 3 (area transiti).

È, inoltre, in corso la progettazione esecutiva del Lotto 2 del Sistema Aerostazioni *Est* dell'aeroporto di Fiumicino, comprendente l'estensione del Terminal 1, la riconfigurazione dell'area di imbarco C e la realizzazione del nodo dell'area imbarco D.

## Impianti

Nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo sistema di trattamento e smistamento bagagli del Terminal 1 sono state completate e sono in fase di collaudo le porzioni di impianto interessate dalla prima fase di avvio del sistema, prevista a breve termine; relativamente alla parte di impianto, sono state consegnate tutte le macchine *Rx* e ne è iniziata l'integrazione nel sistema di controllo dell'impianto HBS (*Holding Baggage System*); sono stati completati i lavori di montaggio della carpenteria metallica, mentre proseguono i montaggi e i primi avviamenti degli impianti elettrici, meccanici, delle linee di trasporto, del sistema di smistamento bagagli dell'impianto BHS (*Baggage Handling System*).

Sono stati consegnati i lavori di raddoppio dell'anello elettrico in media tensione verso la cabina elettrica dell'ex-Cargo Alitalia, nell'ambito delle attività di sviluppo dell'Area Est di Fiumicino.

Relativamente alla nuova sottostazione elettrica alta/media tensione, sono in corso di esecuzione i lavori di natura civile.

Sono proseguiti i lavori di rifacimento della nuova rete elettrica delle piste di volo, con il completamento dell'anello in media tensione di Pista 3 e il rifacimento delle prime cabine elettriche a servizio delle piste.

Sono proseguiti i lavori sugli impianti di condizionamento nei Terminal a garanzia dei livelli di *comfort* nel periodo estivo.

E' stata ultimata la sostituzione delle UTA (*Unità di Trattamento Aria*) presso i giardini pensili del Terminal 3.

Sono proseguiti i lavori di riqualifica della centrale tecnologica, che prevedono la sostituzione di tutti i quadri di media tensione.

E' in corso la sostituzione del quadro di automazione della centrale di emergenza a servizio dei gruppi elettrogeni che intervengono in caso di assenza di rete.

Sono iniziati gli interventi di progettazione e realizzazione dei nuovi quadri elettrici e degli impianti di distribuzione in bassa tensione nei *Terminal*, nonché di compartimentazione dei locali tecnici, nell'ambito delle attività di adeguamento per il rilascio del Certificato di Prevenzione Incendi delle aerostazioni di Fiumicino e Ciampino.

E' in corso la riqualifica delle cabine elettriche della rete aeroportuale di Fiumicino, che prevede la sostituzione dei quadri di media tensione e dei quadri generali di bassa tensione.

E' in corso la sostituzione del sistema di monitoraggio e telecontrollo degli impianti AVL (segnali luminosi di pista), al fine di migliorarne le prestazioni e l'affidabilità e renderlo espandibile per l'integrazione con le infrastrutture di volo di prossima realizzazione.

## Infrastrutture ed edifici vari

Sono stati ultimati tutti gli interventi di demolizioni interne e prosegue la realizzazione degli interventi di riqualifica dell'edificio per uffici ex-Alitalia da destinarsi a nuova sede direzionale di ADR.

Sono in fase di completamento i lavori per il nuovo Posto Medico Avanzato.

E' in corso di realizzazione la riqualifica, sia civile che impiantistica, della Sede Centrale e della Sede Delta dei VV.F.

E' proseguita la riqualifica estetica e funzionale dei camminamenti sopraelevati di collegamento tra i Terminal, la stazione ferroviaria e i parcheggi.

A seguito dei lavori effettuati a fine 2015 nei parcheggi multipiano e breve sosta a Fiumicino (*Car Parking Revitalization*), sono state conseguite 6 certificazioni *Gold ESPA (European Standard Parking Awards)* da parte della *European Parking Association* ("EPA"). Fiumicino è quindi il primo aeroporto europeo ad avere tutti i parcheggi fronte terminal certificati dalla EPA.

## Sistemi e infrastrutture ICT

E' terminata, presso lo scalo di Fiumicino, la realizzazione del sistema di informativa al passeggero, tramite *monitor*, sui tempi relativi al primo e ultimo bagaglio consegnato per ciascun volo in arrivo, presso tutte le aree di riconsegna bagagli.

E' stato completato il sistema di monitoraggio delle code presso i varchi sicurezza ai Terminal 1 e Terminal 3, nonché presso i varchi dei passaporti agli Arrivi, Transiti e Partenze, utilizzando tecnologie *wi-fi/bluetooth* che consentono un'accurata rilevazione dei passeggeri.

Proseguono gli interventi per rendere più fluido l'accesso ai varchi di sicurezza. Dopo l'installazione nel 2015 di 12 postazioni per la lettura ed il controllo delle carte di imbarco presso il Terminal 1, è stata completata l'installazione di 11 postazioni automatiche presso il Terminal 3. Tali interventi hanno riguardato anche lo scalo di Ciampino, con l'installazione di quattro postazioni nell'area di controllo sicurezza in partenza dallo scalo.

Per quanto concerne il miglioramento dei flussi ai varchi passaporti sono state installate presso lo scalo di Fiumicino ulteriori 16 postazioni automatiche per il controllo passaporti, che si aggiungono a quelle già installate nel 2015 e che portano il numero complessivo di postazioni automatiche a 28 presso Fiumicino e a 6 presso Ciampino.

Nell'area arrivi T3 è stato realizzato un sistema di informativa al passeggero, per indicare i *desk* passaporti aperti e la tipologia di controlli (UE, tutti i passaporti, *Visa Not Required*, etc.).

E' stato completato l'intervento infrastrutturale per l'estensione all'aeroporto di Ciampino del sistema di comunicazione radio digitale in tecnologia Tetra, già operativo a Fiumicino dal novembre 2015, per la gestione delle chiamate in emergenza.

## *Master Plan* di Ciampino

È stato consegnato ad ENAC lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al *Master Plan* dell'aeroporto di Ciampino. Su tale studio, che è stato poi depositato da ENAC presso i Ministeri e le Amministrazioni Territoriali interessate, si è aperta la fase di istruttoria tecnica per la pronuncia di compatibilità ambientale.

