

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

2015



**Continua l'impegno
per collegare l'Italia
al Mondo**



**Prosegue e si consolida la crescita
del traffico, con particolare focalizzazione
sui flussi internazionali.
Fiumicino tra gli aeroporti europei più
collegati con la Cina**



**Lavoriamo
per costruire il futuro**

**Completati i lavori di rifacimento
della terza pista, proseguono
gli interventi per lo sviluppo
della capacità**

**Mettiamo qualità
in ogni cosa**



**Proseguono le iniziative
per migliorare la soddisfazione
dei passeggeri**

**Cento anni di storia, contributo
considerevole al Sistema
Aeroportuale Romano**



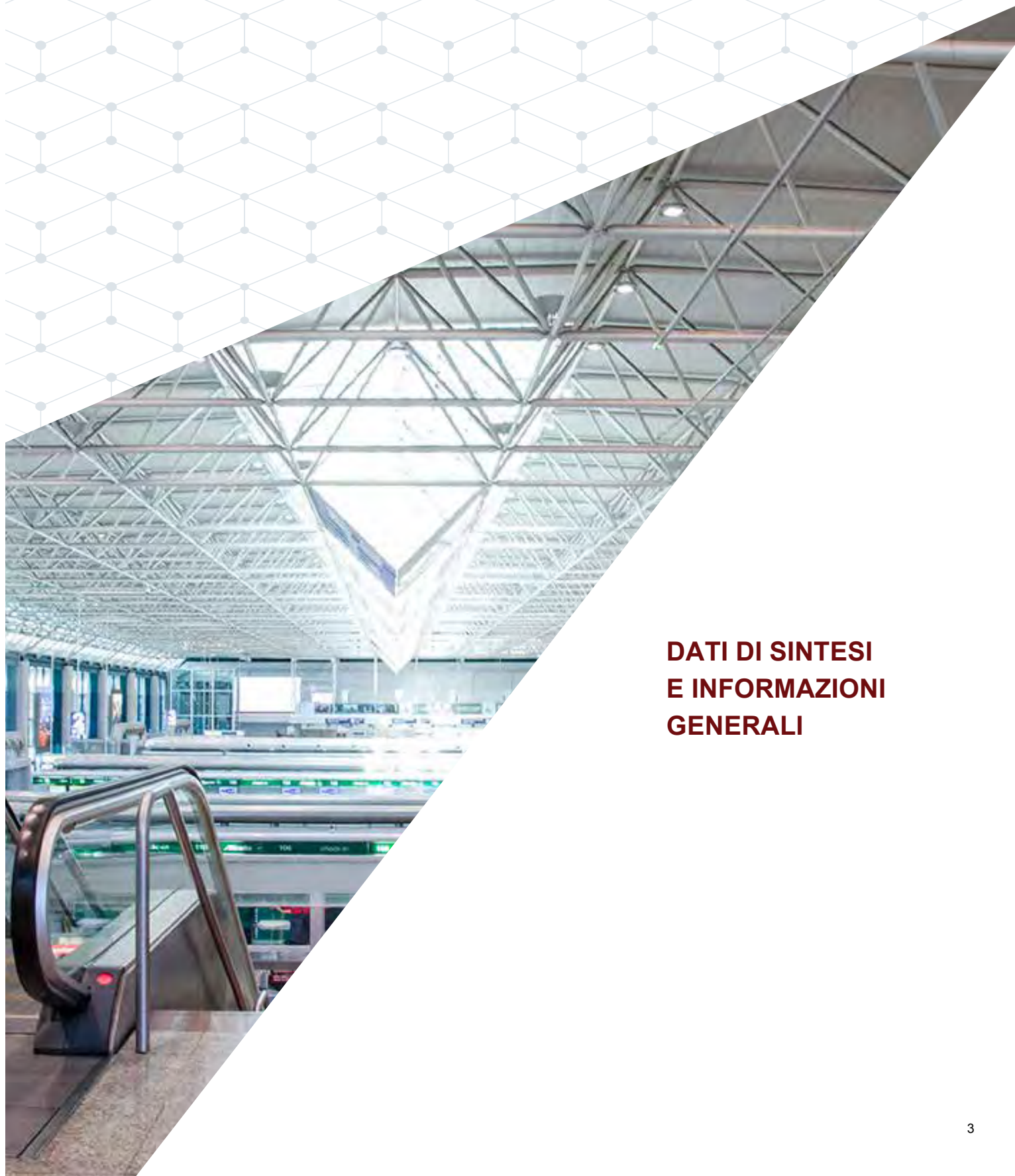
**Ciampino ha festeggiato i suoi primi
cento anni di attività: una porta
d'accesso al Paese che nel 2015 ha
collegato Roma con 66 destinazioni**



**Un volano di crescita
per tutti gli stakeholder**

**La confermata solidità economico
finanziaria supporta il potenziale
di crescita in una prospettiva
di responsabilità e sostenibilità**

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI	3
RELAZIONE SULLA GESTIONE	11
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2015	113
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2015	201
DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI DEL 20 APRILE 2016	305



**DATI DI SINTESI
E INFORMAZIONI
GENERALI**

MESSAGGIO AGLI AZIONISTI

Il Gruppo ADR ha ottenuto risultati positivi in un anno, il 2015, particolarmente denso di eventi che hanno determinato forte incertezza, quali turbolenze nei mercati finanziari, instabilità geopolitica diffusa, gravi attacchi terroristici anche in paesi vicini. L'aeroporto di Fiumicino, inoltre, è stato colpito, nella notte tra il 6 e il 7 maggio, da un incendio che ha reso inagibile una parte importante dell'infrastruttura aeroportuale, causando limitazioni di capacità fino al 18 luglio e con alcune ripercussioni operative ancora in corso.

La *performance* del Gruppo, nel complesso soddisfacente, si deve perciò soprattutto ad una gestione efficace ed efficiente dell'infrastruttura, con un elevato impegno umano e professionale dei dipendenti, attraverso cui ADR ha potuto proseguire il proprio percorso di crescita, seppure in condizioni di limitata operatività.

Nel 2015 si è registrato un significativo sviluppo di traffico, con oltre 46 milioni di passeggeri accolti negli scali della Capitale, in incremento del 6,1% rispetto all'anno precedente. Nonostante i citati limiti operativi imposti sull'aeroporto di Fiumicino, lo scalo ha fatto registrare una crescita del 4,8% dei propri volumi, mentre il traffico su Ciampino – che ha gestito alcuni voli trasferiti da Fiumicino nel periodo 7 maggio-18 luglio – è cresciuto del 16,1%. È, inoltre, proseguita la strategia del Gruppo volta al costante sviluppo di nuove *partnership* con vettori non presenti sullo scalo e, più in generale, all'incremento delle rotte per collegare la città alle principali destinazioni globali. In particolare, da Fiumicino sono stati operati voli diretti verso nove destinazioni in Cina¹, posizionando lo scalo tra gli aeroporti Europei con più collegamenti diretti col paese asiatico. L'aeroporto di Ciampino ha celebrato i cento anni di attività, entrando sempre più marcatamente nella storia dell'aviazione italiana.

I lavori per l'ammodernamento e lo sviluppo dello scalo di Fiumicino sono proseguiti a pieno ritmo, rispettando pienamente i programmi del Piano di sviluppo. Nel 2015 il Gruppo ha realizzato oltre 335 milioni di euro di inve-

stimenti, circa il doppio rispetto al 2014. In particolare, sono stati completati, facendo anche leva su *expertise* interne al Gruppo Atlantia, i lavori di riqualifica della Pista 3 e proseguono gli interventi per ultimare, entro il 2016, l'Avancorpo del Terminal 3: una nuova infrastruttura che consentirà, insieme all'area di imbarco F, di incrementare sensibilmente la capacità dello scalo offrendo a passeggeri e compagnie aeree i migliori livelli di servizio.

Tali obiettivi di sviluppo rappresentano una sfida importante per ADR, da conseguirsi privilegiando l'ammodernamento e l'espansione delle infrastrutture aeroportuali già operative ed evitando di costruire *ex-novo* aree oggi non sviluppate, sin tanto che non si saranno raggiunti i volumi di traffico che lo renderanno necessario. In questo contesto, anche al fine di ridurre al minimo gli impatti delle cantierizzazioni sulle operazioni aeroportuali e sull'esperienza di viaggio dei passeggeri, la focalizzazione sulla qualità dei servizi rimane un punto centrale della strategia del Gruppo: nella prima parte dell'anno, lo scalo di Fiumicino si è confermato sopra la media dei *peer* europei in termini di qualità percepita².

Nel 2015 sono proseguiti, fra gli altri, gli interventi volti a migliorare la qualità delle infrastrutture e l'efficienza delle operazioni *pre* e *post* volo per i viaggiatori negli scali romani: è stata completata la sostituzione di tutti i pontili d'imbarco operativi nelle aree D e G; è stato completato l'ammodernamento di tutte le linee di controllo sicurezza in area *Schengen* con l'inserimento di moderne linee automatiche di gestione del bagaglio a mano; sono state poi attuate altre azioni innovative per il miglioramento dell'esperienza in aeroporto, come ad esempio la messa a disposizione dei passeggeri di quattro pianoforti nelle aree di imbarco e nella zona di riconsegna bagagli del Terminal 3.

I positivi risultati di sviluppo del traffico e della *performance* economico-finanziaria, unitamente al mantenimento della posizione di solido *Investment Grade*, fanno

¹ Inclusi i voli per Hong Kong e Taipei.

² Fonte: Airport Service Quality - Airports Council International

del Gruppo ADR una realtà di primo piano nello scenario del trasporto aereo nazionale, oltre che un operatore di rilievo nel panorama globale.

Il Gruppo, pur in un contesto macroeconomico internazionale – e italiano in particolare – ancora oggi di cauto miglioramento, intende proseguire il proprio cammino di crescita, mantenendo un proficuo dialogo con gli *stakeholder* e il territorio, garantendo al mercato una gestione aziendale efficiente e contribuendo allo sviluppo dell'economia del Paese.

Il Presidente

Nel sottoporre questo documento agli organi societari preposti, si vuole ricordare l'incessante impegno, l'appassionata professionalità e la riconosciuta sensibilità dell'ingegner Lorenzo Lo Presti, che ha guidato, fino ai suoi ultimi giorni, questo Gruppo verso la realizzazione delle sue potenzialità e di quegli obiettivi ben rappresentati nella presente Relazione.

Il Consigliere Delegato

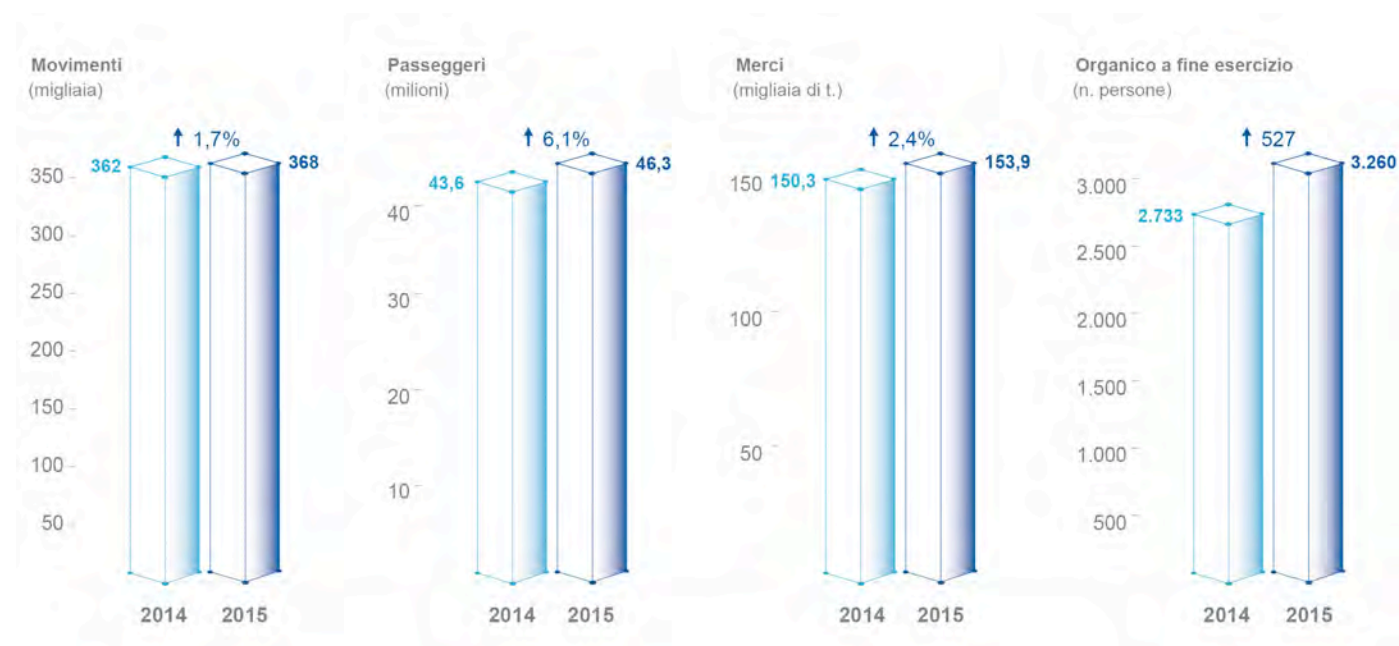
PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI DEL GRUPPO



	2015	2014
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)		
Ricavi da gestione aeroportuale	772.032	726.039
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	445.405	460.033
EBITDA %	57,7%	63,4%
Risultato Operativo (EBIT)	268.118	271.001
EBIT %	34,7%	37,3%
Risultato netto	136.575	136.340
Risultato netto di competenza del Gruppo	136.575	136.509
Investimenti	335.330	172.325
	31.12.2015	31.12.2014
Capitale Investito Netto	1.855.467	1.710.620
Patrimonio Netto (compresa quota terzi)	1.090.681	1.085.176
Patrimonio Netto del Gruppo	1.090.681	1.085.176
Indebitamento Finanziario Netto	764.786	625.444
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio netto	0,7	0,6
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (EURO/000)		
	2015	2014
Indebitamento finanziario netto/EBITDA	1,7	1,4
R.O.I. (Risultato operativo/Capitale investito netto)	14,5%	15,8%
RATING		
	31.12.2015	31.12.2014
Standard & Poor's	BBB+	BBB+
Moody's	Baa2/Baa1 *	Baa2/Baa1 *
Fitch Rating	BBB+	BBB+

* su emissione Romulus "secured".

PRINCIPALI DATI OPERATIVI DEL GRUPPO



	2015	2014
VOLUMI DI TRAFFICO		
Movimenti (n./000)	368	362
Passeggeri totali (n./000)	46.297	43.648
Merce totale (t.)	153.883	150.297
RISORSE UMANE DI GRUPPO		
Organico medio (n. persone)	2.808	2.365
Organico a fine esercizio (n. persone)	3.260	2.733
Ore medie di formazione erogate per dipendente	16	12
Numero infortuni (n.)	561	202
Indice di gravità infortuni	6,1%	3,1%
QUALITÀ DEL SERVIZIO E CUSTOMER SATISFACTION - FIUMICINO (%)		
Attesa al controllo di sicurezza dei bagagli *	95,6	93,9
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio *	79,6	86,7
Attesa in coda al banco check-in - nazionale *	95,9	96,5
AMBIENTE		
Consumi energia elettrica (kWh)	163.320.314	161.833.662
Prelievi idrici (m ³)	2.047.000	2.185.571
Rifiuti prodotti (t.)	10.877	11.176

* entro i tempi previsti dalla Carta dei servizi.

** su scala 100.

ORGANI SOCIALI

• Consiglio di Amministrazione

(in carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2015)

• PRESIDENTE

Fabrizio Palenzona

• AMMINISTRATORE DELEGATO

Lorenzo Lo Presti ⁽¹⁾

• CONSIGLIERE DELEGATO

Giancarlo Guenzi ⁽²⁾

• CONSIGLIERI

Giuseppe Angiolini
Luigi Barone
Stefano Cao ⁽³⁾
Giovanni Castellucci
Pier Luigi Celli
Michelangelo Damasco ⁽⁴⁾
Marco Pace ⁽⁵⁾
Gennarino Tozzi

• SEGRETARIO

Michelangelo Damasco

• DIRETTORE GENERALE

Gian Luca Littarru

• Collegio sindacale

(in carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2015)

• PRESIDENTE

Maria Laura Prislei

• SINDACI EFFETTIVI

Mauro Romano
Andrea Carlo Tavecchio
Mario Tonucci
Pier Vittorio Vietti

• SINDACI SUPPLEMENTI

Fabio Margara
Massimiliano Troiani

• Società di revisione

(esercizi 2013-2021)

Reconta Ernst & Young S.p.A.

(1) Fino al 30 gennaio 2016.

(2) Deleghe conferite dal Consiglio di Amministrazione del 18 febbraio 2016.

(3) Dimissionario dal 29 aprile 2015.

(4) Cooptato, ai sensi dell'art. 2386 c.c., in data 14 maggio 2015; dimissionario dal 1° settembre 2015.

(5) Cooptato, ai sensi dell'art. 2386 c.c., in data 4 febbraio 2015 e nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 22 aprile 2015.

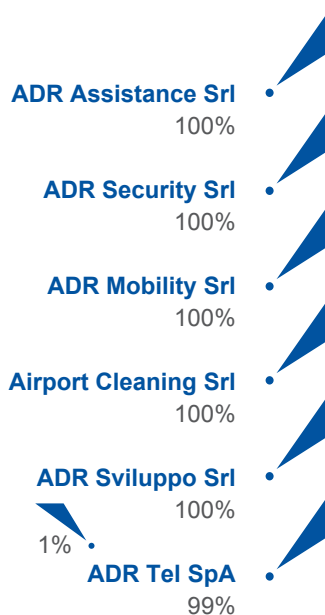
STRUTTURA DEL GRUPPO

(al 31 dicembre 2015)

Enti Locali	
- Regione Lazio	1,3%
- Roma Capitale	1,3%
- Camera di Commercio di Roma	0,8%
- Città Metropolitana di Roma Capitale	0,3%
- Comune di Fiumicino	0,1%
Altri	0,3%



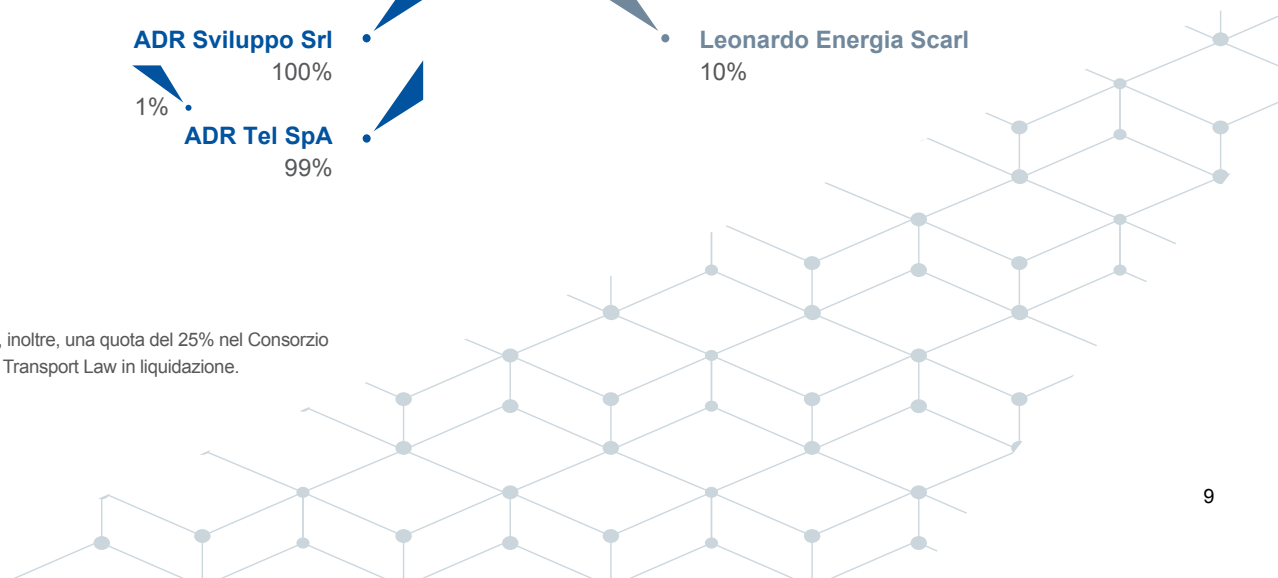
Imprese controllate

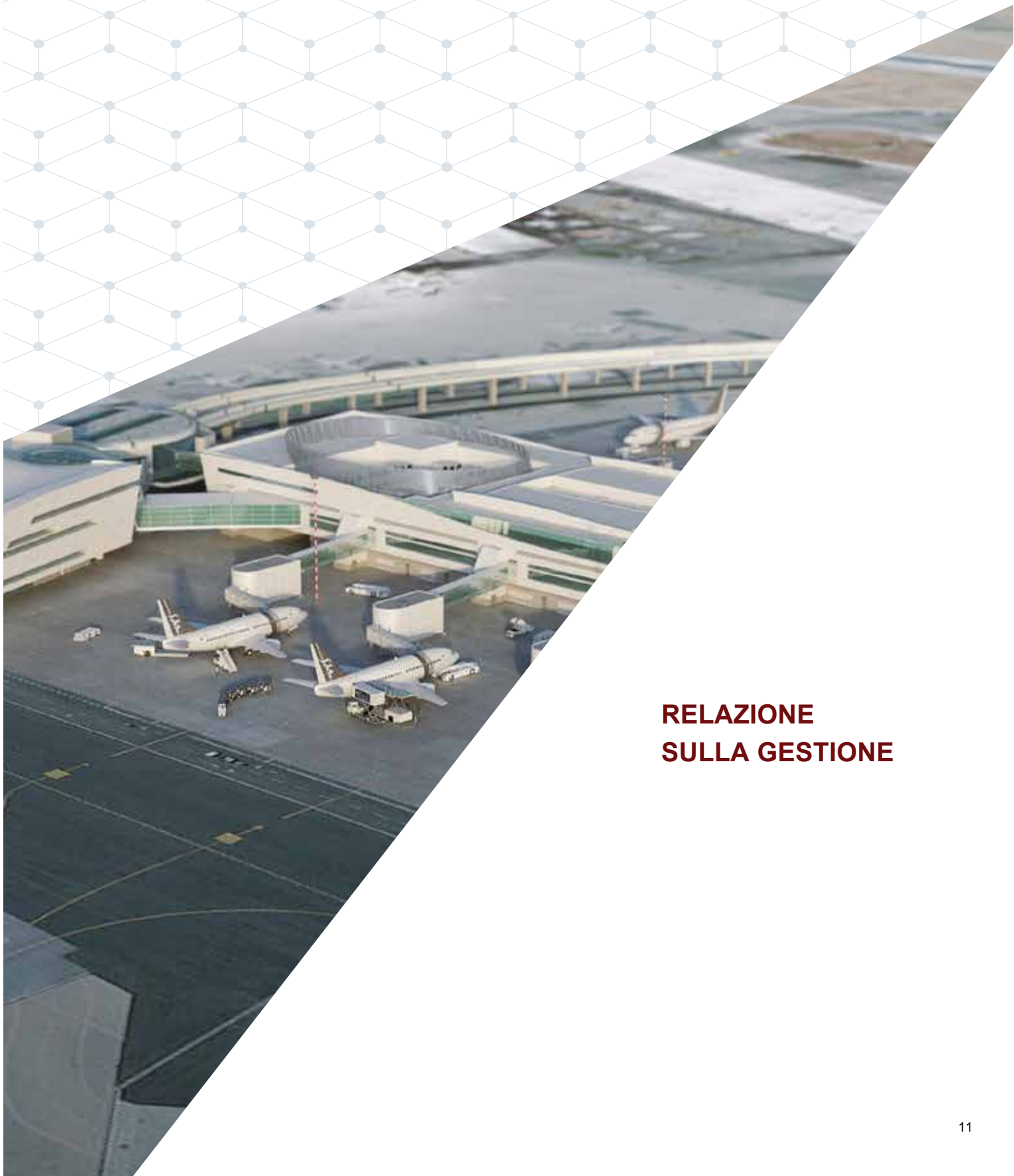


Imprese collegate e altre imprese



(*) ADR SpA detiene, inoltre, una quota del 25% nel Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione.





**RELAZIONE
SULLA GESTIONE**

Relazione sulla gestione

L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA	13
Scenario di riferimento	14
Andamento economico-finanziario consolidato	25
Le attività del Gruppo ADR	36
Investimenti del Gruppo ADR	41
Fattori di rischio del Gruppo ADR	46
Andamento economico-finanziario di ADR S.p.A.	53
Le partecipazioni	61
La Convenzione – Contratto di Programma	65
LA SEZIONE DI SOSTENIBILITÀ	73
Risorse umane	74
Sicurezza aeroportuale (safety)	80
Relazioni con il territorio	82
Qualità del servizio	83
Fornitori	85
Ambiente	87
ALTRE INFORMAZIONI	94
Nota sull'incendio del 6-7 maggio 2015 presso lo scalo di Fiumicino	95
Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento	97
Rapporti infragruppo e con parti correlate	102
Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	103
Evoluzione prevedibile della gestione	106
ORDINE DEL GIORNO	107
Ordine del giorno	108
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	109
Proposte all'Assemblea degli Azionisti	110

L'ATTIVITÀ CARATTERISTICA



Scenario di riferimento

Andamento del settore aeroportuale

Aviation

Nel corso del 2015, si è osservata una crescita dell'economia globale e, contestualmente, si è verificato un sensibile calo dei prezzi del petrolio: tale scenario ha favorito, con riferimento al settore del trasporto aereo, un'importante crescita del traffico.

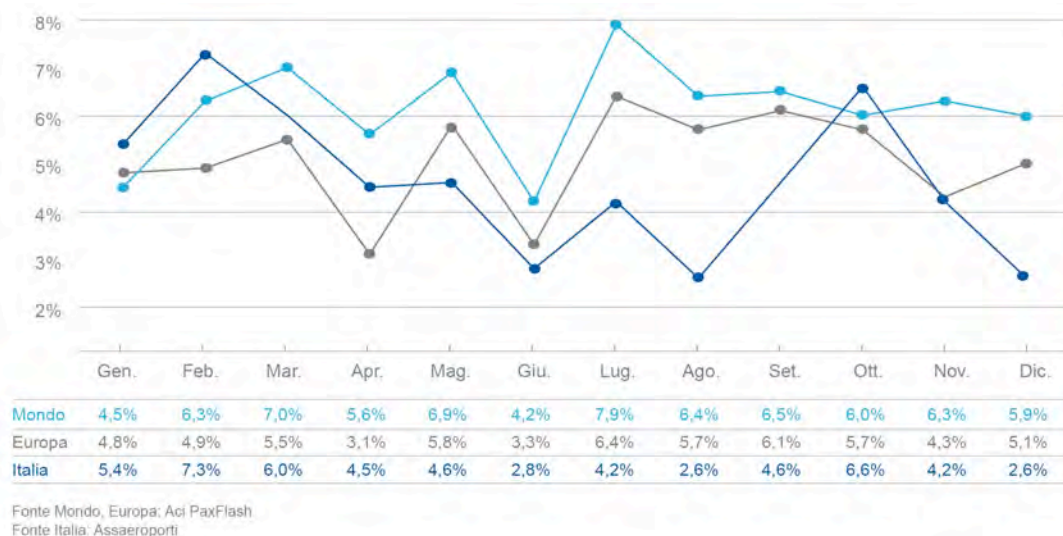
Gli aeroporti, a livello mondiale, hanno registrato complessivamente una movimentazione di circa 5,5 miliardi di passeggeri e 85,6 milioni di tonnellate di merce, in incremento, rispettivamente, del 6,1% e del 2,3%, rispetto ai valori del 2014³.

La crescita del traffico passeggeri nel Mondo scaturisce dall'effetto combinato dello sviluppo del segmento internazionale (+6,2%) e di quello domestico (+6,2%): complessivamente, si registra un andamento positivo per tutte le aree geografiche, con una crescita che oscilla tra la sostanziale stabilità dell'Africa (-0,1%) e la significativa crescita del Medio Oriente (11,3%).

Con riferimento al mercato europeo, il 2015 è stato un anno di importante sviluppo del traffico passeggeri (+5,0% rispetto al 2014), cui hanno contribuito, in misura sostanzialmente bilanciata, entrambi i segmenti di mercato (internazionale +4,8% e domestico +5,2%).

In Italia, il settore del trasporto aereo è stato caratterizzato da uno sviluppo dei volumi trasportati⁴: il traffico passeggeri è aumentato del +4,5%; in particolare, l'ambito internazionale è cresciuto del +6,8%, mentre più contenuto è stato l'incremento del traffico domestico (+1,2%). Anche il traffico merci è stato interessato da una crescita dei volumi pari al +3,6%.

GRAFICO 1. Variazione percentuale rispetto al 2014 del traffico passeggeri: Mondo, Europa e Italia



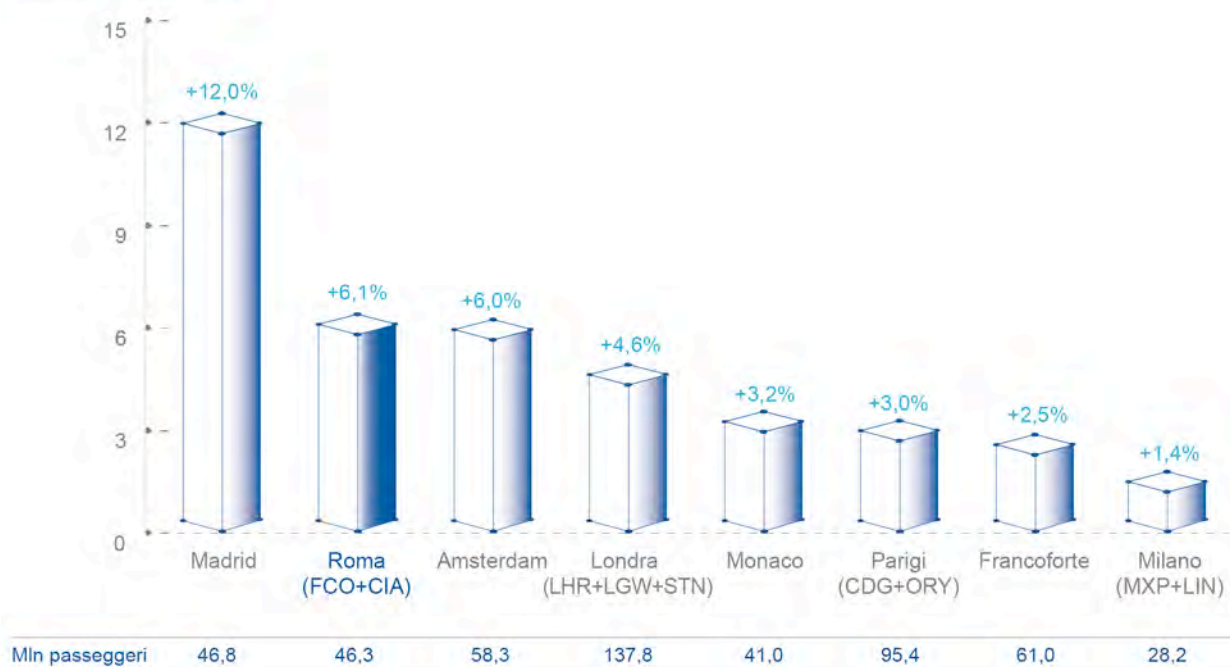
³ Fonte: ACI Pax/Freight Flash Report (gennaio-dicembre 2015).

⁴ Fonte: Assaeroporti (gennaio-dicembre 2015).

Il sistema aeroportuale romano è il sesto in Europa per volume di traffico passeggeri. I principali operatori aeroportuali europei hanno evidenziato, nel 2015, risultati compresi tra il +1,4% di Milano e il +12,0% di Madrid; nel grafico che segue sono riportati i volumi di traffico complessivi e i relativi scostamenti percentuali rispetto all'anno precedente.

GRAFICO 2. Risultati dei principali sistemi aeroportuali in Europa

(Variazioni % 2015 vs. 2014)



Fonte, per gli altri scali: ACI, *Airports Council International* 2015

Non Aviation

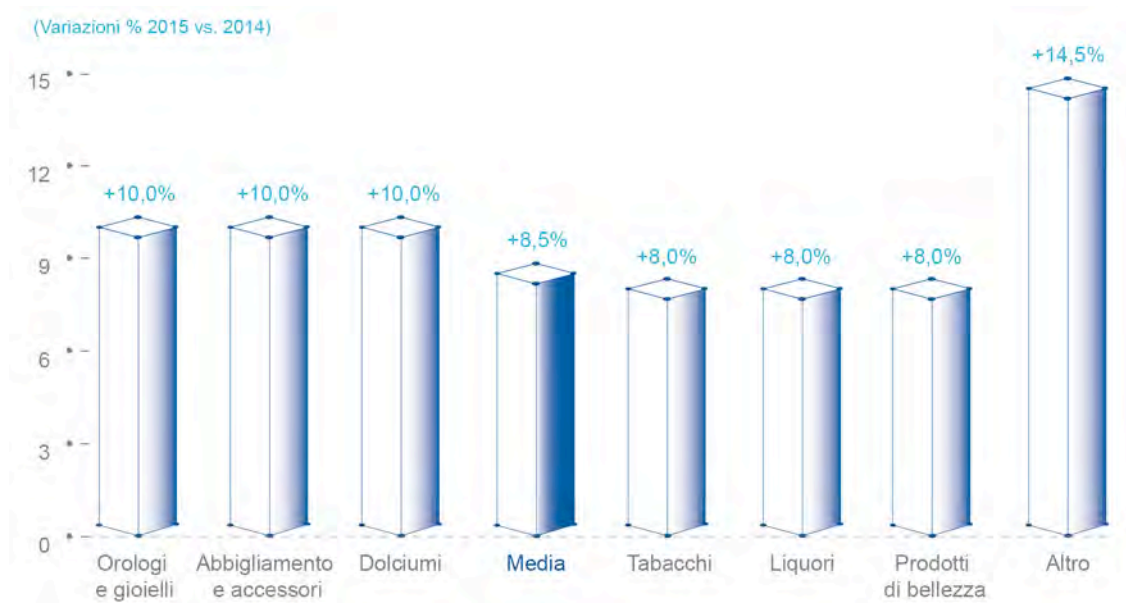
Il mercato del *Travel Retail* ha registrato un andamento complessivamente positivo sia a livello nazionale che internazionale. In particolare, a livello europeo, la *performance* del settore ha registrato una crescita dei volumi di spesa dell'8,5%⁵, principalmente derivante dai seguenti fenomeni:

- andamento delle valute che ha favorito alcuni segmenti di passeggeri con capacità di spesa superiore alla media (es. Cina, USA, etc.), nonostante il calo registrato in alcuni mercati (es. Russia);
- crescita dei passeggeri con un *mix* premiante per il settore (crescita segmento UE ed Extra-UE).

Come presentato nel Grafico 3, le categorie con più elevato tasso di crescita sono state: *Orologi e Gioielli*, *Abbigliamento e Accessori* (comprensiva del segmento "Lusso") e *Dolciumi*. Hanno espresso una crescita inferiore alla media del settore, seppure in aumento rispetto al 2014, i segmenti *Tacchi*, *Liquori* e *Prodotti di bellezza* (Profumeria e Cosmesi).

⁵ Indice ETRC (*European Travel Retail Confederation*) Sales – Dati relativi al periodo gennaio-dicembre 2015.

GRAFICO 3. *Travel Retail*, Variazione percentuale dei volumi di spesa per categoria rispetto al 2014⁶



⁶ Indice ETRC (*European Travel Retail Confederation*) Forecast 2015.

Sistema aeroportuale romano

Aviation

Nel corso del 2015, nel sistema aeroportuale romano sono transitati circa 46,3 milioni di passeggeri, con un incremento del +6,1% rispetto all'anno precedente. In termini di capacità si è registrato un aumento dei movimenti (+1,7%), del tonnellaggio aeromobili (+2,9%) e dei posti offerti (+3,1%). L'incremento più che proporzionale dei passeggeri rispetto alla capacità offerta ha determinato un miglioramento del tasso medio di riempimento dei voli (77,3%), cresciuto di 2,2 punti percentuali.

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

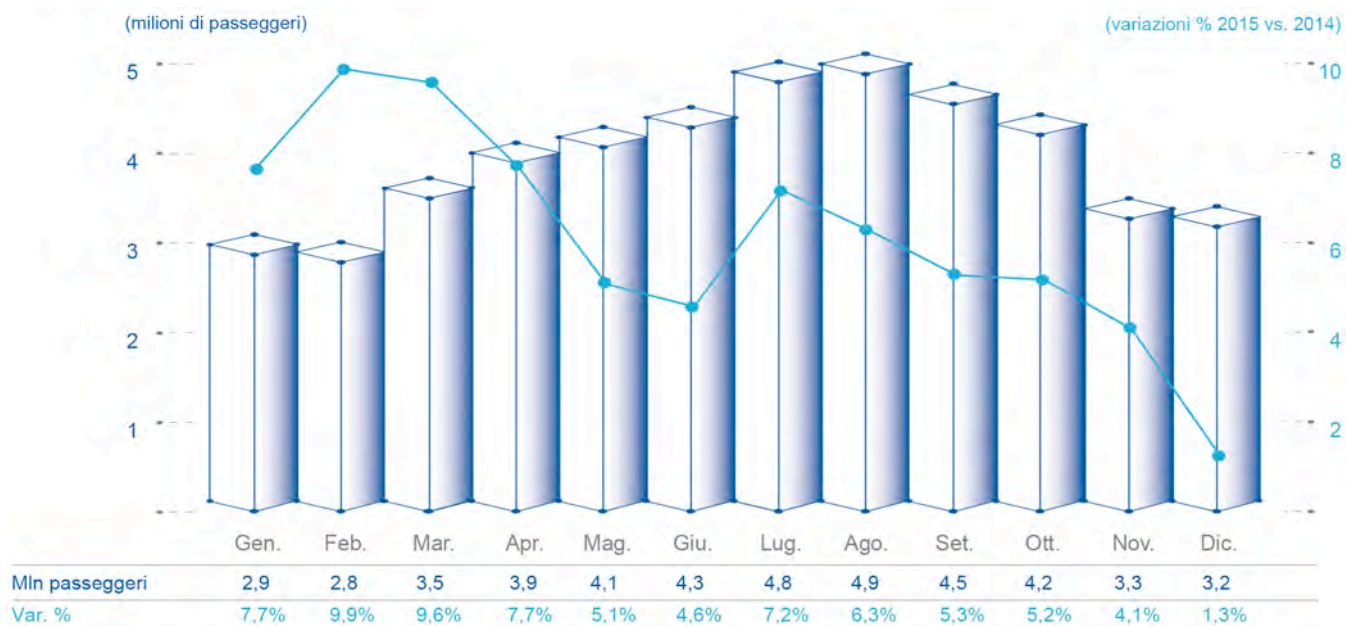
	2015	2014	Δ%
Movimenti (n°)	368.370	362.172	1,7%
Fiumicino	315.217	312.118	1,0%
Ciampino	53.153	50.054	6,2%
Passeggeri (n°)	46.297.409	43.648.394	6,1%
Fiumicino	40.463.208	38.623.400	4,8%
Ciampino	5.834.201	5.024.994	16,1%
di cui: imbarcati	23.080.357	21.730.973	6,2%
Fiumicino	20.160.195	19.209.331	5,0%
Ciampino	2.920.162	2.521.642	15,8%
Merci (t.)	153.883	150.297	2,4%
Fiumicino	138.235	134.687	2,6%
Ciampino	15.648	15.610	0,2%
Vettori (n°)⁷			
Fiumicino	93	96	(3,1%)
Ciampino	2	2	0,0%
Destinazioni (n°)⁷			
Fiumicino	213	206	3,4%
Ciampino	66	60	10,0%

Nonostante il complesso scenario mondiale, caratterizzato da una serie di criticità politico-economiche (terrorismo, svalutazione rublo, crisi africana ecc.), cui si è aggiunto l'evento "incendio" che ha colpito Fiumicino il 7 maggio, determinando la chiusura del Terminal 3 e del Molo D con ripercussioni sulla capacità dello scalo fino al 18 luglio. Nel corso del 2015 si è assistito a un graduale e progressivo ampliamento del *network*, sia in termini di nuovi collegamenti che di incremento dell'offerta sulle destinazioni già servite, che ha consentito un incremento dei volumi di traffico.