## Innovazione, ricerca e sviluppo

È stata ultimata la fase realizzativa e nel mese di giugno è avvenuto il collaudo del progetto-pilota *Smart Grid*, nell'ambito delle iniziative finalizzate al risparmio energetico ed ad una più efficace gestione delle reti interne di distribuzione; tale progetto consiste nella creazione di una "isola energetica" avente la caratteristica di accumulare energia elettrica proveniente da più fonti rinnovabili, rendendola disponibile particolarmente in caso di necessità (eventuali guasti a componenti della rete elettrica e impiantistica aeroportuale). Tale intervento si inserisce nel più ampio *Master Plan* energetico aeroportuale, che è stato elaborato nel primo semestre 2016.

## Risorse umane

Al 30 Giugno 2016 il gruppo ADR presenta un organico complessivo di 3.633 unità, registrando un aumento dell'11,4% rispetto al 31 dicembre 2015. Tale variazione è principalmente riconducibile: *i)* al fisiologico incremento di organico delle unità operative, connesso alla stagionalità del traffico passeggeri; *ii)* al raggiungimento di più elevati livelli di servizio per ADR Security in relazione all'obiettivo di riduzione dei tempi di coda ai varchi; *iii)* all'internalizzazione delle attività di facilitazione agli *e-gate* carte d'imbarco presso lo scalo di Fiumicino; *iv)* alle azioni di miglioramento della qualità del servizio al passeggero; *v)* al potenziamento delle strutture tecniche direttamente coinvolte nella realizzazione del Piano di Sviluppo previsto dal Contratto di Programma e al potenziamento delle strutture di *staff*.

Per effetto della stagionalità del traffico passeggeri, l'organico del Gruppo ADR impegnato con contratto a tempo determinato, al 30 giugno 2016, è pari a 1.058 risorse, con una variazione incrementale di 365 unità rispetto al 31 dicembre 2015 (+52,7%).

L'organico medio complessivo, nel primo semestre 2016, è pari a 2.972,9 fte, in aumento di 332,8 fte (+12,6%) rispetto allo stesso periodo del 2015. Le motivazioni di tale incremento sono principalmente riconducibili: *i)* alla piena operatività di Airport Cleaning nella zona ovest dello scalo di Fiumicino avviata nel corso del 2015 alla quale si sono aggiunte attività ancillari quali la raccolta dei rifiuti nelle aree comuni dei Terminal e il potenziamento della gestione dei carrellini porta-bagagli; *ii)* all'innalzamento delle misure di sicurezza richieste a seguito degli attentati terroristici di Parigi e Bruxelles, che ha causato un ulteriore rafforzamento dei controlli effettuati sui passeggeri e sui bagagli; *iii)* al permanere, durante i primi quattro mesi del 2016, dei vincoli strutturali a seguito dell'incendio del 7 maggio 2015 e la conseguente adozione di particolari modalità operative con un riflesso diretto sul dimensionamento degli organici di ADR e delle principali controllate operative (ADR Assistance, ADR Security); *iv)* alla ridefinizione degli obiettivi di qualità del servizio (tempi di coda e nuovi *e-gate* carte di imbarco); *v)* alle assunzioni legate alla realizzazione del Piano di Sviluppo previsto dal Contratto di Programma e al potenziamento delle strutture di *staff*.

## Sviluppo e formazione

Nel corso del primo semestre 2016, per la qualità del servizio al Cliente, il Gruppo ADR ha rinnovato il proprio impegno nel progetto di *Customer Experience Education*, nato all'inizio dell'anno e rivolto alle 2.500 risorse del *front-end* che gestiscono la relazione con il passeggero.

Con riferimento ai temi correlati al rispetto della Normativa sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro, nel primo semestre 2016, sono state erogate 10.968 ore di formazione che hanno visto coinvolti 878 partecipanti. L'11,0% del monte ore erogato è stato realizzato attraverso progetti di formazione finanziata dai fondi interprofessionali.

Inoltre, è stata avviata la formazione in modalità *e-learning* sui temi normativi della *Privacy* e sulle norme di comportamento da adottare con i passeggeri a ridotta mobilità, coinvolgendo 600 dipendenti per un monte ore totale di 1.000 ore fruite.

Nel primo semestre 2016, sono state erogate in totale 48.000 ore di formazione e addestramento, con 3.731 partecipazioni nel Gruppo ADR, per una media 12,8 ore per risorsa formata.

## Modello organizzativo

Nel primo semestre dell'anno, gli interventi organizzativi realizzati sono stati indirizzati: *i)* al potenziamento del modello di *risk management* di Gruppo mediante l'adozione di *Focal Point Risk Management* in tutte le società controllate e l'istituzione di un Comitato post audit a presidio della tempestiva e corretta implementazione degli interventi di mitigazione dei rischi; *ii)* al miglioramento della *compliance* al Regolamento della Commissione Europea 139/2014 attraverso l'istituzione del *Training Manager*, figura dedicata all'addestramento *safety* in area *airside*.

Nello stesso periodo a livello di Gruppo, il corpo normativo è stato aggiornato a seguito dell'adozione dei Modelli di Gestione Organizzazione e Controllo ex D. Lgs 231/01 da parte delle società controllate ADR Tel e ADR Assistance.

## Relazioni industriali

Nel corso del primo semestre dell'anno il confronto tra ADR e le Parti Sociali si è incentrato principalmente su: *i)* aspetti applicativi della limitazione degli operatori di *handling* dello Scalo di Fiumicino disposta con gara da ENAC in relazione ai servizi di rampa; *ii)* tematiche direttamente connesse al miglioramento della flessibilità della prestazione di lavoro del personale operativo di ADR e delle società controllate.

Per quanto attiene alla limitazione degli operatori di *handling*, ADR ha coordinato le trattative sindacali che si sono concluse nei tempi disposti da ENAC per l'avvio della nuova operatività e con la salvaguardia di oltre 200 posti di lavoro, in sostanziale assenza di agitazioni a limitazione l'operatività dell'Aeroporto.

Sul piano delle flessibilità interne, le intese con le Parti Sociali hanno mirato all'estensione del nuovo regime di orario di lavoro al personale *part time* direttamente coinvolto nei servizi diretti al passeggero, nonché alla polivalenza d'impiego del personale ADR che gestisce l'attività di manutenzione civile, al fine di migliorarne l'efficacia degli interventi senza incidenza sui costi.