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

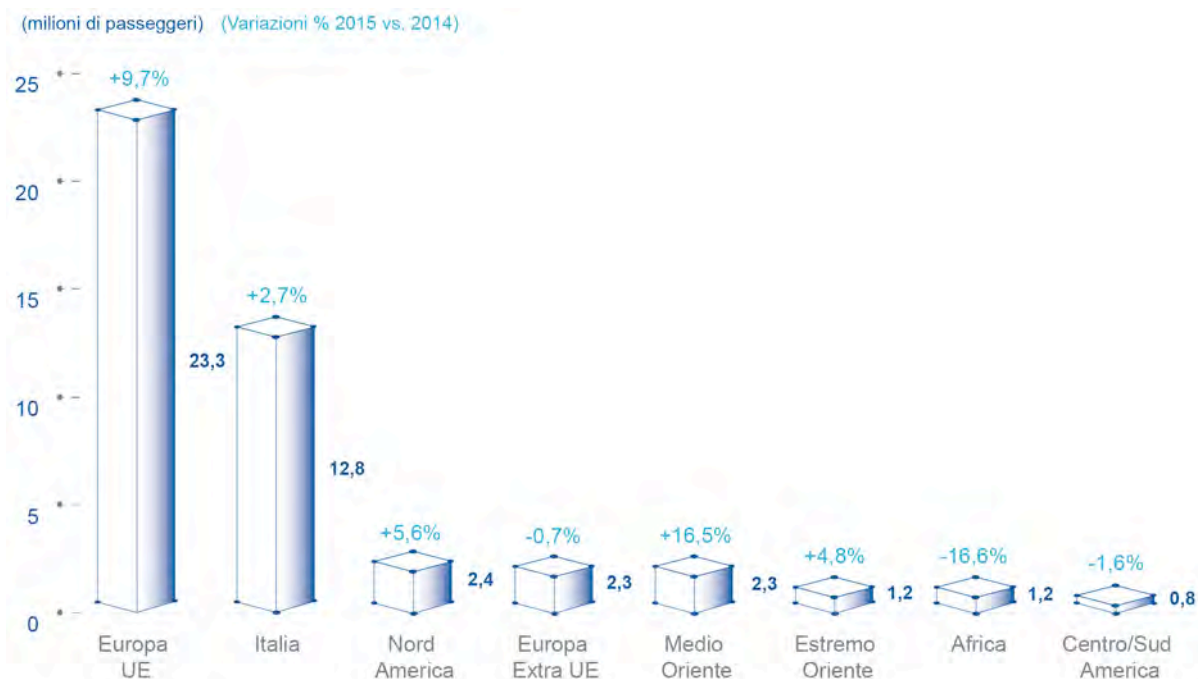
⁷ Sono determinati in relazione al traffico passeggeri commerciale che, nell'anno, abbiano effettuato almeno un volo andata / ritorno a settimana (o 104 movimenti all'anno).

GRAFICO 1. Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano rispetto al 2014



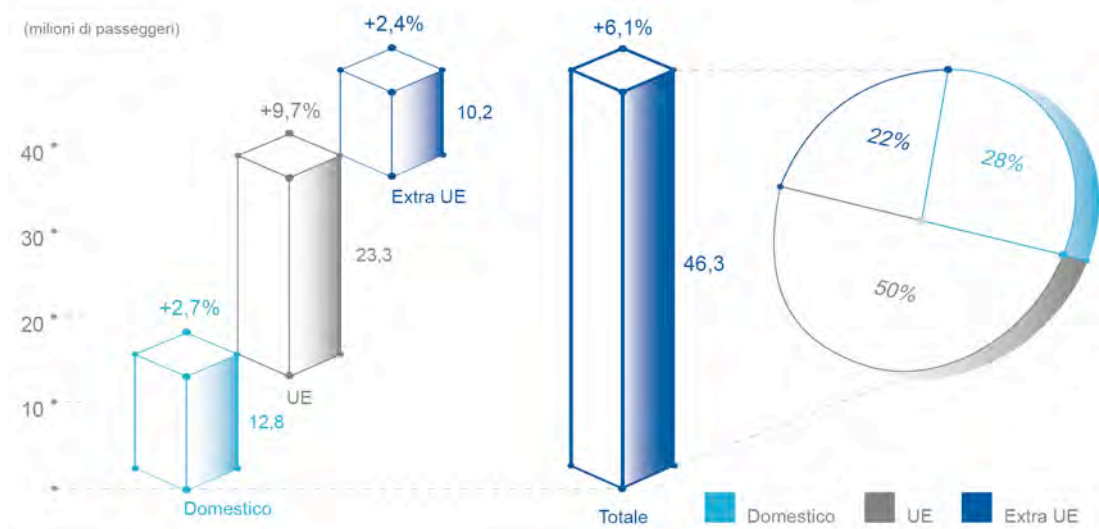
In termini di distribuzione dei passeggeri per area geografica, sono da evidenziare le crescite del Medio Oriente (+16,5%), dell'Europa UE (+9,7%), del Nord America (+5,6%) e dell'Estremo Oriente (+4,8%), sostanzialmente stabile l'Europa Extra UE (-0,7%), in calo le rimanenti aree (Africa -16,6% e Centro Sud America -1,6%). Il volume di traffico sul segmento domestico ha registrato un incremento pari al +2,7%.

GRAFICO 2. Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per Area Geografica



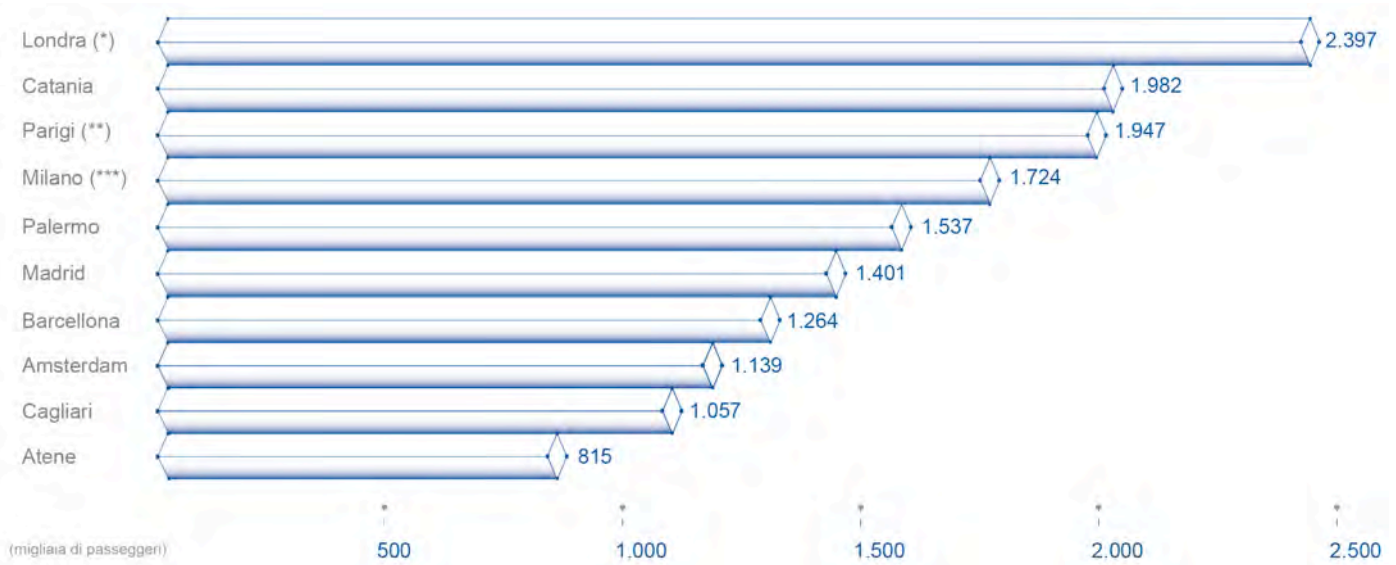
Nella più sintetica ripartizione per ambito, si evidenzia come il segmento UE abbia rappresentato, per il sistema aeroportuale romano, il principale *driver* di crescita (+9,7% con una quota del 50% rispetto al traffico totale), sostenuto dal miglioramento anche del segmento Extra-UE (+2,4%) e del già precedentemente citato sviluppo del traffico domestico (+2,7%).

GRAFICO 3. Composizione del traffico 2015 per il sistema aeroportuale romano (milioni di passeggeri)



In termini di *network*, il sistema aeroportuale romano, con i due scali di Fiumicino e Ciampino, ha stabilmente collegato circa 240 destinazioni attraverso circa 100 compagnie. I vettori e le destinazioni più significative sono riportate nei seguenti grafici.

GRAFICO 4. Principali destinazioni servite

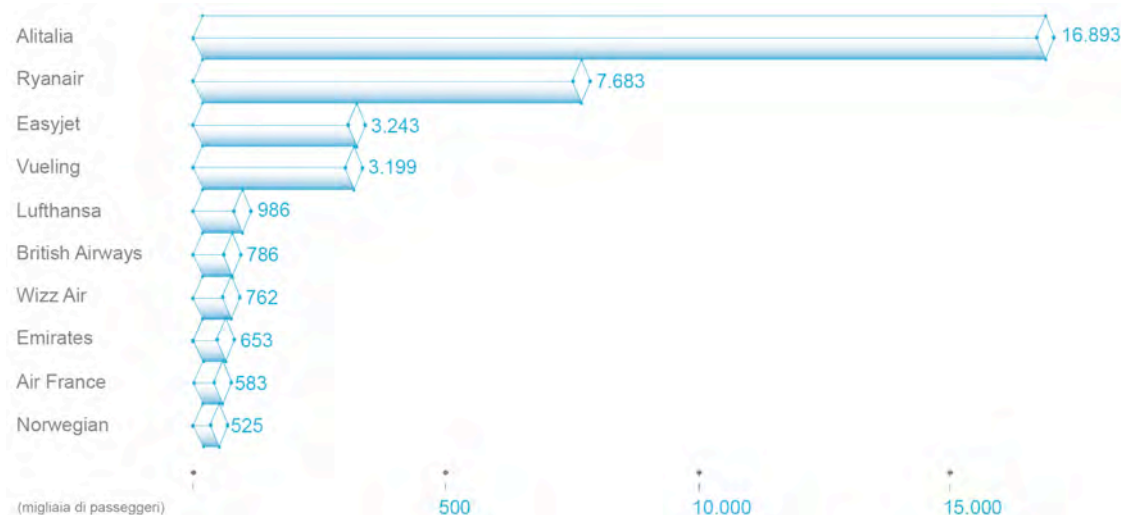


(*) Londra: Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton, London City

(**) Parigi: Charles de Gaulle, Orly, Le Bourget

(***) Milano: Linate, Malpensa

GRAFICO 5. Principali vettori



Fiumicino

Nello scalo di Fiumicino, che ha collegato stabilmente Roma con più di 210 destinazioni, sono transitati circa 40,5 milioni di passeggeri (1,8 milioni in più rispetto al 2014, pari al +4,8%).

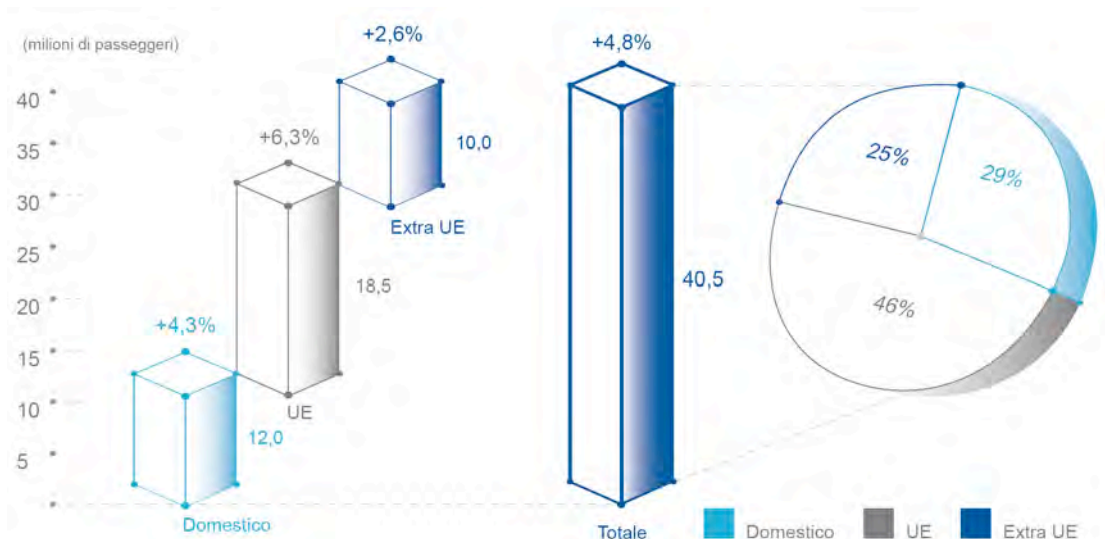
Analizzando i risultati delle singole aree geografiche, si rileva che il miglioramento dei volumi è l'effetto combinato del miglioramento sia del mercato domestico, sia di quello internazionale.

I flussi internazionali sono aumentati del +4,9%, con una crescita pari a circa 1,3 milioni di passeggeri addizionali, per un totale di circa 28,5 milioni di passeggeri: tale incremento è dovuto principalmente al traffico con le destinazioni dell'Unione Europea (circa 18,5 milioni di passeggeri, +6,3%), a fronte della più contenuta crescita del mercato Extra-UE (+2,6%).

Il segmento domestico consolida la *performance* positiva dello scalo, registrando, con 12 milioni di passeggeri trasportati, una crescita del +4,3% (incremento di circa 500 mila passeggeri rispetto al 2014) attribuibile all'apertura di nuovi collegamenti nazionali sia da parte di Alitalia, sia di altri vettori.

La capacità media di riempimento degli aeromobili (*load factor*) si è attestata al 76,4%, con una crescita di 1,8 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

GRAFICO 6. Composizione del traffico 2015 per lo scalo di Fiumicino (milioni di passeggeri)



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

- Europa (+5,7%): il traffico complessivo da/per l'Europa (UE ed Extra UE) ha rappresentato il 51,2% del traffico passeggeri di Fiumicino. Le destinazioni Europee intra-UE, che maggiormente hanno contribuito al raggiungimento della *performance* complessiva, hanno registrato una crescita dei passeggeri del +6,3%. Da un'analisi di maggiore dettaglio dei dati per nazione, si evidenziano le buone *performance* sui collegamenti con la Spagna (+453 mila passeggeri), la Germania (+224 mila passeggeri), la Francia (+110 mila passeggeri) e l'Olanda (+109 mila passeggeri);
- Medio Oriente (+16,6%): i risultati positivi sono da attribuire allo sviluppo del traffico con i Paesi della Penisola Arabica, che hanno fatto segnare un rilevante incremento del traffico (+26,0%), grazie al consolidamento delle rotte avviate negli anni precedenti (Dubai di Emirates, Abu Dhabi di Etihad) che hanno inoltre incrementato, nel 2015, la propria offerta, nonché all'ulteriore aumento di capacità di Qatar Airways per Doha;
- Nord America (+5,6%): l'incremento del traffico è riconducibile principalmente all'attivazione del nuovo collegamento stagionale di United Airlines per Chicago, unitamente all'estensione dell'operatività dei voli di Air Canada per Toronto e Montreal e ad ulteriori incrementi di capacità e frequenze su diverse destinazioni americane;
- Estremo Oriente (+4,8%): lo sviluppo è da attribuirsi alle molteplici novità avviate nel corso dell'anno (i nuovi collegamenti di Alitalia per Seoul, di Asiana Airlines per Seoul, di Hainan Airlines per Chongqing e Xi'an, di China Southern Airlines per Canton via Wuhan), nonché al consolidamento di Delhi di Air India (partita a giugno 2014) e ad ulteriori incrementi di capacità e frequenze su diverse destinazioni;
- Centro Sud America (-1,5%): il calo è imputabile al trascinarsi degli effetti negativi della chiusura, da parte di Alitalia, del collegamento con Caracas (fine maggio 2014) ed alla riduzione di capacità, sempre da parte di Alitalia, su San Paolo (da agosto 2015);
- Africa (-19,3%): la *performance* è condizionata dall'acuirsi delle criticità geo-politiche che ha determinato una generalizzata contrazione dei flussi di traffico sull'area nordafricana.

La tabella che segue sintetizza i maggiori sviluppi (nuovi collegamenti e incrementi di frequenze su rotte già servite) del 2015.

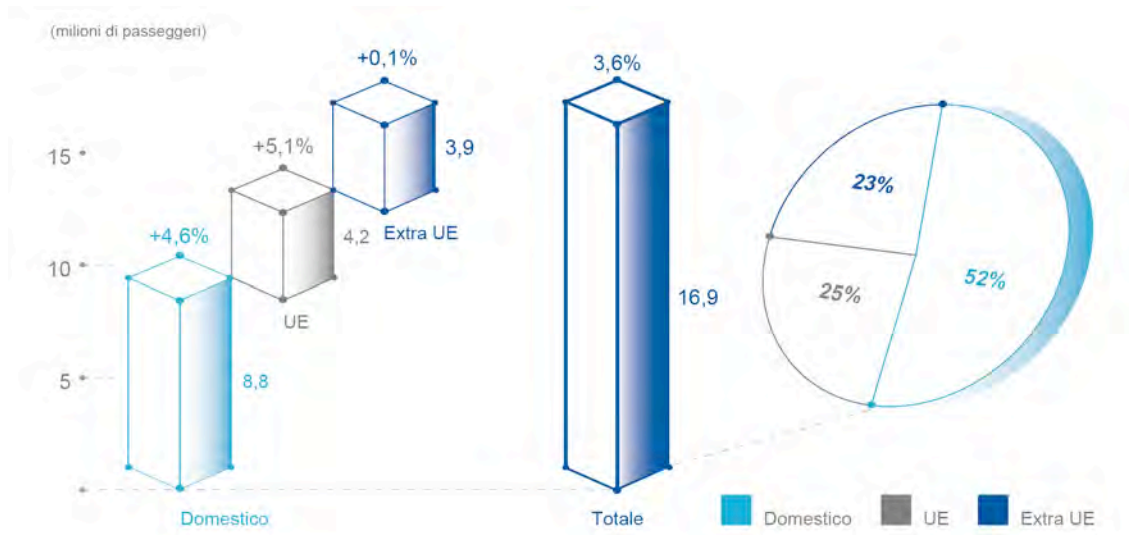
TABELLA 2. Nuovi collegamenti ed incrementi di frequenze del 2015

AMBITO	TIPOLOGIA	VETTORE	DESTINAZIONE
DOMESTICO	Nuovi collegamenti	Alitalia	Pescara, Perugia
		Blue Air	Torino
		Ryanair	Bari, Brindisi, Comiso
		Vueling	<i>Stagionali</i> : Lampedusa
UE	Nuovi collegamenti	Blue Air	Iasi Monaco
		easyJet	<i>Stagionali</i> : Alicante, Kos, Zacinto, Santiago de Compostela
		Jetairfly	Anversa, Ostenda
		Ryanair	Marsiglia, Siviglia
		Vueling	Nizza, Londra LGW, Bilbao, Gran Canaria, Vienna, Stoccarda, Lione, Madrid, Lanzarote <i>Stagionali</i> : Rennes, Budapest, Lemnos, Cefalonia, Larnaca, Pola, Kos, Mitilene, Karpathos, Samos
	Incrementi di frequenze su rotte già servite	Air Berlin	Dusseldorf
		easyJet	Lione, Vienna
EXTRA UE	Nuovi collegamenti	Alitalia	Seoul
		Asiana Airlines	Seoul
		China Southern	Canton
		Hainan Airlines	Chongqing, Xi'an
		Sun Express	<i>Stagionali</i> : Smirne
		Turkish Airlines	Istanbul SAW
		United	Chicago
		Vueling	<i>Stagionali</i> : Reykjavik
	wowAir	<i>Stagionali</i> : Reykjavik	
	Incrementi di frequenze / capacità su rotte già servite	Air Canada	Montreal, Toronto
		Alitalia	Rio de Janeiro
		Cathay Pacific	Hong Kong
		Delta Airlines	New York, Detroit, Atlanta
		Etihad Airways	Abu Dhabi
		Emirates	Dubai
		Korean Air	Seoul
Qatar Airways		Doha	
Singapore Airlines	Singapore		

Le dinamiche del traffico passeggeri sullo scalo di Fiumicino sono influenzate dall'andamento del vettore principale (Alitalia, con una quota di circa il 42% del traffico), la cui *performance* nel 2015 è stata caratterizzata da un incremento dei passeggeri trasportati pari al +3,6% rispetto all'anno precedente, trainato dalla crescita del mercato domestico (+4,6%) e da quella, seppur più contenuta, del mercato internazionale (+2,6%).

Con riferimento a quest'ultimo, cresce significativamente il segmento Europa UE (+5,1%), mentre si mantiene sostanzialmente stabile il segmento Extra UE (+0,1%).

GRAFICO 7. Composizione del traffico 2015 per il vettore Alitalia



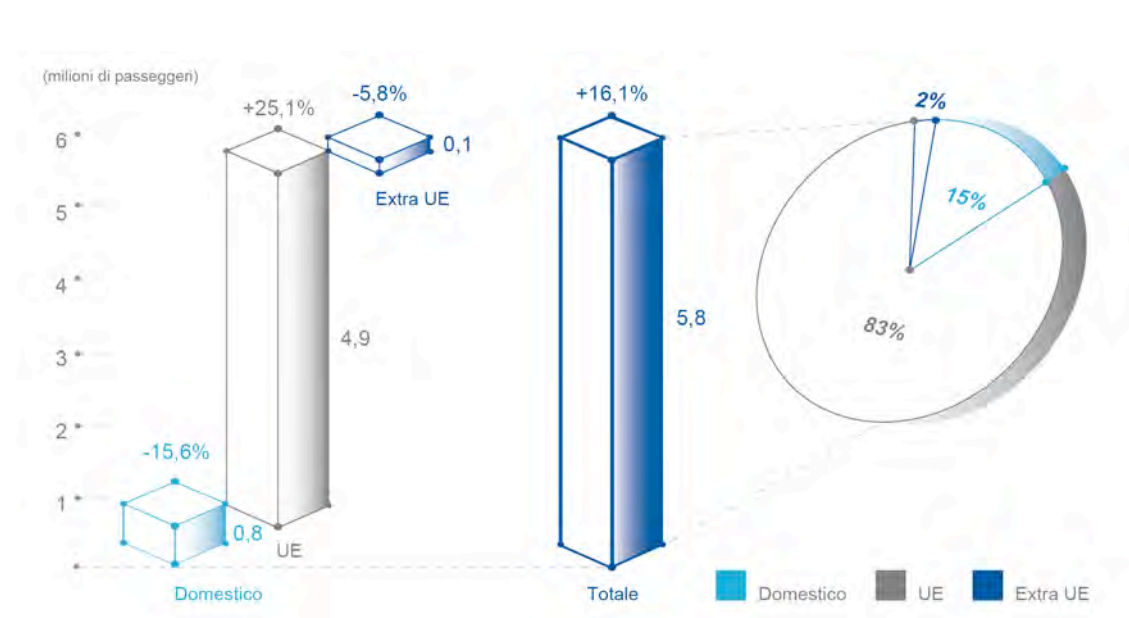
Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha registrato, nel 2015, un incremento dei passeggeri trasportati del +16,1%, un corrispondente aumento dei movimenti (+6,2%) e dei posti offerti a bordo degli aeromobili (+9,7%). Anche la capacità di riempimento degli aeromobili è cresciuta (+4,7 punti percentuali), attestandosi all'84,6%. Occorre, tuttavia, evidenziare che parte della crescita va imputata all'immissione di capacità e traffico che si è registrata, dal 7 maggio al 18 luglio 2015, a seguito dell'incendio che ha colpito Fiumicino e che ha reso necessario lo spostamento di un cospicuo numero di voli sul secondo scalo romano.

I passeggeri trasportati verso le destinazioni UE, che hanno rappresentato l'83,2% del traffico totale, sono cresciuti del +25,1%, mentre il segmento domestico ha registrato una flessione del -15,6%, riconducibile essenzialmente allo spostamento dei voli di Ryanair per Bari, Brindisi e Comiso su Fiumicino a partire dalla stagione *Summer* 2015.

Ryanair, principale vettore operante sullo scalo, ha registrato una crescita dei passeggeri trasportati rispetto al 2014 pari all'11,6%, mentre Wizz Air del +14,4%.

GRAFICO 8. Composizione del traffico 2015 per lo scalo di Ciampino



Non aviation

Le attività *non aviation*, all'interno del sistema aeroportuale romano, hanno generato il 27,0% dei ricavi da gestione aeroportuale derivanti dalle attività del Gruppo Aeroporti di Roma ("Gruppo ADR"). La *performance* del comparto è risultata sostanzialmente stabile rispetto al 2014 (+0,3%); in particolare, si evidenzia la crescita delle subconcessioni commerciali (+2,0%), tuttavia non in linea con l'incremento dei passeggeri e penalizzata dalle conseguenze dell'incendio al Terminal 3. Le *Core Categories* hanno fatto registrare *performance* molto positive (+7,6%), sostenute dalla crescita del traffico, dall'impatto positivo dell'andamento delle valute e nonostante la chiusura del principale punto vendita in area *Extra Schengen* quale conseguenza dell'incendio. Il segmento *Food & Beverage* registra una crescita più contenuta (+2,6%), principalmente da ricondursi alla riduzione dell'offerta conseguente alle chiusure di punti vendita a seguito dell'incendio. Il segmento *Specialist Retail* è stato quello più colpito dagli impatti dell'incendio (-5,1%), soprattutto a causa dell'elevato numero di punti vendita rimasti chiusi in conseguenza dello stesso.

TABELLA 1. Principali indicatori delle attività *non aviation* per Fiumicino

	U.M.	2015	2014	Δ%
Spesa media negozi	€ / pax partente	12,18	12,66	(3,8%)
Area <i>retail</i> per milione di passeggeri	m ² medi	639	710	(10,0%)
Spesa media ristorazione	€ / pax partente	4,73	4,72	0,2%
Area ristorazione per milione di passeggeri	m ² medi	568	623	(8,8%)
Spesa media Parcheggi Passeggeri	€ / pax originante	1,42	1,49	(4,7%)

TABELLA 2. Principali indicatori delle attività *non aviation* per Ciampino

	U.M.	2015	2014	Δ%
Spesa media negozi	€ / pax partente	4,77	4,20	13,6%
Area <i>retail</i> per milione di passeggeri	m ² medi	287	327	(12,2%)
Spesa media ristorazione	€ / pax partente	3,12	2,95	5,8%
Area ristorazione per milione di passeggeri	m ² medi	230	194	18,6%
Spesa media Parcheggi Passeggeri	€ / pax originante	0,72	0,82	(12,2%)

Andamento economico-finanziario consolidato

Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2014.

Nel 2015 risulta pienamente operativa la controllata Airport Cleaning S.r.l. ("Airport Cleaning"), che ha iniziato la sua attività nel mese di maggio 2014, mentre nell'esercizio a confronto faceva ancora parte del Gruppo ADR la controllata ADR Engineering S.p.A. che è stata ceduta alla controllante Atlantia S.p.A. ("Atlantia") nel mese di dicembre 2014.

Gestione economica consolidata

I risultati economici dell'esercizio sono stati condizionati in modo significativo dagli effetti causati dall'incendio che nella notte tra il 6 ed il 7 maggio ha interessato il Terminal 3 dell'aeroporto di Fiumicino.

Oltre ad impatti negativi sui ricavi, rilevabili sia in ambito "*aviation*" che commerciale ed essenzialmente riconducibili alle penalizzazioni operative concentrate soprattutto nel periodo pre-estivo, la cui portata è ancora oggi oggetto di analisi in contraddittorio con i periti assicurativi, si è registrato anche un significativo impatto sui costi operativi (connessi alle operazioni di salvataggio/ripristino attivate a seguito dell'incendio), rispetto ai quali si è tuttavia ritenuto, esclusivamente sulla base di un opportuno principio di prudenza non essendo ancora concluse le attività peritali, prevedere in bilancio risarcimenti assicurativi in misura non integrale.

Data la rilevanza dell'evento si farà riferimento, nell'articolazione dei commenti, ove possibile, agli impatti riferibili al sinistro in questione.

Nell'esercizio 2015, il traffico passeggeri ha registrato comunque una crescita del +6,1% che si è riflessa positivamente sui ricavi da gestione aeroportuale del Gruppo.

TABELLA 1. Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	772.032	726.039	45.993	6,3%
<i>ricavi aviation</i>	565.312	519.980	45.332	8,7%
<i>ricavi non aviation</i>	206.720	206.059	661	0,3%
Ricavi per servizi di costruzione	155.055	70.939	84.116	118,6%
Altri ricavi operativi	29.982	23.847	6.135	25,7%
Totale ricavi	957.069	820.825	136.244	16,6%
Costi esterni gestionali	(185.905)	(143.947)	(41.958)	29,1%
Costi dei servizi di costruzione	(148.509)	(60.948)	(87.561)	143,7%
Canoni concessori	(33.599)	(31.464)	(2.135)	6,8%
Costo del personale	(143.651)	(124.433)	(19.218)	15,4%
Totale costi operativi netti	(511.664)	(360.792)	(150.872)	41,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	445.405	460.033	(14.628)	(3,2%)
Ammortamenti	(70.827)	(68.661)	(2.166)	3,2%
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	(106.460)	(120.371)	13.911	(11,6%)
Risultato operativo (EBIT)	268.118	271.001	(2.883)	(1,1%)
Proventi (oneri) finanziari	(49.047)	(55.405)	6.358	(11,5%)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	3.757	1.009	2.748	272,3%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	222.828	216.605	6.223	2,9%
Imposte	(86.253)	(80.265)	(5.988)	7,5%
Risultato netto attività operative in funzionamento	136.575	136.340	235	0,2%
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) dell'esercizio	136.575	136.340	235	0,2%
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	0	(169)	169	(100,0%)
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo	136.575	136.509	66	0,0%

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 772,0 milioni di euro, sono aumentati del 6,3% rispetto all'esercizio a confronto, per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+8,7%) trainate, oltre che dalla componente di adeguamento tariffario, anche dal positivo andamento del traffico. Il comparto *non aviation*, invece, è risultato sostanzialmente in linea con l'anno precedente (+0,3%). Su questo ambito, infatti, è risultato più incisivo l'effetto dell'incendio sia per quanto attiene le subconcessioni commerciali, cresciute solo del 2,0%, che per quelle immobiliari, in calo del -5,9% rispetto all'esercizio precedente. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Le attività del Gruppo ADR".
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 155,1 milioni di euro e registrano un consistente aumento (+84,1 milioni di euro) rispetto all'esercizio a confronto, in linea con l'aumento degli investimenti realizzati nell'esercizio, regolati da specifica convenzione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (nel seguito "ENAC").
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 30,0 milioni di euro ed includono la migliore stima, calcolata su base prudenziale sulla base delle conoscenze dello *status* di gestione del sinistro ad oggi, del risarcimento assicurativo riferibile alla copertura degli *extra*-costi e dei costi di ripristino e salvataggio sostenuti a causa dell'incendio (di cui 5 milioni già incassati a titolo di acconto). Si ricorda che questa voce di conto economico accoglieva, nel 2014, un provento non ricorrente di 10,4 milioni di euro riferito all'incasso di crediti privilegiati vantati verso l'amministrazione straordinaria di Alitalia già pru-

dentemente portati a perdita nel 2008, oltre al riassorbimento di fondi rischi e oneri per 4,7 milioni di euro derivante dall'aggiornamento del valore di probabili passività per il Gruppo, ridimensionatesi anche grazie alla positiva conclusione di accordi transattivi.

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali, pari a 185,9 milioni di euro, si incrementano complessivamente di 42,0 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto per l'effetto combinato delle seguenti variazioni:
 - riduzione dei costi per materie prime e materiali di consumo per 0,2 milioni di euro, derivante dai minori costi dell'energia elettrica attribuibili alla componente prezzo (-1,4 milioni di euro), in parte compensati dall'incremento dei costi di acquisto del vestiario e dei materiali di pulizia (+1,2 milioni di euro);
 - aumento dei costi per servizi per 41,1 milioni di euro, principalmente per l'incidenza dei costi di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio e degli *extra*-costi sostenuti per effetto dell'incendio del Terminal 3. Inoltre, tale incremento è ascrivibile ai costi focalizzati sul miglioramento della qualità (manutenzioni ordinarie e servizi di sicurezza e vigilanza) e sullo sviluppo commerciale (iniziative promozionali), parzialmente compensato dalla riduzione dei costi esterni per pulizie conseguenza del progetto di internalizzazione delle attività di pulizia affidate alla controllata Airport Cleaning. Proprio con il contributo della specifica società del Gruppo dedicata allo svolgimento di tali servizi, nel corso del 2015 è stato ampliato il perimetro di attività gestite direttamente inglobando anche le attività di pulizia del cosiddetto "lotto Ovest" dell'aeroporto di Fiumicino;
 - incremento di 0,2 milioni di euro dei costi per godimento beni di terzi e di 0,9 milioni di euro degli altri costi operativi.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 148,5 milioni di euro, aumentano di 87,6 milioni di euro rispetto all'esercizio 2014, in linea con il già citato programma di sviluppo infrastrutturale regolato da convenzione con ENAC.
- L'onere per canoni concessori ammonta a 33,6 milioni di euro, con un incremento di 2,1 milioni di euro conseguente principalmente all'incremento del traffico.
- Il Costo del personale, pari a 143,7 milioni di euro, registra un aumento del 15,4% (+19,2 milioni di euro) per effetto principalmente della maggiore forza media impiegata dal Gruppo ADR (+443 fte). Tale incremento è riconducibile alla citata internalizzazione delle attività di pulizia, alla componente incendio del Terminal T3 (aumento presidi) con un riflesso diretto sul dimensionamento degli organici delle società operative ADR Assistance S.r.l. (nel seguito "ADR Assistance"), ADR Security S.r.l. ("ADR Security" nel seguito) ed Airport Cleaning, nonché alle iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza al passeggero ed alla realizzazione del Piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma.

Margine operativo lordo

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 445,4 milioni di euro, in flessione di 14,6 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto (-3,2%).

Tale variazione è comunque influenzata negativamente dalla perdita dei ricavi ("*aviation*" e commerciali) conseguente alla ridotta operatività dell'aeroporto di Fiumicino a seguito dell'incendio di una parte del Terminal 3. Essendo ancora in corso da parte dei periti assicurativi l'analisi delle perdite di reddito subite da ADR (cosiddetti "danni indiretti"), nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 non è stato rilevato alcun provento riconducibile ai risarcimenti assicurativi ottenibili a fronte di tali perdite.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 70,8 milioni di euro (+2,2 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 106,5 milioni di euro (120,4 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento del fondo di rinnovo, pari a 83,9 milioni di euro (104,6 milioni di euro nell'esercizio 2014), in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nell'ultimo piano aziendale approvato. Si ricorda che rientrano in tale categoria gli investimenti 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. Il suddetto accantonamento include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio, iscritta al netto della migliore stima del risarcimento assicurativo a copertura di tale tipologia di danno;
- accantonamenti a fondi rischi ed oneri pari a 20,9 milioni di euro (5,4 milioni di euro nel 2014) i quali includono, tra l'altro, una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità. A tal riguardo, alla data odierna, risultano pervenute circa 150 richieste di risarcimento da terzi (vettori, *handlers*, subconcessionari e passeggeri) solo in parte supportate da una quantificazione puntuale dei danni, quantificate, ad oggi, in circa 100 milioni di euro;
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 1,7 milioni di euro (-8,6 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto).

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a 268,1 milioni di euro, con una diminuzione di 2,9 milioni di euro (-1,1%) rispetto all'esercizio precedente.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 49,0 milioni di euro, diminuiscono complessivamente di 6,4 milioni di euro (-11,5%) grazie ai minori interessi passivi (-2,4 milioni di euro) maturati nonostante l'aggravio di 1,6 milioni di euro derivante dalla quota a carico dell'esercizio delle *fees* corrisposte alla *monoline* Ambac per la definitiva uscita dai ruoli che la stessa ricopriva nell'ambito della struttura finanziaria relativa all'emissione obbligazionaria *Romulus*. La diminuzione degli interessi passivi è conseguenza del minore indebitamento lordo risultante a seguito del rimborso effettuato da ADR nel primo trimestre del 2014, di tutte le linee bancarie utilizzate e delle *Tranche A2* ed *A3 Romulus*.

Si è registrata, inoltre, una riduzione del tasso applicato alla componente finanziaria del fondo rinnovo (-5,1 milioni di euro).

Il contributo positivo di tali componenti è stato parzialmente compensato da una diminuzione dei proventi finanziari – per 1,1 milioni di euro – dovuta sia alla minore liquidità media detenuta dal Gruppo – per effetto delle citate operazioni di rimborso – sia per le peggiori condizioni di remunerazione praticate dal sistema bancario sui depositi di conto corrente.

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

Tale voce include la rivalutazione delle partecipazioni nelle collegate Spea Engineering S.p.A. (+3,1 milioni di euro) e Pavimental S.p.A. (+0,6 milioni di euro), derivante dalla valutazione di tali partecipazioni con il metodo del patrimonio netto.

Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è pari a 86,3 milioni di euro (80,3 milioni di euro nel 2014) e riflette, oltre all'incremento del risultato ante imposte, l'effetto negativo sul livello dei crediti per imposte anticipate derivante dalla riduzione del 3,5% dell'aliquota IRES, a partire dall'esercizio 2017, come stabilito dalla "Legge di Stabilità 2016" e i benefici derivanti dalla deducibilità ai fini IRAP del costo del lavoro a tempo indeterminato, introdotta dalla "Legge di Stabilità 2015".

Il Gruppo ADR ha conseguito, nell'esercizio 2015, un risultato netto positivo per 136,6 milioni di euro in linea con l'esercizio a confronto.

TABELLA 2. Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
UTILE DELL'ESERCIZIO	136.575	136.340
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti finanziari di <i>cash flow hedge</i>	(2.255)	(8.833)
Effetto fiscale	(1.708)	2.429
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(8)	(76)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(3.971)	(6.480)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	771	(2.528)
Effetto fiscale	(273)	695
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	498	(1.833)
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(3.473)	(8.313)
UTILE COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	133.102	128.027
di cui		
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo	133.102	128.196
Utile complessivo di pertinenza di Terzi	0	(169)

Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 3. Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

	(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
	Immobilizzazioni immateriali	2.040.829	1.971.360	69.469
	Immobilizzazioni materiali	36.349	17.532	18.817
	Immobilizzazioni finanziarie	31.023	27.247	3.776
	Attività per imposte anticipate	122.567	136.046	(13.479)
	Altre attività non correnti	472	457	15
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.231.240	2.152.642	78.598
	Attività commerciali	272.733	218.157	54.576
	Altre attività correnti	53.285	32.535	20.750
	Attività per imposte correnti	14.436	9.215	5.221
	Passività commerciali	(231.298)	(178.420)	(52.878)
	Altre passività correnti	(121.651)	(136.970)	15.319
	Passività per imposte correnti	(17.430)	(2.603)	(14.827)
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(29.925)	(58.086)	28.161
	Fondi per benefici per dipendenti	(900)	(806)	(94)
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(101.168)	(159.515)	58.347
	Fondo per accantonamenti correnti	(36.919)	(9.506)	(27.413)
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(138.987)	(169.827)	30.840
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(168.912)	(227.913)	59.001
	Passività non correnti	(206.861)	(214.109)	7.248
E	PASSIVITA' NON CORRENTI	(206.861)	(214.109)	7.248
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	1.855.467	1.710.620	144.847
	Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	1.090.681	1.085.176	5.505
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G	PATRIMONIO NETTO	1.090.681	1.085.176	5.505
	Passività finanziarie non correnti	973.715	981.137	(7.422)
	Altre attività finanziarie non correnti	(2.925)	(3.913)	988
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	970.790	977.224	(6.434)
	Passività finanziarie correnti	23.105	16.098	7.007
	Attività finanziarie correnti	(229.109)	(367.878)	138.769
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(206.004)	(351.780)	145.776
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	764.786	625.444	139.342
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	1.855.467	1.710.620	144.847

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2015 è pari a 2.231,2 milioni di euro e si incrementa di 78,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2014 principalmente per effetto di:

- aumento delle Immobilizzazioni immateriali e materiali (rispettivamente +69,5 milioni di euro e +18,8 milioni di euro), in relazione, sostanzialmente, agli investimenti dell'esercizio (166,5 milioni di euro), in parte compensati dagli ammortamenti (70,8 milioni di euro) e dal recupero degli acconti corrisposti ai fornitori (7,3 milioni di euro);
- incremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 3,8 milioni di euro, riconducibile alla rivalutazione delle partecipazioni nelle collegate Spea Engineering S.p.A. e Pavimental S.p.A., contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto;
- riduzione delle attività per imposte anticipate per 13,5 milioni di euro, principalmente in relazione all'adeguamento dell'aliquota IRES al 24% a partire dall'esercizio 2017, nonché agli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali vigenti (IFRIC 12) sulle immobilizzazioni.