TABELLA 1. Principali indicatori Risorse Umane

	U.M.	30/06/2016	31/12/2015
<b>Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza puntuale)</b>	n°	<b>3.633</b>	<b>3.260</b>
Dirigenti	n°	52	50
Quadri	n°	221	207
Impiegati	n°	2.055	1.949
Operai	n°	1.305	1.054
<b>Organico del Gruppo ADR per società (forza puntuale)</b>	n°	<b>3.633</b>	<b>3.260</b>
ADR S.p.A.	n°	1.290	1.241
ADR Tel	n°	52	52
ADR Assistance	n°	442	315
ADR Security	n°	1.121	1.038
ADR Mobility	n°	70	59
Airport Cleaning	n°	658	555
<b>Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale (forza puntuale)</b>	n°	<b>3.633</b>	<b>3.260</b>
Contratto indeterminato	n°	2.575	2.567
Contratto determinato	n°	1.058	693
	U.M.	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015
<b>Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza media)</b>	FTE	<b>2.972,9</b>	<b>2.640,1</b>
Dirigenti	FTE	50,7	47,2
Quadri	FTE	212,6	195,4
Impiegati	FTE	1.762,4	1.583,8
Operai	FTE	947,2	813,7
<b>Organico del Gruppo ADR per società (forza media)</b>	FTE	<b>2.972,9</b>	<b>2.640,1</b>
ADR S.p.A.	FTE	1.212,1	1.108,1
ADR Tel	FTE	52,0	50,4
ADR Assistance	FTE	276,3	254,5
ADR Security	FTE	883,5	794,4
ADR Mobility	FTE	62,4	57,6
Airport Cleaning	FTE	486,6	375,1

## Qualità del servizio

Nel corso del primo semestre 2016, ADR ha continuato ad implementare azioni volte al miglioramento del livello qualitativo e degli standard dei servizi offerti sugli scali di Fiumicino e Ciampino ottenendo importanti risultati di miglioramento delle *performance*.

### Carta dei servizi

Con l'obiettivo di migliorare costantemente i livelli di servizio offerti ai passeggeri, ADR ha modificato significativamente, di concerto con ENAC, la struttura della Carta dei Servizi 2016 secondo due direttrici: i) definizione di *target* più elevati rispetto alle *performance* 2015, ii) aumento della granularità degli indicatori, prevedendo segmentazioni del dato per:

- ambito del volo (*Schengen, Extra-Schengen, Domestico*) per i processi *check-in* e riconsegna primo e ultimo bagaglio;
- tipologia aeromobile (*narrow-body, wide-body e ultra-body*) per l'indicatore relativo ai tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio.

Sullo scalo di Fiumicino, si evidenziano livelli di qualità superiori rispetto al 2015 su tutti i principali indicatori di qualità del servizio (sicurezza, *check-in*, riconsegna bagagli).

Sullo scalo di Ciampino si registra una crescita marcata del processo sicurezza, con una percentuale di rispetto degli *standard* pari al 97,8% a fronte del 94,7% del 2015 e della puntualità, con una percentuale di voli puntuali pari all'86,2% rispetto al 78,2% del 2015.

TABELLA 1. Principali indicatori Qualità del servizio

	U.M.	1° SEMESTRE 2016	1° SEMESTRE 2015 <sup>8</sup>	STANDARD
<b>Fiumicino</b>				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> in ambito nazionale, entro 6 minuti	%	96,7	96,1	90
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> in ambito <i>Schengen</i> , entro 12 minuti	%	93,0	93,0	90
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> in ambito <i>Extra-Schengen</i> , entro 16 minuti	%	96,7	96,7	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 5 minuti per voli non sensibili	%	99,6	99,2	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti in ambito nazionale	%	84,6	80,5	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 26 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	92,8	86,4	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 30 minuti in ambito <i>Extra-Schengen</i>	%	94,5	88,5	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 26 minuti in ambito nazionale	%	95,4	91,3	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 35 minuti in ambito <i>Schengen</i>	%	95,4	90,9	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 37 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (narrow body)</i>	%	94,7	88,6	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 40 minuti in ambito <i>Extra-Schengen (wide body)</i>	%	81,6	71,4	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	77,8	77,6	77

<sup>8</sup> A causa dell'incendio occorso il 7 maggio 2015, i dati del primo semestre 2015 relativi a Fiumicino non comprendono il periodo 7 maggio - 30 giugno 2015. Rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2015, i dati del primo semestre 2015 sono stati ricalcolati in base agli *standard* (Carta dei servizi) in vigore dal 1 gennaio 2016.

<b>Ciampino</b>				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> , entro 17 minuti	%	88,6	88,3	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 7 minuti	%	97,8	94,7	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 19 minuti	%	85,0	89,5	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro 25 minuti	%	87,0	90,8	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	86,2	78,2	85

## Ambiente

ADR è impegnata a fornire servizi di qualità, nel continuo rispetto dell'ambiente e della salute e sicurezza sul lavoro.

### Consumi idrici

L'acqua potabile, fornita dal gestore pubblico, viene distribuita da ADR su tutto il sedime aeroportuale. L'acqua industriale viene utilizzata prevalentemente per la pulizia delle vasche e delle pompe di sollevamento, per la rete antincendio e per le centrali termiche a servizio dell'aeroporto.

Per un uso più efficiente e per il risparmio di risorse idriche, ADR si è dotata, a Fiumicino, di un sistema di trattamento delle acque di scarico del depuratore biologico che consente il riutilizzo delle stesse in applicazioni industriali. Presso lo scalo di Ciampino viene utilizzata esclusivamente acqua potabile, prelevata direttamente dall'acquedotto pubblico e prevalentemente utilizzata per servizi igienici e, per la quota restante, per l'innaffiamento delle aree verdi.

La qualità dell'acqua potabile è garantita attraverso l'esecuzione di analisi chimico-biologiche, effettuate regolarmente nell'arco dell'anno.

### Consumi energetici

Nel sito di Fiumicino, nel primo semestre del 2016 i consumi di energia sono risultati in diminuzione. In particolare, si è ottenuto un risparmio pari al 3% sull'energia elettrica e al 10% sull'energia termica, rispetto al medesimo periodo del 2015; tale andamento, a seguito di un *trend* in diminuzione negli anni precedenti, è dovuto ai continui interventi di efficienza energetica messi in atto e a fattori climatici.