Capitale circolante

Il Capitale circolante, negativo per 29,9 milioni di euro, ha subito un incremento di 28,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014 per effetto delle seguenti principali dinamiche.

- Le attività commerciali aumentano di 54,6 milioni di euro, sostanzialmente per effetto sia dell'incremento dei crediti per servizi di costruzione maturati verso l'ENAC (+14,0 milioni di euro) - per la quota di lavori addebitati e addebitabili all'amministrazione concedente regolati da specifica convenzione - che dei crediti verso la clientela commerciale (+39,2 milioni di euro) riconducibile, oltre che all'aumento dei volumi di attività, a un allungamento dei tempi medi di incasso registrato nell'esercizio. Sul deterioramento dell'indice di rotazione dei crediti commerciali ha inciso un rallentamento nei pagamenti di parte della clientela maggiormente impattata dall'incendio del 7 maggio 2015 e di alcuni tra i principali clienti del comparto *aviation*. Tali fenomeni sono stati in parte attenuati dalla riduzione di 24,9 milioni dei crediti per IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili) a fronte della rettifica retroattiva degli addebiti effettuati a tale titolo fino al 30 giugno 2015 e non ancora incassati. Tale adeguamento degli addebiti IRESA è stato applicato in aderenza al dettato della più recente normativa ed in accordo con il beneficiario finale di tale addebito (Regione Lazio) nel cui interesse ADR incassa le somme a tale titolo.
- Le Altre attività correnti si incrementano di 20,8 milioni di euro, principalmente per l'iscrizione di un credito pari alla migliore stima, elaborata sulla base delle conoscenze odierne dello *status* di gestione del sinistro, del risarcimento assicurativo a valere sulla copertura "Incendio" a fronte dei costi sostenuti per le attività di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio delle aree impattate dall'incendio e della stima dei costi da sostenere per la ricostruzione della porzione del Terminal 3, al netto dell'acconto di 5 milioni di euro incassato nel mese di luglio 2015.
- Le Attività per imposte correnti registrano un incremento di 5,2 milioni di euro attribuibile al credito IRAP (+6,8 milioni di euro) derivate dal pagamento di acconti superiori rispetto all'imposta maturata nell'esercizio su cui ha inciso la nuova deducibilità del costo del personale a tempo indeterminato; i crediti IRES si sono invece ridotti di 1,6 milioni di euro.
- Le Passività commerciali si incrementano di 52,9 milioni di euro, per effetto, sostanzialmente, dell'incremento dei debiti verso fornitori riconducibile all'espansione degli investimenti dell'esercizio.
- Le Altre passività correnti si riducono complessivamente di 15,3 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:
 - incremento del debito per canone concessorio di 1,1 milioni di euro in relazione alla quota maturata nel 2015, al netto del pagamento del saldo 2014 e della prima rata del 2015;
 - decremento di 28,7 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 è ridotto in relazione agli adempimenti

derivanti dall'*Addendum* alla Convenzione con la Regione Lazio, di cui si è detto al commento alle attività commerciali;

- incremento dei debiti per le addizionali sui diritti di imbarco dei passeggeri di 6,4 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento, nell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori. Su tale tipologia di addebiti, ADR intermedia la riscossione delle addizionali riversandole ai beneficiari finali nel mese successivo a quello di incasso;
 - incremento dei debiti IVA pari a 1,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014.
- Le Passività per imposte correnti incrementano di 14,8 milioni di euro, per effetto della stima del carico fiscale dell'esercizio, al netto degli acconti pagati.

Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	21.499	22.686	(1.187)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	259.956	314.168	(54.212)
Altri fondi per rischi e oneri	60.498	45.745	14.753
TOTALE	341.953	382.599	(40.646)
di cui:			
- quota corrente	138.987	169.827	(30.840)
- quota non corrente ⁸	202.966	212.772	(9.806)

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 54,2 milioni di euro per effetto degli utilizzi operativi, al netto degli accantonamenti dell'esercizio che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel più recente piano pluriennale approvato dal Gruppo ADR. La consistenza del fondo include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio. Relativamente alle implicazioni assicurative di questa componente di danno, si rinvia al commento dell'andamento economico.

Gli altri fondi per rischi e oneri si incrementano complessivamente di 14,8 milioni di euro per effetto di accantonamenti di 20,9 milioni di euro, al netto di utilizzi per 6,1 milioni di euro.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 1.855,5 milioni di euro e registra un incremento di 144,8 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 1.090,7 milioni di euro, si incrementa di 5,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014, per il risultato economico complessivo del periodo (133,1 milioni di euro che include la variazione del *fair value* dei derivati) e dall'incremento delle riserve di patrimonio netto per 0,6 milioni di euro attribuibile al *fair value* maturato dei piani di incentivazione del *management* del Gruppo ADR basati su azioni di Atlantia, in parte compensato dalla distribuzione dei dividendi (pari a 128,2 milioni di euro).

⁸ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 3.895 mila euro al 31.12.2015 e 1.337 mila euro al 31.12.2014.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2015 si è attestato a 764,8 milioni di euro, in aumento di 139,3 milioni di euro rispetto alla fine del 2014.

TABELLA 4. Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Passività finanziarie non correnti	973.715	981.137	(7.422)
Prestiti obbligazionari	874.108	859.500	14.608
Strumenti finanziari - derivati	99.607	121.637	(22.030)
Altre attività finanziarie non correnti	(2.925)	(3.913)	988
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	970.790	977.224	(6.434)
Passività finanziarie correnti	23.105	16.098	7.007
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	15.898	15.900	(2)
Strumenti finanziari - derivati	7.207	198	7.009
Attività finanziarie correnti	(229.109)	(367.878)	138.769
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(218.593)	(356.066)	137.473
Altre attività finanziarie correnti	(10.516)	(11.812)	1.296
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(206.004)	(351.780)	145.776
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	764.786	625.444	139.342

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente ammonta a 970,8 milioni di euro e si riduce complessivamente di 6,4 milioni di euro. Le principali variazioni sono di seguito dettagliate.

- I Prestiti obbligazionari (874,1 milioni di euro) sono composti per 280,1 milioni di euro dalla *Tranche A4* in sterline delle obbligazioni emesse da Romulus Finance e per 594,0 milioni di euro dal prestito obbligazionario EMTN ("*Euro Medium Term Note Program*") emesso da ADR a dicembre 2013. L'incremento di 14,6 milioni di euro è attribuibile principalmente all'adeguamento della *Tranche A4* al cambio di fine esercizio (16,9 milioni di euro) e agli effetti della cessione ad Atlantia, avvenuta nel mese di gennaio, delle obbligazioni A4 in portafoglio di ADR (pari a 4 milioni di sterline) operazione che ha, di fatto, determinato un incremento dell'indebitamento consolidato di 5,3 milioni di euro. Queste componenti sono state in parte compensate dall'incremento di 10,6 milioni di euro dei costi accessori della *Tranche A4* riconducibili al premio anticipato pagato nel mese di luglio 2015 ad Ambac (garante della *Tranche A4*) a fronte dell'uscita della *monoline* da ogni ruolo precedentemente ricoperto nell'ambito dei contratti finanziari dell'emissione obbligazionaria "*Romulus*" del 2003.
- Gli Strumenti finanziari – derivati, costituiti dal *Cross Currency Swap* di copertura della *Tranche A4* in sterline – presentano un *fair value* negativo per 99,6 milioni di euro, in diminuzione di 22,0 milioni di euro, per il miglioramento sia della componente tasso di cambio che di quella tasso di interesse.

Indebitamento finanziario netto corrente

La quota corrente dell'Indebitamento finanziario risulta essere pari a una disponibilità netta di 206,0 milioni di euro, in riduzione di 145,8 milioni di euro.

In particolare, le Passività finanziarie correnti, pari a 23,1 milioni di euro, sono aumentate di 7,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014, principalmente per effetto dell'incremento degli Strumenti finanziari derivati. Tale voce include, al 31 dicembre 2015, il *fair value* negativo (-7,2 milioni di euro)

dei due contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (ad applicazione differita: 20 giugno 2016), sottoscritti in data 15 giugno 2015 dalla Capogruppo ADR, per un nozionale di 250 milioni di euro. Le Attività finanziarie correnti, pari a 229,1 milioni di euro, si riducono di 138,8 milioni di euro, per effetto delle minori disponibilità liquide.

TABELLA 5. Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Utile dell'esercizio	136.575	136.340
Rettificato da:		
Ammortamenti	70.827	68.621
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	93.925	104.617
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi	3.155	8.202
Variazioni altri fondi	14.042	(7.886)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(3.757)	(1.009)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	11.498	3.579
Altri costi (ricavi) non monetari	3.107	3.829
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(25.603)	(2.201)
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	303.769	314.092
Investimenti in attività materiali	(24.202)	(11.586)
Investimenti in attività immateriali	(142.324)	(66.868)
Interventi per rinnovo infrastrutture aeroportuale	(150.996)	(85.927)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di soc. consolidate	0	(24.792)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali	7.412	20
Variazione netta delle altre attività non correnti	(15)	9
Realizzo da disinvestimento di partecipazioni consolidate e rami di azienda	0	20.419
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(310.125)	(168.725)
Dividendi corrisposti	(128.183)	0
Incremento prestiti obbligazionari	6.444	(225)
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(10.645)	(375.000)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	0	(229.579)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(29)	11.856
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	1.296	14.338
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	(131.117)	(578.610)
Flusso di cassa netto dell'esercizio (A+B+C)	(137.473)	(433.243)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	356.066	789.309
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	218.593	356.066

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	65.107	93.181
Interessi attivi incassati	468	1.755
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	53.975	32.643

Le attività operative del Gruppo ADR hanno generato nel 2015 un flusso monetario di 303,8 milioni di euro, con una riduzione di 10,3 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per la maggiore crescita del capitale circolante in parte compensato dal maggior apporto dell'utile dell'esercizio, considerato al lordo delle partite non monetarie (quali ammortamenti, accantonamenti al fondo rinnovo e imposte anticipate).

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato interamente assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 310,1 milioni di euro, rispetto ai -168,7 milioni di euro del 2014.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 131,1 milioni di euro, per effetto principalmente della distribuzione dei dividendi per 128,2 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, negativo per 137,5 milioni di euro, ha ridotto le disponibilità liquide di fine periodo a 218,6 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 356,1 milioni di euro.

Riconciliazione tra gli schemi riclassificati e gli schemi di bilancio

Conto economico consolidato riclassificato

Il Conto economico è stato riclassificato secondo uno schema "a valore aggiunto" che evidenzia il contributo delle aree gestionali caratteristica e finanziaria. Le voci sono desumibili direttamente dallo schema di bilancio ad eccezione di quelle sotto evidenziate, per le quali sono indicati i relativi elementi costitutivi:

- costi esterni gestionali: includono le voci Consumo di materie prime e materiali di consumo, i Costi per servizi (al netto dei Costi dei servizi di costruzione e Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali), i Costi per godimento beni di terzi e gli Altri costi (al netto degli Accantonamenti al fondo svalutazione crediti);
- costi dei servizi di costruzione: inclusi nello schema di bilancio nei Costi per servizi;
- costo del personale: Costo del personale da schema di bilancio, al netto del costo del lavoro relativo al rinnovo delle infrastrutture aeroportuali;
- ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore: Ammortamenti e (Svalutazioni) ripristini di valore;
- accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi: Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri, Accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (al lordo degli utilizzi) e Accantonamenti al fondo svalutazione crediti.

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

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). Le voci sono desumibili direttamente dallo schema di bilancio.

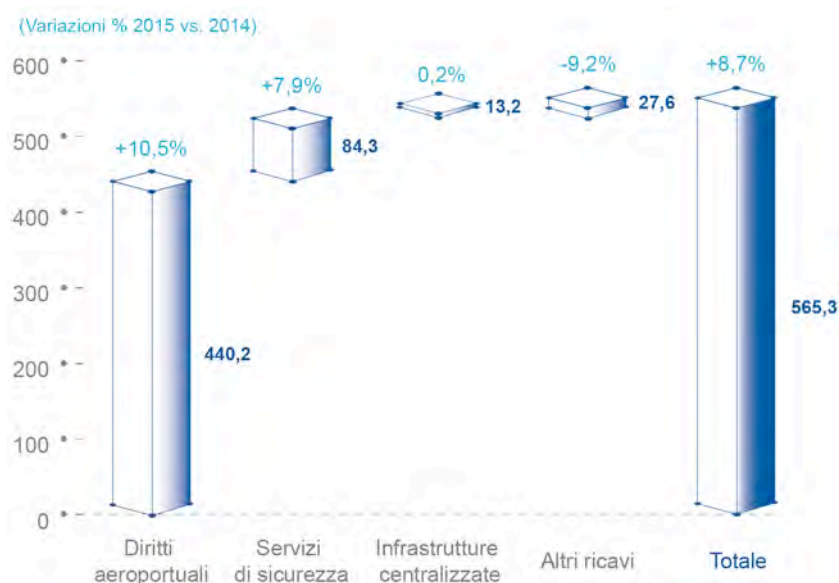
Le attività del Gruppo ADR

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 2015 hanno generato ricavi per 565,3 milioni di euro, in aumento dell'8,7% rispetto all'anno precedente (+45,3 milioni di euro).

Queste attività sono tra quelle impattate dall'incendio che nella notte tra il 6 e il 7 maggio ha colpito una parte del Terminal 3 e in conseguenza del quale è stato necessario porre in essere limitazioni al traffico aereo fino al 18 luglio 2015. Pertanto, i risultati sotto esposti, pur essendo nel complesso positivi, hanno in realtà risentito degli effetti negativi di questo rilevante sinistro.

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



Diritti aeroportuali

I ricavi per diritti aeroportuali, nel 2015, sono stati pari a 440,2 milioni di euro, con un incremento del 10,5%.

L'andamento positivo registrato nel corso dell'anno è riconducibile a:

- diritti di approdo, decollo e sosta: pari a 123,6 milioni di euro, con un incremento del 10,6% conseguente al più elevato numero di movimenti (+1,7%) e al maggiore tonnellaggio degli aeromobili (+2,9%), oltre che positivamente influenzato dall'aumento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2015, come stabilito dal Contratto di Programma vigente;
- diritti di imbarco passeggeri: ammontano a 314,0 milioni di euro e registrano un incremento rispetto all'anno precedente pari al 10,7%. Tale risultato è conseguente, oltre che all'aumento dei passeggeri imbarcati (+6,2%), al citato adeguamento dei corrispettivi applicati a partire dal 1° marzo 2015, come stabilito dal Contratto di Programma;

- diritti merci: si attestano a 2,6 milioni di euro in riduzione (-5,6%) rispetto a quanto consuntivato nel corso dell'anno precedente, sostanzialmente conseguente all'incremento delle merci non assoggettabili al pagamento dei diritti.

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 2015, ricavi per 84,3 milioni di euro, superiori del 7,9% rispetto all'anno precedente. Tale risultato è principalmente conseguente all'aumento del traffico passeggeri e risulta anche positivamente influenzato dall'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari a partire dal 1° marzo 2015, come previsto dal Contratto di Programma.

Infrastrutture centralizzate

La gestione delle infrastrutture centralizzate, sostanzialmente riconducibile ai ricavi relativi ai "loading bridge", ha registrato un fatturato di 13,2 milioni di euro, sostanzialmente in linea (+0,2%) rispetto al 2014, principalmente come conseguenza dell'indisponibilità dei pontili di imbarco del Molo D verificatasi dopo l'incendio, che ha sostanzialmente controbilanciato sia il maggiore utilizzo di dette infrastrutture nel periodo di piena disponibilità del suddetto Molo sia l'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari a partire dal 1° marzo 2015, come stabilito dal Contratto di Programma.

Altri ricavi

I ricavi relativi alle altre attività *aviation* sono stati pari a 27,6 milioni di euro, con un decremento rispetto al 2014 del 9,2%, essenzialmente derivanti da:

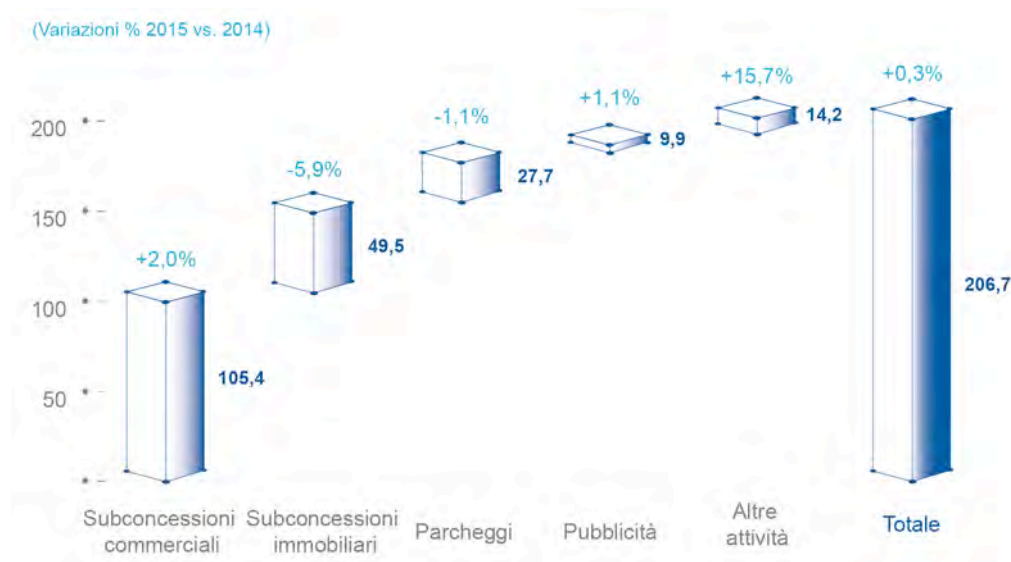
- assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ("PRM"), svolta da ADR attraverso un contratto di *service* affidato alla controllata ADR Assistance: ricavi per 15,3 milioni di euro, con un decremento del 13,5% derivante dalla riduzione del corrispettivo unitario applicato a partire dal 1° marzo 2015, in parte controbilanciato dall'aumento dei passeggeri imbarcati;
- banche accettazione passeggeri: ricavi pari a 11,5 milioni di euro, sostanzialmente in linea rispetto all'anno precedente (+0,6%), in quanto l'aumento del traffico e l'adeguamento annuale dei corrispettivi unitari applicati a partire dal 1° marzo, sono stati in buona parte controbilanciati dalla mancata disponibilità di banche accettazione al Terminal 3 in conseguenza dell'incendio;
- altri ricavi aeronautici: sono pari a 0,8 milioni di euro e sono costituiti, nel corso del 2015, solo dai ricavi per l'utilizzo dei servizi di facchinaggio e deposito bagagli. Tale provento registra un calo rispetto all'anno precedente (-36,4%) in quanto l'utilizzo dei carrelli *self service* (in precedenza inclusi in questa voce di ricavo) è stato reso gratuito dal mese di luglio 2014.

La maggior parte dei ricavi *Aviation* sono regolati. Per una stima dei volumi e della redditività delle attività regolate, si rimanda al paragrafo "Contabilità regolatoria" nella sezione "La Convenzione - Contratto di Programma".

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)



Anche questo comparto ha risentito negativamente degli effetti del citato incendio del Terminal 3; a causa di tale sinistro, molti spazi hanno subito una chiusura temporanea e, nei casi più gravi, la chiusura definitiva.

I ricavi non *aviation* sono sostanzialmente stabili nel 2015 rispetto al 2014 (+0,3%, pari a un aumento di 660 mila euro) e pari a 206,7 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 periodo di riferimento, ricavi per 105,4 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2014 pari a solo il 2,0%, nonostante l'incremento positivo del traffico. Un andamento positivo è stato registrato nei segmenti *Core Categories* e *Food & Beverage*, mentre le attività dello *Specialist Retail*, sono state più significativamente impattate dalla perdita di superfici disponibili e dai cambiamenti dei flussi passeggeri nel periodo *post* incendio e ancora in vigore, data l'inagibilità della Galleria Transiti.

In 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 40,7 milioni di euro, in aumento del +7,6% rispetto all'anno precedente. Tale *performance* è dovuta al buon andamento registrato fino all'evento incendio e successivamente, alla parziale mitigazione degli effetti negativi dell'incendio – con la conseguente chiusura dello *shop* della Sala Transiti – riconducibile all'incremento dei flussi di traffico, all'andamento delle valute e alla minore offerta in particolare del segmento *Specialist Retail*;
- **Specialist Retail:** sono stati registrati ricavi pari a 28,2 milioni di euro, in diminuzione del 5,1% principalmente da ricondursi alle chiusure delle attività commerciali a causa dell'incendio. Le categorie che hanno registrato un calo più significativo sono quelle che hanno perso maggiori superfici (abbigliamento, accessori, elettronica, edicole, ...). Tale impatto negativo è stato solo in parte controbilanciato dall'andamento positivo del segmento *Food & Beverage*.

lanciato dall'incremento del traffico - peraltro con un *mix* non premiante - e dall'andamento delle valute;

- *Food & Beverage*: i ricavi nel 2015 sono stati pari a 27,5 milioni di euro, con una crescita del +2,6% dovuta all'incremento generale del traffico passeggeri, anche se penalizzata dalle diverse chiusure a causa dell'incendio;
- *Other commercial activities*: le attività di servizio al passeggero, come i cambiavalute, VAT *Refund* e avvolgi-bagagli, hanno registrato ricavi pari a 9,0 milioni di euro in linea rispetto all'anno precedente (-0,2%), nonostante il segmento dei passeggeri di riferimento (*Extra-Schengen*) fosse in crescita. Tali *performance* non in linea con lo sviluppo del traffico sono state causate principalmente dalle chiusure di diverse attività causa incendio.

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, nel 2015, pari a 49,5 milioni di euro, evidenziando una riduzione del 5,9% rispetto allo scorso anno. Tale ricavi sono così ripartiti:

- canoni ed utenze per superfici e spazi subconcessi: il fatturato è pari a 42,0 milioni di euro, con un decremento pari a circa 2,6 milioni di euro (-5,9%). Tale andamento è sostanzialmente attribuibile all'effetto combinato di alcuni eventi gestionali che, da un lato, scontano i minori ricavi conseguenti ad alcuni rilasci di infrastrutture quale conseguenza del fallimento della società di *handling* Groundcare, nonché a una diversa articolazione dei rapporti di subconcessione con Alitalia, e, dall'altro, registrano le variazioni positive derivanti dall'effetto sull'intero anno della subconcessione relativa al *Painting Hangar* e dalla revisione del corrispettivo unitario per il servizio di raccolta e smaltimento rifiuti. Si evidenziano, inoltre, i minori proventi connessi all'evento incendio del 7 maggio, con particolare riferimento alle sale *vip*;
- 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 7,5 milioni di euro, con una flessione di 488 mila euro rispetto all'anno precedente.

Parcheggi

La gestione dei parcheggi ha generato complessivamente ricavi per 27,7 milioni di euro, stabili rispetto all'anno precedente, benché negativamente impattati dall'evento incendio al Terminal 3. In dettaglio si sono registrati i seguenti andamenti:

- parcheggi passeggeri: ricavi pari a 23,0 milioni di euro (-1,2%), tale comparto è quello maggiormente influenzato, in modo negativo, dall'incendio;
- parcheggi operatori aeroportuali: ricavi pari a 4,7 milioni di euro, in linea rispetto all'anno precedente (-0,4%).

La *performance* del comparto è stata influenzata anche dalla competitività dei mezzi di trasporto alternativi; in particolare, nel 2015, sono state rese disponibili maggiori frequenze nei 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. Per incrementare l'attrattività del parcheggio in aeroporto, nel corso del periodo, sono state implementate nuove azioni tariffarie tese a recuperare volumi e margini di profittabilità sui segmenti di clientela "parcheggi passeggeri" dei canali distributivi *booking-on-line* ed *e-commerce*; è stata, inoltre, sviluppata ulteriormente l'attività di *web marketing* a supporto del *business*. Tali attività hanno mitigato gli effetti delle due componenti negative (incendio e mezzi alternativi) citate in precedenza.

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 2015, a 9,9 milioni di euro, registrando un incremento dell'1,1%, nonostante l'impatto dell'incendio.

Altre attività

I ricavi generati dalle altre attività sono pari a 14,2 milioni di euro, in crescita del 15,7%; le voci più rilevanti, oltre a maggiori recuperi di spesa e rettifiche di anni precedenti, hanno avuto i seguenti andamenti:

- ricavi per il riaddebito di pulizie e depurazione biologica per 3,6 milioni di euro (+9,9%);
- ricavi per altre vendite (carburanti, materiali di consumo, etc), pari a 3,0 milioni di euro, in lieve incremento dello 0,9%;
- ricavi per sistemi informativi pari a 1,5 milioni di euro, in flessione del 14,1%.

Investimenti del Gruppo ADR

Nel 2015 sono proseguite le iniziative in attuazione del Contratto di Programma.

TABELLA 1. Dettaglio degli investimenti del Gruppo ADR nel 2015

	2015			2014		
	INVESTIM. (*)	RINNOVI (**)	TOTALE	INVESTIM. (*)	RINNOVI (**)	TOTALE
Area di imbarco E/F (Molo C e 3° BHSs)	79,7	0,0	79,7	50,9	0,0	50,9
Pista 3	0,0	54,7	54,7	0,0	13,2	13,2
Interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei <i>terminal</i>	4,2	23,8	28,0	1,8	16,7	18,5
Area di imbarco A (Molo AA / Collegamento Terminal - Pzz.li)	24,7	0,0	24,7	3,4	0,0	3,4
HBS/BHS Terminal 1	22,4	0,0	22,4	1,6	0,0	1,6
Fiumicino - Interventi di manutenzione opere civili	2,8	18,1	20,9	2,6	8,1	10,7
Interventi su impianti bagagli e nuove macchine rx	15,1	0,8	15,9	1,1	2,7	3,8
Interventi su piste e piazzali	1,0	11,8	12,8	0,8	5,0	5,8
Interventi su aree commerciali e parcheggi	5,7	5,0	10,7	7,1	3,7	10,8
Interventi sulla viabilità aeroportuale	1,1	8,9	10,0	1,8	1,2	3,0
Fiumicino - Interventi di manutenzione imp. elettromeccanici	1,5	7,5	9,0	0,8	4,4	5,2
Fiumicino Nord: Sviluppo capacità a lungo termine	7,6	0,0	7,6	0,5	0,0	0,5
Fiumicino - Interventi di man. rete elettr. e climatiz.ne	0,2	4,9	5,1	0,1	9,3	9,4
Ciampino - Lavori di adeguamento infrastrutturale	0,5	4,0	4,5	0,4	4,5	4,9
Fiumicino - Interventi di manutenzione impianti elettrici	0,0	3,9	3,9	0,1	4,0	4,1
Acquisto mezzi e attrezzature	3,5	0,1	3,6	2,0	0,0	2,0
Fiumicino - Interventi di man. rete idrica e di scarico	0,0	2,9	2,9	0,0	3,7	3,7
Ciampino - Riconfigurazione scalo da Militare a Civile	0,0	2,1	2,1	0,0	0,9	0,9
Interventi di manutenzione su edifici in subconcessione	1,5	0,2	1,7	0,7	0,5	1,2
Interventi per risparmio energetico	1,4	0,0	1,4	0,4	0,1	0,5
Interventi di ripristino infrastrutturale nel T3	0,0	0,7	0,7	0,0	0,0	0,0
Nuova Sede ADR	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
Nuovi Piazzali in area Pianabella	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
Terminal 3 - Ampliamento zona arrivi e riconsegna bagagli	0,7	0,0	0,7	0,5	0,0	0,5
Piazzali in area ovest	0,5	0,0	0,5	0,9	0,0	0,9
Ciampino - Riqualfica sistema airside	0,0	0,1	0,1	0,1	1,0	1,1
Pista 2	0,0	0,1	0,1	0,0	4,8	4,8
Altri	8,8	1,4	10,2	8,7	2,2	10,9
TOTALE	184,3	151,0	335,3	86,3	86,0	172,3

(*) Inclusivo dei lavori a carico ENAC (17,8 milioni di euro nel 2015 e 21,9 milioni di euro nel 2014)

(**) 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 relativi alla riqualifica di Pista 3, che hanno interessato in maniera estensiva tutte le pavimentazioni, gli impianti luminosi e i sistemi di smaltimento delle acque meteoriche.

E' stata realizzata la nuova piazzola *de-icing* presso la testata 34L di Pista 1.

Sono in fase di completamento i lavori di riqualifica della viabilità di accesso alle aerostazioni (*curb-side*) e i lavori di estensione dei Piazzali Aeromobili 200.

Sono stati effettuati i lavori di riqualifica del sottopasso stradale del Terminal 3, mentre sono in fase di ultimazione quelli del Terminal 1.

Sono proseguite le attività di progettazione e di Studio di Impatto Ambientale relative alla realizzazione di Pista 4 e dei Piazzali Area Est.

Sono state eseguite le attività di monitoraggio delle pavimentazioni (utilizzando il sistema *Pavement Management System*) di Fiumicino e Ciampino, necessarie nell'ambito delle procedure di mantenimento della certificazione aeroportuale, che consentono di programmare gli interventi di manutenzione su piste, piazzali e viabilità a medio e lungo termine, evitando al contempo diseconomie e deterioramenti infrastrutturali.

Aerostazioni

Sono proseguite le attività di realizzazione, con l'ATI Cimolai, delle aree di imbarco F ed E (cosiddetto "Molo C e Avancorpo"). La realizzazione delle strutture, delle coperture e delle facciate, nonché l'installazione del nuovo impianto BHS/HBS dedicato allo smistamento e al controllo dei bagagli da stiva, procedono secondo i programmi; i lavori impiantistici hanno invece registrato un significativo rallentamento dovuto alla vicenda che ha interessato la mandante Gozzo Impianti, della quale, nel raggruppamento verticale di imprese, costituivano esclusiva pertinenza. Tale società, entrata in procedura di concordato preventivo all'inizio di aprile 2015, è stata dichiarata fallita il 18 dicembre del medesimo anno. Nel mese di settembre, per sopperire alle difficoltà di Gozzo Impianti, la mandataria Cimolai ne aveva disposto l'estromissione dalla fase esecutiva dei lavori, subentrando direttamente mediante ricorso ad alcuni dei precedenti subappaltatori individuati dalla mandante e ad un nuovo subappaltatore appositamente individuato. A seguito dell'avvenuto fallimento di Gozzo Impianti, l'impresa Cimolai, in data 23 dicembre 2015, ne comunicava la conseguente esclusione dal raggruppamento. La situazione venutasi a creare, sia per le conseguenze operative ed amministrative derivanti del fallimento della mandante, sia per le difficoltà riscontrate nella gestione dei precedenti subappaltatori della stessa - coinvolti indirettamente dalla vicenda del fallimento - nonché del nuovo subappaltatore individuato, non ancora entrato a regime come atteso, sta rallentando la ripartenza necessaria per il recupero delle attività ritardate.

Nonostante le succitate difficoltà e le penalizzazioni sorte lungo il lato prospiciente il Terminal 3 per le interferenze con le operazioni di decontaminazione e smantellamento delle aree interessate dall'incendio del 7 maggio, nel mese di novembre si è completata la chiusura dell'involucro dell'Avancorpo. È, inoltre, pressoché ultimato anche il montaggio della carpenteria metallica del Molo. Parallelamente, nel corso del 2015, sono stati pressoché ultimati i principali progetti di appalto delle opere complementari (arredi, segnaletica, adeguamenti flussi) e sono iniziate le relative fasi di affidamento; in particolare, si registra l'avvenuto affidamento degli impianti di piazzale aeromobili (pontili di imbarco e sistemi di guida ottica e alimentazione correlati).

Nelle aree del Terminal 3 risultate staticamente e funzionalmente compromesse dall'incendio, completata la propedeutica fase di decontaminazione e sgombero interno, è terminata a dicembre la fase di decostruzione/demolizione delle strutture lesionate, rendendo in tal modo possibile l'inizio della

fase di ricostruzione, che si articolerà su sette separati appalti, tutti già progettati ed aggiudicati nell'anno, con l'obiettivo di massimizzare la qualità realizzativa e contenere i tempi di esecuzione.

Terminate le progettazioni, sono in fase autorizzativa finale presso gli Enti competenti (Genio Civile, ENAC e Vigili del Fuoco – nel seguito "VV.F.") i diversi lotti costituenti l'intervento che prevede la sostituzione della facciata del Terminal 3. In tale ambito, quali interventi propedeutici di riprotezione, sono già state ultimate ed attivate le nuove biglietterie, i nuovi banchi *tour operator*, i nuovi depositi *lost & found* e il nuovo servizio igienico sulla testata ovest del Terminal.

E' sostanzialmente completata la progettazione esecutiva del Lotto 1 del Sistema Aerostazioni Est dell'aeroporto di Fiumicino, comprendente l'Avancorpo del Terminal 1 e la nuova area di imbarco A, con i relativi piazzali aeromobili.

Nell'ambito delle aerostazioni esistenti sono proseguite, nel corso del 2015, le realizzazioni volte a migliorare l'immagine e il servizio reso al passeggero. In particolare:

- sono stati completati i lavori sulle linee di controllo sicurezza al Terminal 1 e alle partenze del Terminal 3, sostituendo le rulliere *gravity* con moderne linee automatiche di gestione del bagaglio a mano;
- sono terminati i lavori di riqualifica delle coperture presso l'area delle *gate* di imbarco C8-C16 e delle *gate* del Satellite;
- sono stati completati i lavori di adeguamento estetico e funzionale e di riorganizzazione dei flussi passeggeri della *hall* arrivi *landside* del Terminal 3 in corrispondenza dell'uscita dai varchi doganali;
- sono stati completati gli interventi di miglioramento estetico e funzionale presso la piazzetta di collegamento *landside* fra Terminal 1 e Terminal 2 e il corridoio arrivi dell'area di imbarco D, con la riattivazione dei sei tappeti mobili da tempo dismessi;
- è stata effettuata la riqualifica della pavimentazione nella sala restituzione bagagli del Terminal 3;
- sono state realizzate le nuove cabine fumatori, presso il piano mezzanino del Terminal 1 e le aree di imbarco B e D;
- sono iniziati i lavori per la riqualifica della copertura Moli Est ed Ovest del Terminal 3;
- sono in fase di ultimazione i lavori relativi alla realizzazione di tre nuovi montacarichi presso le aerostazioni a servizio delle attività del *Consolidation Center*;
- sono in corso di realizzazione gli interventi relativi alla riqualifica degli uffici della Polizia Giudiziaria, della Squadra Imbarchi e del Polo didattico della Polizia di Stato presso il mezzanino del Terminal 3;
- sono in fase di completamento i lavori di riqualifica e *restyling* dell'area di imbarco B14-B23.

Su entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino, sono proseguiti gli investimenti per un ampio *restyling* degli *asset* pubblicitari attraverso l'installazione di impianti innovativi e il potenziamento del *network* digitale presente nei Terminal.

Impianti

È stata completata la sostituzione di tutti i pontili d'imbarco operativi presso il Satellite e presso l'area di imbarco D.

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

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

Nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo sistema di trattamento e smistamento bagagli del Terminal 1 è iniziata la consegna delle macchine Rx e sono proseguiti i lavori di montaggio della carpenteria metallica, degli impianti elettrici e meccanici e dell'impianto BHS (*Baggage Handling*

System). Sono inoltre stati realizzati gli interventi di riqualifica della copertura dell'edificio in cui gli impianti sono ubicati.

Sono stati realizzati e sono regolarmente funzionanti i nuovi impianti di disoleazione per la raccolta di idrocarburi delle Piste 1 e 2.

E' stato aggiudicato l'appalto integrato per la realizzazione della nuova Sottostazione elettrica AT/MT, il cui progetto esecutivo è attualmente in fase approvativa presso gli enti competenti.

Sono iniziati i lavori di rifacimento della nuova rete elettrica delle piste di volo.

Infrastrutture ed edifici vari

E' stata realizzata la progettazione e sono state eseguite le prime due fasi (opere edili di riverniciatura con riqualifica interni e nuovi impianti elettrici con nuova illuminazione interna) e la progettazione della terza fase (rivestimenti esterni) dell'iniziativa di *Car Parking Revitalization*, finalizzata al miglioramento degli aspetti architettonici dei parcheggi multipiano di Fiumicino.

E' stata realizzata la seconda fase dell'impianto ZTC – ZTL di Fiumicino con aggiunta di telecamere. Per consentire il miglioramento del flusso del traffico veicolare nel sedime aeroportuale di Ciampino è stato installato, analogamente a quanto già implementato a Fiumicino, un sistema ZTL (zona a traffico limitato) atto a garantire il controllo continuativo degli accessi dei veicoli in corrispondenza dei punti d'ingresso e di uscita dall'aeroporto.

E' stata completata la seconda fase dell'implementazione del *Parking Management System* (PMS), sia a Fiumicino che a Ciampino, con l'incremento di nuove corsie di entrata e uscita dai parcheggi, di nuove emittitrici di biglietti e di nuovi lettori di tessere; è stata, inoltre, completata l'installazione dei parcometri con l'aggiunta di nuove funzionalità di pagamento.

E' stata realizzata la separazione civile e impiantistica di un'area di circa 7.500 mq presso l'aerostazione Cargo, ai fini di una diversa ripartizione degli spazi a disposizione dei soggetti operanti in loco. Una delle tre aree ricavate è stata assegnata al nuovo operatore del *Consolidation Center*, selezionato tramite gara, che ha iniziato la propria attività nel mese di settembre 2015. Il *Consolidation Center* è finalizzato a concentrare e razionalizzare la ricezione e lo smistamento delle merci destinate agli esercizi commerciali, con benefici in relazione all'impatto sui passeggeri e agli aspetti di *security* e *safety* nei Terminal e nelle aree circostanti.

Sono in corso di realizzazione gli interventi di riqualifica dell'edificio per uffici ex-Alitalia da destinarsi a nuova sede direzionale di ADR.

Sono stati effettuati i lavori di riqualifica e *restyling* del camminamento pedonale sopraelevato di collegamento al Terminal T3 (lato est).

Sono stati realizzati i lavori di riqualifica del nuovo canale sanitario per la gestione dei passeggeri provenienti da zone dichiarate infette e sono in fase di completamento i lavori per il nuovo Posto Medico Avanzato.

Sono stati acquistati venticinque rilevatori di esplosivo di ultima generazione a servizio dei varchi di sicurezza di Fiumicino.

Sono stati effettuati i lavori di riqualifica delle sedi Est e Ovest dei VV.F. a Fiumicino.

Sono state acquistate sette spazzatrici di ultima generazione per il servizio di spazzamento a Fiumicino e due per il servizio di spazzamento a Ciampino.

E' stato completato il nuovo Polo *Bus* di Ciampino con la nuova viabilità e le nuove entrate nei parcheggi P2, P3 e P4.