Nel sito di Ciampino nel primo semestre del 2016 i consumi di energia sono risultati in diminuzione del 4%, rispetto al medesimo periodo del 2015.

Conseguentemente, gli indicatori di efficienza energetica risultano in miglioramento su entrambi gli scali.

Nel corso del primo semestre 2016 sono proseguiti gli interventi di regolazione degli impianti di condizionamento finalizzati al risparmio energetico e le attività di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia a *led*.

Nel mese di gennaio 2016 è stato ottenuto, a seguito di specifico *audit* da parte dell'ente di certificazione TÜV, il rinnovo della certificazione del Sistema di Gestione dell'Energia secondo la norma ISO 50001.

### Emissioni di CO<sub>2</sub>

Nel 2011, ADR ha aderito all'*Airport Carbon Accreditation (ACA)* di ACI Europe (*Airports Council International*), sistema di certificazione che prevede quattro livelli di accreditamento. Nel 2015 lo scalo di Fiumicino ha riconfermato il livello di accreditamento 3+ "*Neutrality*", compensando le emissioni dirette ed indirette (*Scope 1 e 2*) con l'acquisto di "crediti di carbonio" provenienti da progetti di produzione di energie rinnovabili e da progetti di implementazione di sistemi di illuminazione a risparmio energetico.

Nel 2016 ADR ha, inoltre, riconfermato per il sito di Ciampino il livello 3 di accreditamento ACA “*Optimisation*”, che prevede la quantificazione di tutte le emissioni dirette, indirette e altre emissioni indirette (Scope 1, 2 e 3) e la dimostrazione dei miglioramenti assoluti o relativi delle *performance* conseguite.

A Fiumicino si è registrata una diminuzione delle emissioni assolute di CO<sub>2</sub> per passeggero del 5%, mentre nello scalo di Ciampino la diminuzione ha sfiorato il 23%. Tali risultati sono stati conseguiti grazie ad azioni di risparmio energetico e al miglioramento delle *performance* nella gestione dei rifiuti, in particolare con l'incremento della raccolta differenziata.

## Produzione di rifiuti

E' proseguito, nei due scali, il programma di raccolta differenziata di alcune tipologie di rifiuti solidi urbani con l'avvio a recupero di un quantitativo medio mensile di circa 70 tonnellate di rifiuti compostabili.

Nello scalo di Fiumicino è stata avviata, a fine 2014, la fase operativa del nuovo servizio di raccolta dei rifiuti “porta a porta”, denominato “la raccolta differenziata vola” che ha consentito di raggiungere, nel primo semestre del 2016, una percentuale pari al 76% di rifiuti avviati a recupero.

Nel 2015 presso i Terminal dello scalo di Ciampino sono state messe in esercizio due aree di deposito rifiuti, appositamente attrezzate e con personale qualificato in presidio, che hanno determinato un significativo incremento della raccolta differenziata dei rifiuti, che è passata dal 21% del 2014 al 35% nel primo semestre del 2016.

## Scarichi idrici

Presso lo scalo di Fiumicino sono presenti numerosi impianti di “carattere ambientale”, predisposti da ADR con lo scopo di minimizzare l'impatto delle attività aeroportuali sulle aree circostanti lo scalo di Fiumicino.

Gli impianti di trattamento presenti nello scalo di Fiumicino, autorizzati dalla Città Metropolitana di Roma Capitale, consentono di scaricare nei corpi idrici superficiali adiacenti allo scalo di Fiumicino, acque compatibili con gli *habitat* acquatici presenti nei canali ricettori in quanto conformi ai Limiti previsti dalla Normativa Vigente.

Il sistema fognario del sito di Ciampino 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. E' presente una rete primaria di pertinenza AMI ed una secondaria propria di ADR, che provvede periodicamente alla pulizia della rete secondaria al fine di prevenire intasamenti delle fognature stesse; Entrambe confluiscono nell'impianto disoleatore dell'Aeronautica Militare; le acque in uscita all'impianto di depurazione e le acque derivanti dalle piste sono comunque inviate al disoleatore prima dell'immissione nel recapito finale.

## Inquinamento acustico

In linea con quanto effettuato in precedenza e con quanto prescritto dalle disposizioni di legge, nel primo semestre dell'anno sono proseguite le attività di monitoraggio del rumore aeroportuale, sia a Fiumicino sia a Ciampino.

Al fine di ridurre l'impatto ambientale in termini di inquinamento acustico, ADR ha proseguito l'attività in collaborazione con l'Università “La Sapienza” di Roma per mettere in esercizio il modello

di simulazione, con l'obiettivo di prevedere il clima acustico ed apportare tempestivamente le azioni necessarie per il contenimento.

A novembre 2013 ADR aveva trasmesso alla Regione Lazio e ai Comuni interessati (Roma, Ciampino e Marino) il "Piano di contenimento e abbattimento del rumore" per l'aeroporto di Ciampino. Tale piano è stato revisionato in seguito a osservazioni formulate dai suddetti Enti e nuovamente presentato a novembre 2015.

Inoltre, per lo scalo di Fiumicino, è stato effettuato un primo incontro con ENAV per definire le misure gestionali di mitigazione (diverso utilizzo delle piste).

## 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:

- una definizione di ruoli e responsabilità nel presupposto della creazione di sinergie tra gli attori del processo ed un adeguato sistema di deleghe operative che tengono conto della natura, delle dimensioni normali e dei rischi delle singole categorie di operazioni;
- la ripetizione periodica e continuativa del processo di identificazione e valutazione dei rischi (cosiddetto *risk assessment*), la valutazione periodica dell'efficacia e dell'efficienza dei processi aziendali;
- 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;
- la segregazione dei ruoli e il rispetto di adeguati processi autorizzativi e di tracciabilità delle decisioni;
- un'adeguata protezione dei beni dell'organizzazione e un accesso ai dati secondo quanto necessario per svolgere le attività assegnate;
- una supervisione continua delle attività di valutazione periodica anche per il loro costante adeguamento.

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 fortemente connesse alle vicende del principale *carrier* (Alitalia) e di altri vettori rilevanti tra i quali si segnalano Ryanair, EasyJet e Vueling.

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 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 rappresentano la categoria più significativa 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; come anche avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.) possono comportare interruzioni dell'attività ed avere impatti negativi sia economici sia reputazionali. Tra gli strumenti di gestione, in *primis* si annoverano i piani e le procedure aeroportuali di gestione delle contingenze e degli stati di emergenza.

## Rischi finanziari

Al 30 giugno 2016 l'indebitamento finanziario netto del Gruppo ADR si è attestato a 916,7 milioni di euro (764,8 milioni al 31 dicembre 2015).

Il debito nominale lordo del Gruppo ADR è interamente riferibile alla Capogruppo ADR (925,0 milioni di euro) ed è prevalentemente legato al prestito obbligazionario di tipo *senior unsecured* emesso, per un importo pari a 600,0 milioni di euro, nel dicembre 2013 a valere sul programma *Euro Medium Term notes* (EMTN), contestualmente varato da ADR per complessivi 1,5 miliardi di euro. Al citato

debito si somma l'ultima *tranche* obbligazionaria in sterline denominata "Class A4 Notes" emessa nel 2003 attraverso un veicolo di cartolarizzazione denominato Romulus Finance S.r.l. ("Romulus Finance" o "Romulus") ed avente scadenza nel 2023. Oggi la *tranche* A4 non è più assistita, come invece era fino a luglio del 2015, da specifica garanzia di rimborso rilasciata dall'assicurazione Ambac Assurance UK Ltd ("Ambac"). Inoltre con l'operazione di "*issuer substitution*" del marzo 2016, implementata nella forma di accollo liberatorio, ADR è divenuta di fatto debitrice diretta nei confronti degli obbligazionisti A4 in luogo del veicolo di cartolarizzazione Romulus Finance. Conseguentemente il contratto di finanziamento tra Romulus Finance ed ADR – avente la finalità di fornire al veicolo Romulus la provvista finanziaria necessaria a servire il proprio debito verso gli obbligazionisti – è stato risolto, e con esso sono state cancellate tutte le garanzie allo stesso correlate, nonché il complesso sistema di vincoli ed obblighi (cosiddetto "*security package*") che con la struttura di cartolarizzazione erano stati posti, sin dal 2003, in capo ad ADR .

Più in particolare, in data 17 marzo 2016, è stato sottoscritto tra Romulus Finance ed ADR, con il consenso di tutti i creditori interessati, un contratto di accollo liberatorio, ai sensi dell'art. 1273 c.c., in forza del quale ADR ha assunto tutte le attività e passività che lo *Special Purpose Vehicle* Romulus Finance vantava nei confronti: (i) dei *noteholder* A4, (ii) delle controparti *hedge* del *cross currency swap* e (iii) delle altre controparti della cartolarizzazione (i.e. *notes Trustee, Agents, etc.*). Tale accordo, divenuto efficace in data 20 marzo 2016, si articola come segue:

- una *Issuer Substitution* attraverso cui ADR ha assunto il debito e tutte le obbligazioni di pagamento relativi alle *Class A4 Notes* direttamente verso i *noteholder* A4;
- una *novation* dei *Cross Currency Swap* in essere esclusivamente finalizzata, a parità di altre condizioni, a sostituire Romulus Finance con ADR quale controparte *swap* negli attuali contratti;
- la cancellazione, mediante compensazione, della residua linea di finanziamento A4 tra Romulus Finance ed ADR in conseguenza di quanto stabilito al primo punto di cui sopra.

In particolare, in conseguenza dell'integrale estinzione della linea di finanziamento A4 tra Romulus Finance (in qualità di finanziatore) ed ADR (in qualità di prestatore), è stato liberato l'intero *Security Package* costituito nel 2003 da ADR su propri beni (conti correnti, beni strumentali, crediti e partecipazioni in società controllate) a supporto della linea di finanziamento A4. La liberazione del *Security Package* ha comportato, ai sensi dei termini contrattuali al momento vigenti, la decadenza dell'*Intercreditor Agreement* e, con esso, dell'intero assetto contrattuale (e dei relativi vincoli) legati alla cartolarizzazione Romulus, consentendo così una definitiva completa indipendenza tra le diverse linee di finanziamento in capo ad ADR.

Con questa operazione, che comprende anche l'accordo tra le parti per la cancellazione del contratto denominato "*Account Bank Agreement*", è stata definitivamente eliminata ogni residua interferenza della struttura di cartolarizzazione Romulus del 2003 sull'impianto dei contratti finanziari esistenti, così come su quelli che verranno sottoscritti in futuro.

La vigente *tranche* 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%.

ADR è, inoltre, dotata di una linea di finanziamento, anch'essa *senior unsecured*, di tipo *revolving* ("RCF") di importo pari a 250 milioni di euro con scadenza nel 2018 che, al 30 giugno 2016, non è stata mai utilizzata. Tale linea è stata oggetto di recente rinegoziazione (vedi il paragrafo Eventi successivi alla chiusura del periodo).

## Rischio di credito

È il rischio che un cliente o una controparte di uno strumento finanziario causi una perdita non adempiendo a un'obbligazione. La massima esposizione teorica a tale rischio per il Gruppo ADR al 30 giugno 2016 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 consolidato semestrale abbreviato.

## Rischio di liquidità

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

La struttura finanziaria del Gruppo ADR è caratterizzata da una limitata incidenza della componente leva finanziaria, essendo l'indebitamento finanziario al 30 giugno 2016 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 la linea RCF scadrà nel 2018, il prestito obbligazionario EMTN 2013 nel 2021 e le *Class A4 Notes* nel 2023.

La sola linea RCF prevede oggi costi variabili al variare del giudizio di *rating* da parte delle agenzie Standard & Poor's, Moody's e Fitch Rating, mentre il livello di *rating* non condiziona più l'applicazione di clausole più stringenti previste nel vecchio "*Security Package*" che assisteva il contratto di finanziamento relativo alla *Tranche A4 Romulus*.

Tuttavia, qualora sussistano in via temporanea esigenze finanziarie aggiuntive, è disponibile, oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a 86,3 milioni di euro al 30 giugno 2016, la linea di credito RCF di 250 milioni di euro che garantisce una riserva di liquidità più che adeguata in caso di fabbisogni imprevisti.

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

## Rischio tasso di interesse

Il Gruppo ADR utilizza risorse finanziarie esterne. Attualmente tutte le linee di finanziamento utilizzate sono a tasso fisso. Per questa ragione, l'esposizione al rischio risulta limitata al costo della linea RCF, peraltro ad oggi non 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 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*" fino all'importo complessivo di 900 milioni di euro di nozionale e della durata di 10 anni. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le scadenze 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.

In tale contesto ADR ha sottoscritto, in data 15 giugno 2015, due contratti di *interest rate swap* "*forward starting*" per un valore nozionale complessivo di 250 milioni di euro aventi efficacia decorrente, a seguito di ristrutturazione negoziata con le controparti in data 20 giugno 2016, dal 9 febbraio 2017 per la durata di 10 anni. Inoltre, in data 25 febbraio 2016, ADR ha sottoscritto un ulteriore contratto di *interest rate swap* "*forward starting*" per un valore nozionale di 50 milioni di euro avente efficacia decorrente dal 20 aprile 2017, per la durata di 9 anni.

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

### Rischio di cambio

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

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

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

### Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti

#### Rating

Come precedentemente sottolineato, sia ADR che le sue linee di finanziamento sono assoggettate a giudizio da parte delle agenzie di *rating*: Standard & Poor's, Moody's e Fitch.

Con riferimento al giudizio di *rating* assegnato ad ADR dalle suddette agenzie, si segnala che, nel corso del primo semestre 2016, l'agenzia di *rating* Moody's, in data 22 marzo, ha innalzato da Baa2 a Baa1 il rating del debito *unsecured* di ADR. L'*outlook* assegnato è "stabile". Conseguentemente, il *rating* assegnato alle Class A4 Notes (già Baa1 come debito *secured*) è rimasto invariato anche post operazione di accollo sopra descritta. Anche per tali *Notes*, l'*outlook* assegnato risulta "stabile". Nel corso del 2016 non si segnalano ulteriori variazioni nei giudizi di *rating* assegnati ad ADR. In particolare:

- Standard & Poor's: BBB+, con *outlook* stabile (si segnala, in particolare, che l'agenzia assegna anche uno *stand alone credit profile* pari ad "a", superiore di due *notch* al giudizio di *rating* della Società e di ben 4 *notch* rispetto a quello della Repubblica Italiana);
- Fitch Ratings: BBB+, con *outlook* stabile.

#### 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 denominata "Romulus" di cui oggi residua la sola *tranche* A4. Unica garanzia, 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 Unicredit e Mediobanca. Tale garanzia è comunque limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro.

Permangono dei *covenants* finanziari di controllo sulla linea bancaria *Revolving* calcolati su base storica. Gli stessi misurano: (i) il rapporto tra flusso di cassa disponibile e servizio del debito (DSCR – *Debt Service Coverage Ratio*) e il (ii) rapporto tra indebitamento netto e margine operativo lordo (*Leverage Ratio*). La verifica dei suddetti *ratio* viene effettuata, ai sensi del contratto di finanziamento RCF stipulato nel 2013, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre e della Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno. Con riferimento ai due *ratio* finanziari richiamati, si ricorda che i valori soglia di riferimento sono: (i) per il DSCR, un rapporto non inferiore a 1,1 e (ii) per il Leverage, un rapporto non superiore a 4,25 con riferimento all'attuale livello di *rating* della Società.

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, aggiornata in data 28 aprile 2016 a seguito dell'operazione di accollo descritta sopra, 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 regolamentazioni

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

### Rischi regolatori

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

## ALTRE INFORMAZIONI



## Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento

Nel corso del primo semestre del 2016 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

#### Aggiornamento tariffario

Coerentemente con la regolamentazione applicabile all'avvio della procedura di consultazione relativa al prossimo quinquennio regolatorio, ADR, con lettera del 17 marzo 2016, ha chiesto alle compagnie aeree operanti sugli scali di Fiumicino e Ciampino di trasmettere, entro il 15 aprile 2016, le informazioni - possibilmente relative al prossimo quinquennio - di seguito riportate, che saranno, come di consueto, considerate riservate, specie nei confronti degli altri vettori: previsioni di traffico; previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della propria flotta; eventuali progetti di sviluppo della propria attività nell'aeroporto; eventuali proposte di differenziazione/articolazione dei corrispettivi regolamentati; eventuali esigenze sull'aeroporto ed eventuali carenze registrate relative alla capacità, funzionalità e dotazione degli impianti aeroportuali esistenti, ritenute incidenti in maniera significativa sulla funzionalità complessiva dello scalo, sulla sicurezza operativa e sugli *standard* dei servizi erogati ai passeggeri, ai bagagli, agli aeromobili e alle merci.

### Operazioni aeroportuali

#### Servizi di *handling* presso l'aeroporto di Fiumicino

In relazione alla procedura di gara per la selezione, ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. n. 18/1999, degli operatori ammessi a prestare servizi di *handling* a terzi nelle categorie soggette a limitazione, ENAC, con nota del 4 marzo 2016, ha comunicato che, a valle delle verifiche effettuate così come richieste dal disciplinare di gara, l'aggiudicazione definitiva ad Aviation Services S.p.A, Aviapartner Handling S.p.A., e Alitalia SAI S.p.A. del 23 dicembre 2015 è divenuta "efficace", e ha chiesto ai tre aggiudicatari di procedere con l'invio al gestore ADR della documentazione necessaria alla stipula del contratto.

Entro i termini stabiliti, i tre aggiudicatari hanno consegnato ad ADR la documentazione prevista dagli atti di gara (garanzia, polizze assicurative e certificazione ENAC), necessaria alla stipula del contratto e per evitare la decadenza dell'aggiudicazione dalla gara. I contratti sono stati quindi stipulati tra ADR ed i tre aggiudicatari i quali hanno iniziato regolarmente ad operare in regime di limitazione, a partire dal 18 maggio 2016.

#### Subconcessione porzione dell'edificio Cargo

La procedura di gara, finalizzata a selezionare un soggetto cui affidare in subconcessione una porzione del magazzino all'interno dell'"Edificio Cargo" per lo svolgimento dell'attività di *handling* merci, si è conclusa il 22 marzo 2016 con l'aggiudicazione alla Società X-Press.

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

In data 12 gennaio 2016 si è svolta la prima riunione della Conferenza dei servizi indetta dalla Regione Lazio sul Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino presentato da ADR. La Conferenza dei servizi ha carattere meramente istruttorio e non decisivo, poiché è competenza dei singoli Comuni interessati procedere all'approvazione o meno del Piano. Nel corso della riunione, ADR ha illustrato il Piano proposto ai rappresentanti degli enti presenti (Comune di Ciampino, Regione Lazio, ARPA ed ENAC). La Conferenza ha richiesto ad ADR un'integrazione documentale fissando in 90 giorni il termine per adempiere.

Successivamente, in data 19 febbraio 2016, la Regione Lazio ha inviato al Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare una nota con cui chiedeva a quest'ultimo di esprimersi in merito alla competenza circa l'approvazione del Piano presentato da ADR in considerazione i) del disposto dell'art. 5 comma 2 del DM 29 novembre 2000 che attribuisce a detto Ministero la competenza ad approvare i Piani di contenimento del rumore per le infrastrutture nazionali, e ii) dell'intervenuta pubblicazione, nel dicembre 2015, del "Piano nazionale degli aeroporti" che qualifica Ciampino come aeroporto di interesse nazionale.

In data 17 marzo 2016 il Ministero, in risposta al quesito della Regione Lazio, ha avocato a sé la competenza ad approvare il Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino, previa acquisizione dell'Intesa della Conferenza Unificata.

### Iter approvativo dei progetti di infrastrutture aeroportuali

La legge 22 gennaio 2016, n. 9 di conversione con modificazioni del D.L. n. 185/2015 "Misure urgenti per interventi nel territorio", pubblicata sulla G.U. 23 gennaio 2016 n. 18, ha confermato l'abrogazione della norma che aveva consentito di assimilare l'iter per la realizzazione degli interventi infrastrutturali per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino a quello previsto per le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, cosiddette "grandi opere" (art. 71, c. 3-bis del D.L. n. 1/2012 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27).

Sostanzialmente, con l'abrogazione dell'art. 71, c. 3-bis, gli interventi infrastrutturali per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino non sono più equiparati alle infrastrutture delle "grandi opere" e ad essi ritorna ad applicarsi la normativa previgente in tema di iter approvativi.

In data 4 febbraio 2016, conseguentemente a tale abrogazione, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - su istanza di ENAC - ha comunicato l'avvio della nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del *Masterplan* dell'aeroporto di Ciampino, provvedendo a pubblicare sul proprio sito internet la documentazione per la consultazione del pubblico.

### Incremento addizionale comunale sui diritti di imbarco

Con riferimento al Decreto interministeriale n. 357 del 29 ottobre 2015 che ha fissato la nuova ulteriore misura di incremento dell'addizionale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili - pari a 2,50 euro per passeggero per il 2016 - il 15 febbraio 2016 ENAC ha comunicato che l'incremento previsto si applica ai soli biglietti con partenze previste dal 1° gennaio 2016, venduti successivamente al 17 dicembre 2015 e comunque non oltre il giorno successivo alla data di pubblicazione del decreto sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avvenuta in data 22 dicembre 2015.

### Sub-concessioni commerciali

Con nota prot. 0080179 del 23 giugno 2015, l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), ha comunicato ad ADR "l'apertura dell'istruttoria relativamente agli affidamenti in sub-concessione a terzi dello svolgimento di attività commerciali (c.d. non aviation) all'interno dell'aera aeroportuale".

A tal fine, l'ANAC ha richiesto ad ADR la trasmissione di una specifica relazione sulle sub-concessioni connesse all'attività *non aviation* relative all'ultimo triennio (2012-2013-2014), con l'indicazione, per ciascuna di esse, del tipo di affidamento (diretto o competitivo) attraverso il quale sono state rilasciate e le relative condizioni contrattuali.

In riscontro alla nota suddetta, in data 20 luglio 2015, ADR ha trasmesso all'Autorità la relazione richiesta.

Con nota prot. 0040649 del 10 marzo 2016, l'ANAC ha, quindi, comunicato ad ADR le proprie considerazioni in merito alle risultanze istruttorie e le relative conclusioni.

In estrema sintesi, l'Autorità, oltre ad aver mosso diverse osservazioni in merito a *i)* la durata della concessione; *ii)* il ritardo nello stato di attuazione degli investimenti e *iii)* il regime tariffario (metodo *dual till*) applicato, ha, da un lato, affermato che ADR dovrebbe sempre garantire l'espletamento di procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento in sub-concessione di locali per lo svolgimento di attività commerciali in ambito aeroportuale e, dall'altro, ha contestato alcuni specifici profili afferenti alle concrete modalità con cui ADR procede ai citati affidamenti. Con la medesima nota, l'Autorità ha inoltre evidenziato che la partecipazione di società collegate alle procedure indette da ADR, pone *"un evidente problema di asimmetria informativa rispetto agli altri operatori economici che partecipano alle medesime gare"*.

Tutto ciò rilevato, l'ANAC ha comunicato ai soggetti in indirizzo (ADR, ENAC, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Associazione Fuori Pista) la possibilità di presentare le proprie controdeduzioni nel termine di 30 giorni dalla data di ricevimento della nota in esame.

ADR, con nota dell'8 aprile 2016, ha presentato all'Autorità le proprie controdeduzioni, al fine di rappresentare che: *i)* gli affidamenti in esame hanno natura meramente commerciale; *ii)* per tali affidamenti ADR non è normativamente tenuta ad espletare procedure di stampo pubblicitario e *iii)* ad ogni modo, le procedure adottate sino ad oggi da ADR, e condivise con l'AGCM, sono comunque tali da garantire il rispetto dei principi di trasparenza, proporzionalità e non discriminazione.

## Rapporti con parti correlate

### Informativa sull'attività di direzione e coordinamento di società

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

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

### Rapporti con parti correlate

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

Con riferimento ai rapporti con la controllante e con parti correlate, si rinvia alla Nota 10 delle Note Illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

## Eventi successivi alla chiusura del periodo

### Andamento del traffico nei primi sette mesi del 2016 <sup>9</sup>

Il Sistema Aeroportuale Romano, nel periodo gennaio - luglio 2016, ha evidenziato un incremento dei passeggeri trasportati del +2,8%, grazie alla significativa crescita della componente internazionale (+3,5%, di cui rispettivamente UE +3,7% ed Extra UE +3,1%) ed alla sostanziale stabilità del traffico domestico (+0,9%).

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	GEN. - LUG. 2016	GEN. - LUG. 2015	Δ%
Movimenti (n°)	<b>198.335</b>	<b>198.833</b>	<b>(0,3%)</b>
Fiumicino	170.459	168.262	1,3%
Ciampino	27.876	30.571	(8,8%)
Passeggeri (n°)	<b>25.133.441</b>	<b>24.448.059</b>	<b>2,8%</b>
Fiumicino	22.051.486	21.115.030	4,4%
Ciampino	3.081.955	3.333.029	(7,5%)
Merci (t)	<b>90.062</b>	<b>81.930</b>	<b>9,9%</b>
Fiumicino	81.183	73.486	10,5%
Ciampino	8.879	8.444	5,2%

#### Fiumicino

Lo scalo di Fiumicino ha evidenziato, nel periodo considerato, un incremento del traffico passeggeri del +4,4%, oltre ad una crescita di posti offerti (+3,7%), del tonnellaggio aeromobili (+3,9%) e dei movimenti (+1,3%).

L'incremento del traffico passeggeri va ricondotto alla crescita di entrambe le componenti, sia quella Domestica (+7,2%), sia quella Internazionale (+3,3%), dove si evidenzia l'incremento del +3,3% registrato dalla componente UE e del +3,0% della componente Extra-UE.

Nelle prime tre settimane di luglio la crescita dei volumi è stata del +8,4% riconducibile sia all'aumento della capacità offerta, sia all'incremento di movimenti (+5,2%). Lo sviluppo del traffico è stato trainato dal segmento Domestico (+10,4%), e da quello Internazionale (+7,6%); in calo la componente dell'Europa Extra UE (-6,3%).

#### Ciampino

Nel periodo in oggetto, lo scalo ha registrato una contrazione del -7,5% dei passeggeri, accompagnato da una riduzione della capacità (movimenti -8,8%, tonnellaggio aeromobili -9,4% e posti offerti -10,4%).

Nelle prime tre settimane di luglio, la flessione è ancora più forte (-30,1%), essenzialmente per effetto della minor capacità offerta sullo scalo rispetto a luglio 2015, quando, a causa dell'incendio, era stata spostata in via straordinaria quota parte dell'attività operativa di Fiumicino.

<sup>9</sup> Dati provvisori aggiornati al 21 luglio 2016 e confrontati con lo stesso periodo del 2015.

## Altri avvenimenti significativi

- In data 11 luglio 2016, è stata sottoscritta una nuova linea di finanziamento di tipo *revolving* (RCF) per un ammontare (250 milioni di euro), uguale alla preesistente firmata nel 2013, ma che beneficia di una scadenza prolungata di tre anni (2021), con facoltà di due ulteriori annualità opzionali. L'accordo sulla nuova RCF è stato raggiunto con lo stesso *pool* di banche del 2013 e, oltre ad accogliere aggiornamenti finalizzati a semplificarne l'impostazione, come ad esempio l'alleggerimento di molti *covenants* finanziari precedentemente mantenuti per garantire il necessario allineamento con la complessa struttura contrattuale del debito cosiddetto "*Romulus*", prevede anche un tangibile miglioramento delle condizioni economiche, ottenuto grazie al rafforzamento del merito di credito di ADR e ad un contesto di mercato più favorevole rispetto al recente passato.
- In merito al Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino presentato da ADR, in data 13 luglio 2016 si è tenuto un primo incontro presso il Ministero dell'Ambiente alla presenza dei rappresentanti del Dicastero, di ISPRA (organo tecnico incaricato dal Ministero di effettuare la valutazione tecnica del Piano) e di ADR. In data 18 luglio 2016, il Ministero ha inviato ad ADR una lettera contenente tutte le richieste ed osservazioni formulate dall'ISPRA in merito al Piano ed ha concesso sessanta giorni ad ADR per fornire le relative risposte ed integrazioni.
- Con sentenza emessa il 23 giugno 2016 e depositata il 14 luglio 2016, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha rigettato il ricorso relativo all'accertamento ICI Hotel Hilton del periodo d'imposta 2011, riproponendo le stesse argomentazioni già contenute nelle sentenze emesse per il contenzioso riguardante le annualità precedenti. Come fatto per gli altri contenziosi sfavorevoli in primo grado, ADR proporrà appello in Commissione Tributaria Regionale.

## Evoluzione prevedibile della gestione

Le principali fonti ufficiali confermano, per il 2016, una moderata crescita per le principali economie Europee e ancora il perdurare di una situazione di non significativo miglioramento per l'Italia, che rimane tra i Paesi Europei per cui è previsto il minore sviluppo.

Tuttavia, in considerazione della *performance* di crescita del traffico conseguita nel primo semestre 2016, è prevedibile il raggiungimento, nell'anno, di volumi di traffico soddisfacenti. Inoltre positivi ritorni in termini di qualità saranno conseguibili per effetto della riconfigurazione dei flussi di traffico, resa possibile dalla riapertura post incendio della galleria transiti.

ADR continuerà nella strategia di sviluppare rapporti con compagnie aeree e destinazioni intercontinentali, valorizzando il ruolo di *hub* di Fiumicino e cercando di sviluppare i mercati a più alto valore economico e potenziale di crescita.

La realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale proseguirà con ulteriore rafforzamento degli investimenti, in linea con gli obiettivi condivisi con l'Utenza.

Il continuo miglioramento dei livelli di servizio rimane una priorità strategica per il Gruppo ADR, impegnato per arricchire l'esperienza del passeggero in aeroporto. Prosegue con determinazione lo sforzo con l'obiettivo di ottenere la massima efficacia nella gestione del *core business* e elevati livelli di efficienza operativa per massimizzare il proprio impatto positivo sul territorio circostante e il valore per gli Stakeholder e gli Azionisti.

Per l'esercizio 2016, salvo peggioramenti dell'evoluzione del traffico ed al netto di eventuali partite non ricorrenti, è possibile prevedere un miglioramento della *performance* economica rispetto al 2015.

### **Il Consiglio di Amministrazione**