E' stato completato il progetto del completamento dello Svincolo in area Est, con viadotto di scavalco dell'autostrada Roma-Fiumicino, che consentirà il collegamento dalla Cargo City e dal parcheggio *Economy* verso Roma e da Fiumicino verso l'area Est.

Sistemi e infrastrutture ICT

E' stata completata l'attività per la migrazione del sistema di telefonia tradizionale su rete dedicata verso un nuovo sistema in tecnologia VOIP (*Voice Over IP*). Il progetto, che ha previsto la convergenza della rete telefonica sulla rete dati, consentirà di soddisfare le crescenti esigenze di telecomunicazione fisso/mobile legate allo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto.

E' stato realizzato l'intervento per dotare l'aeroporto di Fiumicino di un sistema di comunicazione radio digitale in tecnologia Tetra per la gestione delle chiamate in emergenza.

E' proseguita l'attività di installazione di postazioni automatiche per il controllo passaporti, anche mediante riconoscimento biometrico del volto e dell'impronta digitale. Oltre al raddoppio delle otto postazioni già presenti a Fiumicino (agli arrivi del Terminal 3), il sistema è stato esteso all'aeroporto di Ciampino con l'installazione di tre postazioni in zona partenze e di tre postazioni in zona arrivi.

Al fine di ridurre le code di accesso ai varchi di sicurezza per i passeggeri originanti sono state installate n.12 postazioni automatiche presso il Terminal 1 (n.6 in area est e n.6 in area ovest) per la lettura e il controllo delle carte di imbarco.

Nell'ambito delle attività tese ad incrementare la qualità percepita dai passeggeri, sono stati installati presso le aree arrivi quattro *Hub* informativi sulla mobilità (con informazioni relative al traffico autostradale e agli orari di treni e *bus*); sono state inoltre realizzate, all'interno delle aerostazioni, otto postazioni fisse, ognuna dotata di otto *tablet* di cortesia collegati alla rete *wi-fi* aziendale, per consentire l'accesso ad *internet* anche ai passeggeri non muniti di propri dispositivi.

Al fine di migliorare l'informativa al passeggero sono stati installati sul mezzanino della *hall* partenze del Terminal 3, n.2 *ledwall* informativi di circa 36 mq/cad. È continuata, inoltre, sia a Fiumicino che a Ciampino, la sostituzione dei *monitor* per l'informativa al pubblico con nuovi schermi a tecnologia *led* che, oltre ad offrire una maggiore luminosità, consentono un risparmio energetico di circa il 50%.

Innovazione, ricerca e sviluppo

Con riferimento alle attività di ricerca e sviluppo in ambito aeroportuale, si segnala:

- la conclusione della fase progettuale e l'avvio della fase realizzativa, nell'ambito delle iniziative finalizzate al risparmio energetico ed ad una più efficace gestione delle reti interne di distribuzione, del progetto-pilota *Smart Grid*; 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);
- la conclusione, con positiva accettazione da parte della Commissione Europea, del progetto *CASCADE*, finanziato dalla Comunità Europea e coordinato dal centro di ricerca tedesco Fraunhofer, avente come obiettivo il risparmio energetico negli aeroporti mediante utilizzo della tecnologia innovativa "FDD" (*Fault Detection and Diagnosis*), applicata in particolare agli impianti di termoregolazione; ADR ha partecipato al progetto nell'ambito di un consorzio costituito con altre imprese europee; l'iniziativa sta producendo risultati interessanti in termini sia di prevenzione guasti e di miglioramento dell'efficienza degli impianti sia di risparmio energetico; visti gli esiti ottenuti, il sistema è stato esteso, oltre al Terminal 1 dove è stata effettuata la sperimentazione, agli altri Terminal; il sistema verrà inoltre installato nell'Avancorpo e nel Molo C.

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 imprevisti, 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 da:

- il 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;
- il vertice aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione e rese operative da uno specifico Comitato costituito per la gestione dei rischi. A tale Comitato è affidata la responsabilità di verificare periodicamente l'adeguatezza dei profili di rischio rispetto ai livelli definiti (*risk appetite*) dal Consiglio di Amministrazione;
- il *Risk Officer*, cui è demandato lo sviluppo di un modello integrato per la gestione dei rischi (di tipo *ERM – Enterprise Risk Management*) a supporto dei processi decisionali e per il conseguimento degli obiettivi aziendali. Rendendo operative le linee guida metodologiche ed i relativi criteri di valutazione dei rischi tracciati dalla Capogruppo Atlantia, la struttura del *Risk Officer* coadiuva i *risk owner* nel processo continuativo di identificazione, valutazione e monitoraggio dei rischi (*risk assessment*) e monitora l'evoluzione dell'esposizione aziendale ai rischi, anche emergenti.

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) il *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 31 dicembre 2015 l'indebitamento finanziario netto del Gruppo ADR si è attestato a 764,8 milioni di euro (625,4 milioni al 31 dicembre 2014).

Il debito nominale lordo del Gruppo ADR è interamente in capo alla Capogruppo ADR (925,0 milioni di euro) ed è in gran parte riconducibile al prestito obbligazionario di tipo “*senior unsecured*” emesso, per un importo pari a 600,0 milioni di euro, nel dicembre 2013 e riferito al programma *Euro Medium Term notes* (EMTN) varato da ADR nel mese precedente per complessivi 1,5 miliardi di euro. Per la residua parte si riferisce all’ultima linea di finanziamento attiva (A4) tra ADR ed il veicolo di cartolarizzazione (SPV) Romulus Finance S.r.l. (“Romulus Finance” o “Romulus”), consolidato nel Gruppo ADR, linea a supporto del servizio del debito che lo *Special Purpose Vehicle* (“SPV”) è chiamato a sua volta ad assolvere in favore dell’ultima *Tranche A4* ancora in vita dell’emissione obbligazionaria del 2003 in scadenza nel 2023. Si ricorda, a tal riguardo, che le *notes A4* non vengono più assistite dal 22 luglio 2015, a seguito di specifica delibera dell’assemblea degli obbligazionisti, dalla garanzia rilasciata fin dall’emissione da Ambac Assurance UK Ltd (“Ambac”), come meglio dettagliato di seguito. L’assicurazione *monoline* inglese ha, infatti, risolto anticipatamente il contratto con Romulus Finance ed ha successivamente concordato con ADR i termini del proprio disimpegno da ogni ruolo precedentemente svolto nell’ambito della struttura di cartolarizzazione del 2003.

Le risorse finanziarie acquisite tramite l’emissione in ambito programma EMTN del dicembre 2013 furono utilizzate per rimborsare anticipatamente, nel primo trimestre 2014, tutte le residue linee di debito “*senior secured*”, ad esclusione appunto della *Tranche A4*, di valore nominale complessivo pari a 604,6 milioni di euro (*Tranche A2 ed A3 Romulus 2003*, *Term Loan* bancario 2012, prestito BEI 2008 e Banca Intesa 2003).

La vigente *Tranche* obbligazionaria Romulus A4 di 215 milioni di sterline è stata sin dall’origine coperta dal rischio cambio e dal rischio tasso d’interesse, per tramite del veicolo Romulus Finance, attraverso contratti di “*cross currency swap*” per un controvalore pari a 325 milioni di euro - corrispondente al valore nominale della già citata linea di finanziamento A4 tra il veicolo Romulus e ADR - 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 31 dicembre 2015, non è stata mai utilizzata.

I contratti di finanziamento sottoscritti dal Gruppo ADR prevedono una diversa serie di clausole ed impegni in capo al debitore, tipici della prassi internazionale.

ADR ha perciò, in aderenza alle regole contrattuali vigenti, l’obbligo di rappresentare e formalizzare, tramite rilascio di appositi *compliance certificate* (dichiarazioni di conformità), il rispetto di specifici indici finanziari, oltre ad alcuni impegni di informativa (*covenants*) contrattualmente disciplinati. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo “Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti”.

Nel corso del mese di gennaio 2015, ADR ha aderito alla procedura di *Tender Offer* lanciata dall’azionista Atlantia nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 Romulus in circolazione. Il valore riconosciuto per la vendita dei nominali 4 milioni di sterline detenuti da parte di ADR è stato pari al 121% del loro valore nominale. A conclusione di tale processo, Atlantia è entrata in possesso del 99,87% delle *notes A4* Romulus in circolazione. All’interno del documento di *Tender Offer*, Atlantia ha esplicitato la sua possibile intenzione di apportare talune modifiche alle caratteristiche delle *notes A4* (e, di conseguenza, della *Tranche A4* del finanziamento tra ADR e Romulus) con l’obiettivo di semplificare la struttura di finanziamento di ADR costituita nel 2003 e tendenzialmente rendere le *notes A4* il più possibile simili a quelle dell’emissione obbligazionaria del 2013 nell’ambito del programma EMTN.

In data 16 giugno 2015, ADR veniva informata, con lettera inviata da Romulus Finance, dell'intenzione dell'obbligazionista maggioritario Atlantia di portare in approvazione dell'assemblea degli obbligazionisti la proposta di cancellazione della garanzia prestata dalla *monoline* inglese sulle *notes* A4. In tale prospettiva ADR ha concordato e sottoscritto, con la stessa Ambac, un accordo (*Termination Agreement*) con cui le parti hanno definito ogni reciproca spettanza da regolarsi, in caso di delibera assembleare favorevole alla cancellazione della garanzia stessa, per la definitiva uscita di Ambac da ogni ruolo assunto nella struttura finanziaria Romulus / ADR.

In data 22 luglio 2015, l'assemblea degli obbligazionisti delle *notes* A4, convocata in data 24 giugno 2015 da Romulus Finance su istanza dell'obbligazionista Atlantia, ha approvato la proposta di cancellazione della garanzia prestata da Ambac a beneficio delle *notes* A4. Con la sottoscrizione dell'accordo di cui sopra, Ambac è, quindi, definitivamente uscita dalla struttura Romulus e, dalla stessa data, l'approvazione delle richieste di deroga / modifica (cosiddetti "*waiver*") di competenza della *Tranche* A4 Romulus, viene rilasciata direttamente dai *noteholders* sulla base delle maggioranze contrattualmente previste.

In questo nuovo contesto, all'inizio del mese di agosto 2015, ADR ha emesso una richiesta di *wai-ver* finalizzata ad eliminare alcuni vincoli che furono negoziati con la stessa Ambac in sede di approvazione dell'importante progetto di rifinanziamento che ADR finalizò a fine 2013. Con l'approvazione di questa richiesta, avvenuta il successivo 10 settembre 2015, sono stati eliminati/modificati: (i) i limiti alla distribuzione dei dividendi (50% dell'utile netto dell'anno precedente fino al 2016 e al 70% fino al rimborso delle *notes* A4), ora solo assoggettati al rispetto di specifici *covenant* finanziari e (ii) i limiti all'incremento di debito lordo pre-autorizzato (fino a 500 milioni di euro su linee della Banca Europea degli Investimenti (BEI), oltre ai 300 milioni di euro già previsti dal contratto per finanziare il piano investimenti della Società).

In data 30 novembre 2015, ADR, in coerenza con il progetto di progressiva semplificazione della struttura finanziaria Romulus, ha emesso un'ulteriore richiesta di *wai-ver* con la finalità di eliminare, nella prospettiva di una definitiva integrale riconfigurazione della struttura Romulus del 2003, una serie di obblighi e di vincoli vigenti, onerosi per la Società e non più funzionali al nuovo contesto del finanziamento ADR/Romulus, tra i quali:

- eliminazione dell'indice finanziario CLCR (*Concession Life Coverage Ratio*), utilizzato esclusivamente nei contratti Romulus;
- eliminazione degli obblighi concernenti l'elaborazione e l'approvazione del *Business Plan* della Società (ivi incluso l'intervento dell'*advisor* tecnico – cosiddetto *independent engineer* - già a supporto di Ambac);
- eliminazione del requisito di *rating* minimo per le controparti *hedge*;
- eliminazione di alcune prescrizioni afferenti la definizione di indebitamento autorizzato - *Permitted Indebtedness Criteria*;
- cancellazione del requisito di *rating* minimo per gli assicuratori di ADR, nonché l'eliminazione del *Risk Advisor* esterno a supporto di Ambac per l'analisi delle coperture assicurative;
- eliminazione del *Trigger Event* quale condizione di rafforzamento dei vincoli finanziari in caso di discesa del *rating* sotto certi livelli soglia concordati, nonché del *Retention Regime Period*, inteso come lasso temporale antecedente la scadenza *bullet* del finanziamento Romulus A4 (2023) entro il quale risulta vigente un vincolo di destinazione prioritaria della cassa al rimborso del debito in scadenza;
- liberazione della riserva di cassa presso il *Security Agent* (*Debt Service Reserve Account* - DSRA).

Rischio di credito

È il rischio che un cliente o una controparte di uno strumento finanziario causi una perdita non adempiendo a un'obbligazione. La massima esposizione teorica a tale rischio per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2015 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.

Rischio di liquidità

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

La struttura finanziaria del Gruppo ADR è caratterizzata da una limitata incidenza della componente leva finanziaria, essendo l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2015 pari a 1,7 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 scade nel 2018, la *Tranche* obbligazionaria EMTN 2013 nel 2021 e la *Tranche* Romulus A4 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; il livello di *rating* condiziona anche l'applicazione di clausole più stringenti previste nel "*Security Package*" che assiste il contratto relativo alla *Tranche* A4 Romulus a garanzia della destinazione prioritaria della cassa generata al servizio del debito. Le citate misure ulteriori si attivano, oltre che per il *rating*, anche nel caso in cui determinati *ratio* finanziari non superino dei livelli minimi preventivamente concordati.

Tuttavia, qualora sussistano in via temporanea esigenze finanziarie aggiuntive, è disponibile, oltre alle disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a 218,6 milioni di euro al 31 dicembre 2015, la linea di credito RCF di 250 milioni di euro che garantisce una riserva di liquidità più che adeguata alle esigenze future.

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

Rischio tasso di interesse

Il Gruppo ADR utilizza risorse finanziarie esterne. Attualmente tutte le linee di finanziamento utilizzate sono a tasso fisso. 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 di 900 milioni di euro 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, in data 15 giugno 2015, ADR ha sottoscritto due contratti di *interest rate swap* "*forward starting*" per un valore nozionale complessivo di 250 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal 20 giugno 2016 per la durata di 10 anni.

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

Rischio di cambio

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

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

Per quanto riguarda le transazioni commerciali, il Gruppo ADR presenta una 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.

Nel corso del 2015 i giudizi di *rating* assegnati ad ADR sono rimasti invariati. In particolare:

- Standard & Poor's: BBB+ con *outlook* stabile (si segnala, in particolare, che l'agenzia ha anche assegnato 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);
- Moody's: Baa2 per le emissioni *unsecured* e Baa1 per le emissioni *secured* con entrambi gli *outlook* positivi;
- Fitch Ratings: BBB+ con *outlook* stabile.

Security Package della linea Romulus A4. Covenant finanziari

A seguito del progetto di rifinanziamento di fine 2013, conclusosi nel primo trimestre 2014, l'unico contratto finanziario che rimane ancorato ad un "Security Package" è quello relativo alla struttura di finanziamento Romulus - di cui ADR rimane debitrice per un importo di 325 milioni di euro.

Tale *Security Package* è costituito da un insieme di garanzie reali e *covenant* finanziari di controllo (calcolati su base storica) che 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 due volte l'anno, in due delle quattro date utili per effettuare i pagamenti relativi al servizio del debito ("*application date*") del 20 marzo e del 20 settembre, 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.

Il superamento di determinati livelli minimi dell'indice DSCR è condizione per l'eventuale distribuzione di dividendi (qualora sia contestualmente disponibile cassa libera – cosiddetto *surplus cash* in misura sufficiente) e, su livelli più elevati, condiziona il ricorso ad ulteriore indebitamento (eccedente 300 milioni di euro a supporto del piano investimenti concordato con ENAC e 500 milioni di euro di nuova finanza BEI); viceversa, nel caso in cui il DSCR risulti inferiore a determinate soglie, si può innescare una condizione di *event of default*. Analoga conseguenza si realizza qualora il *Leverage Ratio* invece superi determinate soglie concordate contrattualmente (in base al *rating* attuale oltre 4,25x). Sia la soglia minima di DSCR di *default* che il superamento del livello massimo di *leverage* sono indicatori di controllo previsti anche nel contratto bancario di RCF.

Con riferimento all'indice più sensibile alle variazioni di breve periodo dei flussi di cassa generati e di ammontare di servizio del debito da soddisfare in ciascun periodo di controllo, di seguito si

propone una tabella riepilogativa dei valori soglia del DSCR e le relative condizioni contrattualmente stabilite.

LIVELLO	CONDIZIONE
>= 1,7	Debito aggiuntivo
>= 1,5	Distribuzione dividendi
< 1,25	<i>Trigger event</i>
< 1,1	<i>Default</i>

I risultati della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2015 consentono di poter confermare, sulla base delle simulazioni effettuate, il rispetto dei *ratio* finanziari previsti nei contratti e che saranno formalizzati nella prossima *application date* di marzo 2016.

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 21 dicembre 2015, in linea con la prassi di mercato per emittenti *investment grade*, 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).

Come rappresentato più dettagliatamente nel paragrafo dedicato agli “Eventi successivi alla chiusura dell’esercizio – Altri avvenimenti significativi” (a cui si rinvia), il *Security Package* vigente al 31 dicembre 2015 è in corso di profonda revisione, in linea con il progetto di gruppo che ha la finalità di realizzare una definitiva semplificazione della contrattualistica Romulus a supporto dell’emissione A4.

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, nel rispetto dei requisiti normativi di riferimento, per assicurare il massimo rispetto degli adempimenti relativi alle attività regolamentate.

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

Gestione economica

Le grandezze economiche e patrimoniali della Capogruppo ADR sono state influenzate, sostanzialmente, dai medesimi fattori che hanno impattato sull'andamento del Gruppo ADR e, in particolare, dalla dinamica del traffico e dall'evento dell'incendio del Terminal 3 di Fiumicino.

Per maggiori informazioni si rinvia, pertanto, al paragrafo relativo all'Andamento economico-finanziario consolidato.

TABELLA 1. Conto economico riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	757.980	710.666	47.314	6,7%
<i>ricavi aviation</i>	565.312	519.980	45.332	8,7%
<i>ricavi non aviation</i>	192.668	190.686	1.982	1,0%
Ricavi per servizi di costruzione	154.419	70.142	84.277	120,2%
Altri ricavi operativi	28.821	23.959	4.862	20,3%
Totale ricavi	941.220	804.767	136.453	17,0%
Costi esterni gestionali	(259.926)	(207.002)	(52.924)	25,6%
Costi dei servizi di costruzione	(147.914)	(67.845)	(80.069)	118,0%
Canoni concessori	(33.599)	(31.464)	(2.135)	6,8%
Costo del personale	(76.990)	(69.685)	(7.305)	10,5%
Totale costi operativi netti	(518.429)	(375.996)	(142.433)	37,9%
Margine operativo lordo (EBITDA)	422.791	428.771	(5.980)	(1,4%)
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(70.728)	(68.086)	(2.642)	3,9%
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	(103.536)	(114.713)	11.177	(9,7%)
Risultato operativo (EBIT)	248.527	245.972	2.555	1,0%
Proventi (oneri) finanziari	(32.453)	(43.880)	11.427	(26,0%)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	216.074	202.092	13.982	6,9%
Imposte	(81.518)	(71.069)	(10.449)	14,7%
Risultato netto attività operative in funzionamento	134.556	131.023	3.533	2,7%
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	134.556	131.023	3.533	2,7%

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale ammontano a 758,0 milioni di euro e registrano una crescita del 6,7% rispetto all'esercizio a confronto riconducibile allo sviluppo delle attività *aviation* (+8,7%). Sostanzialmente in linea all'anno precedente è risultata la *performance* del comparto non *aviation* (+1,0%) sul quale è risultato più incisivo l'effetto dell'incendio sia per quanto attiene le subconcessioni commerciali, cresciute solo del 2,0%, che per quelle immobiliari, in calo del -6,6%.
- I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 154,4 milioni di euro, si incrementano di 84,3 milioni di euro

rispetto all'esercizio a confronto, in relazione all'esecuzione del piano di sviluppo infrastrutturale.

- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 28,8 milioni di euro e registrano una crescita di 4,9 milioni di euro. In questa voce è inclusa la migliore stima ad oggi, calcolata su base prudenziale, del risarcimento assicurativo riferibile alla copertura degli *extra*-costi e dei costi di ripristino e salvataggio sostenuti a causa dell'incendio (di cui 5 milioni già incassati a titolo di acconto).

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali, pari a 259,9 milioni di euro, si incrementano complessivamente di 52,9 milioni di euro rispetto al 2014 sostanzialmente per l'effetto della crescita dei costi per servizi che includono i costi di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio e degli *extra*-costi sostenuti a seguito dell'incendio del Terminal 3.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 147,9 milioni di euro, si incrementano di 80,1 milioni di euro rispetto al 2014, in linea con il già citato percorso di sviluppo infrastrutturale.
- L'onere per canoni concessori è pari a 33,6 milioni di euro, in aumento di 2,1 milioni di euro principalmente per effetto dell'incremento del traffico.
- Il Costo del personale, pari a 77,0 milioni di euro, registra un incremento di 7,3 milioni di euro (+10,5%) correlato alla maggiore forza media impiegata da ADR (+75,2 risorse medie) conseguente alle iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza al passeggero e alle assunzioni legate alla realizzazione del Piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma.

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) si è attestato a 422,8 milioni di euro, con una riduzione di 6,0 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto (-1,4%).

Tale variazione è comunque influenzata negativamente dalla perdita dei ricavi ("*aviation*" e commerciali) conseguente alla ridotta operatività dell'aeroporto di Fiumicino a seguito dell'incendio di una parte del Terminal 3. Essendo ancora in corso da parte dei periti assicurativi l'analisi delle perdite di reddito subite da ADR (cosiddetti "danni indiretti"), nel bilancio della Società al 31 dicembre 2015 non è stato rilevato alcun provento riconducibile ai risarcimenti assicurativi ottenibili a fronte di tali perdite.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 70,7 milioni di euro (+2,6 milioni di euro) e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale di cui è titolare ADR.

Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 103,5 milioni di euro (114,7 milioni di euro nell'esercizio a confronto), presenta la seguente composizione:

- accantonamento al fondo di rinnovo, pari a 81,3 milioni di euro (100,5 milioni di euro nel 2014), in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nell'ultimo piano aziendale approvato. Il suddetto accantonamento include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio, iscritta al netto della migliore stima del futuro risarcimento assicurativo a copertura di tale tipologia di danno;
- accantonamenti a fondi rischi e oneri pari a 20,6 milioni di euro rispetto ai 5,1 milioni di euro del 2014 i quali includono, tra l'altro, una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è

probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità;

- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 1,6 milioni di euro, (-7,4 milioni rispetto al 2014).

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) ammonta a 248,5 milioni di euro, in aumento di 2,6 milioni di euro (+1,0%) rispetto all'esercizio precedente.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 32,5 milioni di euro registrano una flessione di 11,4 milioni di euro (-26,0%) prevalentemente per la riduzione del tasso applicato alla componente finanziaria del fondo rinnovo (-5,1 milioni di euro), per l'incremento dei dividendi da società controllate (+2,3 milioni di euro) e dai proventi derivanti dalla vendita di obbligazioni (+2,7 milioni di euro).

Utile (perdita) dell'esercizio

Al netto del carico fiscale stimato per imposte correnti e differite, pari a 81,5 milioni di euro, la Società ha conseguito nel 2015 un utile netto di 134,6 milioni di euro (+3,5 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto).

TABELLA 2. Conto economico complessivo

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
UTILE DELL'ESERCIZIO	134.556	131.023
Parte efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura (cash flow hedge)	(7.036)	134
Effetto fiscale relativo agli altri utili (perdite)	1.935	(37)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(5.101)	97
Utii (perdite) attuariali su benefici a dipendenti iscritti a Patrimonio netto	481	(1.505)
Effetto fiscale relativo agli altri utili (perdite) attuariali	(132)	414
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	349	(1.091)
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(4.752)	(994)
UTILE COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	129.804	130.029

Gestione patrimoniale e finanziaria

TABELLA 3. Situazione patrimoniale riclassificata

	(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
	Immobilizzazioni immateriali	2.048.333	1.980.256	68.077
	Immobilizzazioni materiali	35.578	17.175	18.403
	Immobilizzazioni finanziarie	35.228	37.643	(2.415)
	Attività per imposte anticipate	109.135	120.393	(11.258)
	Altre attività non correnti	468	457	11
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.228.742	2.155.924	72.818
	Attività commerciali	273.639	220.577	53.062
	Altre attività correnti	52.014	30.240	21.774
	Attività per imposte correnti	12.045	9.001	3.044
	Passività commerciali	(243.204)	(191.988)	(51.216)
	Altre passività correnti	(110.868)	(127.330)	16.462
	Passività per imposte correnti	(17.089)	(2.167)	(14.922)
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(33.463)	(61.667)	28.204
	Fondi per benefici per dipendenti	(784)	(643)	(141)
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(97.990)	(154.829)	56.839
	Fondo per accantonamenti correnti	(36.366)	(9.215)	(27.151)
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(135.140)	(164.687)	29.547
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(168.603)	(226.354)	57.751
	Passività non correnti	(199.484)	(206.241)	6.757
E	PASSIVITA' NON CORRENTI	(199.484)	(206.241)	6.757
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	1.860.655	1.723.329	137.326
	Capitale sociale	62.225	62.225	0
	Riserve e utili (perdite) portati a nuovo.	931.923	933.063	(1.140)
	Utili (perdita) dell'esercizio	134.556	131.023	3.533
G	PATRIMONIO NETTO	1.128.704	1.126.311	2.393
	Passività finanziarie non correnti	921.157	931.613	(10.456)
	Altre attività finanziarie non correnti	(2.925)	(7.546)	4.621
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	918.232	924.067	(5.835)
	Passività finanziarie correnti	30.436	23.183	7.253
	Attività finanziarie correnti	(216.717)	(350.232)	133.515
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(186.281)	(327.049)	140.768
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	731.951	597.018	134.933
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	1.860.655	1.723.329	137.326

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato si attesta a 2.228,7 milioni di euro al 31 dicembre 2015, con un incremento di 72,8 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente attribuibile a:

- aumento delle immobilizzazioni immateriali e materiali (rispettivamente +68,1 milioni di euro e +18,4 milioni di euro) quale saldo netto tra i nuovi investimenti superiori agli ammortamenti;
- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie, ed in particolare delle Partecipazioni, di 2,4 milioni di euro attribuibile alla fusione per incorporazione di ADR Advertising S.p.A. in ADR (-0,9 milioni di euro), alla riduzione del capitale sociale della controllata ADR Assistance (-2,0 milioni di euro) e al versamento in conto capitale effettuato in favore della controllata Airport Cleaning (+0,5 milioni di euro);
- riduzione delle attività per imposte anticipate per 11,3 milioni di euro principalmente in relazione all'adeguamento dell'aliquota IRES al 24% a partire dall'esercizio 2017.

Capitale circolante

Il Capitale circolante, negativo per 33,5 milioni di euro, ha registrato nell'esercizio un incremento di 28,2 milioni di euro principalmente per effetto dell'aumento delle attività commerciali (+ 53,1 milioni di euro), delle Altre attività correnti (21,8 milioni di euro), in parte compensato dall'incremento delle Passività commerciali (+51,2 milioni di euro).

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

Quota corrente fondi e Passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	14.960	15.581	(621)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	255.824	308.556	(52.732)
Altri fondi per rischi e oneri	59.945	45.454	14.491
TOTALE	330.729	369.591	(38.862)
di cui:			
- quota corrente	135.140	164.687	(29.547)
- quota non corrente ⁹	195.589	204.904	(9.315)

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 52,7 milioni di euro per effetto degli accantonamenti dell'esercizio, al netto degli utilizzi operativi. La consistenza del fondo include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio. Relativamente alle implicazioni assicurative di questa componente di danno, si rinvia al commento dell'andamento economico.

La voce Altri fondi per rischi e oneri incrementa di 14,5 milioni di euro, a fronte di utilizzi per 6,1 milioni di euro e stanziamenti per 20,6 milioni di euro.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto è pari a 1.860,7 milioni di euro a fine esercizio, con un incremento di 137,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014.

⁹ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 3.895 al 31.12.2015 e pari a 1.337 mila euro al 31.12.2014.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto, pari a 1.128,7 milioni di euro, si incrementa di 2,4 milioni di euro rispetto alla fine dello scorso esercizio principalmente per la distribuzione dei dividendi (pari a 128,2 milioni di euro), in parte compensata dal risultato economico complessivo dell'esercizio (129,8 milioni di euro che include la variazione del *fair value* dei derivati).

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2015 ammonta a 732,0 milioni di euro, con un incremento di 134,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2014.

TABELLA 4. Indebitamento finanziario netto

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Passività finanziarie non correnti	921.157	931.613	(10.456)
Prestiti obbligazionari	594.005	592.963	1.042
Finanziamenti a medio-lungo termine	327.152	338.650	(11.498)
Altre attività finanziarie non correnti	(2.925)	(7.546)	4.621
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	918.232	924.067	(5.835)
Passività finanziarie correnti	30.436	23.183	7.253
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	16.068	16.108	(40)
Strumenti finanziari - derivati	7.036	0	7.036
Altre passività finanziarie correnti	7.332	7.075	257
Attività finanziarie correnti	(216.717)	(350.232)	133.515
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(206.201)	(338.410)	132.209
Altre attività finanziarie correnti	(10.516)	(11.822)	1.306
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(186.281)	(327.049)	140.768
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	731.951	597.018	134.933

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 918,2 milioni di euro, con una riduzione di 5,8 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente. In dettaglio:

- i Prestiti obbligazionari (594,0 milioni di euro) sono costituiti dal prestito obbligazionario EMTN ("*Euro Medium Term Note Program*") emesso da ADR a dicembre 2013 e si incrementano di 1,0 milioni di euro, per effetto della valutazione della passività con il metodo del costo ammortizzato;
- i Finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 327,2 milioni di euro; la riduzione di 11,5 milioni di euro deriva principalmente dall'incremento (+10,6 milioni di euro) dei costi accessori della *Tranche* A4 riconducibili al premio anticipato pagato nel mese di luglio ad Ambac a fronte dell'uscita da ogni ruolo precedentemente ricoperto nell'ambito dei contratti finanziari dell'emissione obbligazionaria "*Romulus*" del 2003.

Le Altre attività finanziarie non correnti, pari a 2,9 milioni di euro, si riducono di 4,6 milioni di euro attribuibili per 3,6 milioni di euro alla cessione, da parte di ADR, delle obbligazioni A4 in portafoglio (pari a 4 milioni di sterline) in favore della controllante Atlantia.

Indebitamento finanziario netto corrente

La quota corrente dell'indebitamento finanziario risulta essere pari ad una disponibilità netta di 186,3 milioni di euro, con un decremento di 140,8 milioni di euro.

In particolare, le Passività finanziarie correnti, pari a 30,4 milioni di euro, si sono incrementate di 7,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014, principalmente per effetto dell'incremento degli Strumenti finanziari derivati. Tale voce include, al 31 dicembre 2015, il *fair value* negativo (-7,0 milioni di euro) dei due contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (ad applicazione differita: 20 giugno 2016), sottoscritti in data 15 giugno 2015 da ADR, per un nozionale di 250 milioni di euro.

Le Attività finanziarie correnti, pari a 216,7 milioni di euro, si riducono di 133,5 milioni di euro, per effetto delle minori disponibilità liquide.

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

TABELLA 5. Rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Utile dell'esercizio	134.556	131.023
Rettificato da:		
Ammortamenti	70.728	68.291
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	91.392	100.518
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi	3.004	8.067
Variazioni altri fondi	14.155	(4.818)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	0	(205)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	13.061	5.655
Altri costi (ricavi) non monetari	1.697	2.581
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(24.857)	2.445
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	303.736	313.557
Investimenti in attività materiali	(23.782)	(12.016)
Investimenti in attività immateriali (*)	(141.063)	(65.834)
Interventi per rinnovo infrastrutture aeroportuale	(146.933)	(85.659)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di soc. consolidate	(500)	(26.292)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali	10.016	17.169
Variazione netta delle altre attività non correnti	(11)	6
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(302.273)	(172.626)
Emissione prestiti obbligazionari	(128.183)	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	(225)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(10.646)	(604.579)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(39)	12.286
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	4.939	14.017
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	(133.929)	(578.501)
Flusso di cassa netto dell'esercizio (A+B+C)	(132.466)	(437.570)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	331.334	768.904
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	198.868	331.334

(*) inclusivo, nel 2014, di acconti corrisposti a fornitori per 13.958 mila euro.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	56.536	79.047
Interessi attivi incassati	596	2.025
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	53.990	32.662
Dividendi ricevuti	12.227	9.885

Le partecipazioni

Di seguito sono riportate le caratteristiche e l'andamento economico delle società partecipate per l'esercizio 2015. I dati contabili delle società controllate e collegate relativi all'esercizio 2015 sono riassunti nella sezione degli Allegati al Bilancio di esercizio.

Le partecipazioni in società controllate

ADR Assistance S.r.l.

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

La società ha conseguito nel 2015 un utile netto di 410 mila euro, in decremento rispetto all'esercizio precedente (1,1 milioni di euro). I ricavi, pari a 16,8 milioni di euro, registrano una contrazione del 5,3%, per effetto della nuova modalità di calcolo dei corrispettivi. I costi operativi, pari a 15,9 milioni di euro, hanno registrato complessivamente un incremento del 6,2%.

Il margine operativo lordo, in riduzione di 1,9 milioni di euro, si attesta a 856 mila euro.

ADR Tel S.p.A.

La società realizza e gestisce i sistemi informatici e di telecomunicazione sul sistema aeroportuale romano. Dal 1° aprile 2014, è stato reso efficace il progetto di integrazione di tutte le attività di *Information Technology* nell'ambito di ADR Tel S.p.A. ("ADR Tel"), con il trasferimento del ramo d'azienda IT da ADR ad ADR Tel. Pertanto, i risultati dell'esercizio 2015 non sono totalmente confrontabili con l'anno precedente a causa delle sensibili variazioni di perimetro evidenziate.

Nel 2015, la società ha registrato un risultato netto positivo per 2,0 milioni di euro (-4,7% rispetto al 2014) e ricavi per 27,5 milioni di euro. I costi operativi sono risultati pari a 23,8 milioni di euro, di cui 19,5 milioni di euro per consumi di materie e servizi esterni e 4,3 milioni di euro per costo del lavoro; è stato perciò registrato un margine operativo lordo di 3,9 milioni di euro e un risultato operativo pari a 3,0 milioni di euro.

ADR Security S.r.l.

La società è stata costituita il 2 maggio 2012 mediante il conferimento, da parte di ADR, del ramo d'azienda afferente il *business* dei servizi di sicurezza aeroportuale sui due principali scali romani. È stato, quindi, stipulato tra ADR e la società un apposito contratto d'appalto pluriennale (2012-2016), che regola le attività che ADR Security deve svolgere, quale organizzazione societaria specializzata del gestore aeroportuale: servizi di controllo dei passeggeri, del relativo bagaglio a mano, dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso, nonché servizi a richiesta quali la vigilanza del perimetro aeroportuale.

La società ha chiuso l'esercizio con un utile netto di 2,3 milioni di euro, in diminuzione rispetto ai 4,0 milioni di euro dell'esercizio a confronto. Il volume d'affari nel 2015 è stato pari a 46,6 milioni di euro (+5,2%), generato principalmente da ricavi per attività *aviation* (37,9 milioni di euro per controllo bagaglio da stiva, del passeggero e del bagaglio a mano e camera di simulazione) e per attività *non aviation* (8,7 milioni di euro per servizi di vigilanza e attività di addestramento del personale). Il mar-

gine operativo lordo è risultato pari 3,7 milioni di euro (in riduzione di 2,3 milioni di euro rispetto al 2014), con un'incidenza sui ricavi pari al 7,9%, rispetto al 13,4% del 2014. I costi operativi sono stati pari a 42,9 milioni di euro (+11,9%), di cui 34,9 milioni di euro come costo del lavoro.

ADR Mobility S.r.l.

La società è stata costituita il 3 maggio 2012 mediante il conferimento, da parte di ADR, del ramo d'azienda "parcheggi", costituito dalle attività e passività afferenti alla gestione dei parcheggi all'interno degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e dei rapporti con le società di autonoleggio, con esclusione delle attività svolte da ADR quale titolare di concessione aeroportuale (ad esempio la gestione della sosta di *taxi*, di *bus* e/o *minibus* di servizi pubblici di linea e privati, ecc.). In virtù di un'apposita convenzione stipulata con ADR, ADR Mobility S.r.l. ("ADR Mobility") gestisce le aree di sosta degli scali di Ciampino e Fiumicino per una durata di 14 anni in regime di subconcessione. Nel 2015 la società ha consuntivato un utile netto di 7,0 milioni di euro, in lieve crescita (+1,4%) rispetto al 2014. I ricavi, stabili nel periodo nonostante i negativi impatti dell'incendio, sono stati pari a 38,2 milioni di euro. I costi operativi sono stati pari a 24,9 milioni di euro (-0,8% rispetto al 2014) di cui 22,0 milioni di euro relativi ai consumi di materie e servizi esterni e 2,9 milioni di euro per costo del lavoro. Il margine operativo lordo è risultato pari 13,3 milioni di euro, in aumento rispetto ai 13,0 milioni di euro dell'anno precedente, mentre il risultato operativo si è attestato a 10,7 milioni di euro, in aumento del 3,5%.

Airport Cleaning S.r.l.

La società è stata costituita in data 28 febbraio 2014 ed ha avviato la propria attività operativa il 20 maggio 2014. A partire da tale data, la società ha svolto i servizi di pulizia e di piccola manutenzione presso alcune aree dello scalo di Fiumicino; a partire dal 1° dicembre 2014 è stata affidata ad Airport Cleaning anche la gestione del servizio di raccolta e distribuzione dei carrelli portabagagli nello scalo di Fiumicino e la pulizia delle aree gestite da ADR dello scalo di Ciampino. Inoltre, dal 1 marzo 2015, la società ha assorbito progressivamente le attività di pulizia del Lotto Ovest dell'aerostazione. Il confronto con il 2014 risulta perciò essere non omogeneo.

Nel 2015 la società ha conseguito un utile di 972 mila euro (-280 mila euro nel 2014), a fronte di ricavi per 24,8 milioni di euro e costi operativi per 23,0 milioni di euro, di cui 12,7 milioni di euro per costo del lavoro. Il margine operativo lordo è perciò risultato positivo per 1,8 milioni di euro, mentre il risultato operativo è stato positivo per 1,4 milioni di euro.

ADR Advertising S.p.A.

In data 21 gennaio 2015, le Assemblee Straordinarie degli Azionisti di ADR e di ADR Advertising S.p.A., società interamente posseduta da ADR, hanno deliberato la fusione per incorporazione di ADR Advertising S.p.A. in ADR.

Ai sensi dell'art. 2505 del Codice Civile, in data 16 aprile 2015 è stato stipulato l'Atto di fusione; la fusione è divenuta efficace, ai fini civilistici, dal 23 aprile 2015.

Le operazioni della società incorporata sono state imputate al bilancio della società incorporante ADR con effetto dal 1 gennaio 2015, sia ai fini civilistici che fiscali.

ADR Sviluppo S.r.l.

La società, avente per oggetto la promozione e lo sviluppo di iniziative immobiliari per i sedimi aeroportuali di Fiumicino e Ciampino, nel 2015 non ha ancora avviato la propria attività operativa. Il risultato netto del 2015 è positivo per 18 mila euro (+13 mila euro nel 2014), in relazione ai dividendi

(+21 mila euro) incassati dalla partecipata ADR Tel; il patrimonio netto al 31 dicembre 2015 è pari a 133 mila euro.

Le partecipazioni in altre società

Pavimental S.p.A.

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

I ricavi del 2015, pari a 499,7 milioni di euro, in crescita rispetto al 2014 di 106,9 milioni di euro (+27,2%), principalmente per effetto di maggiori attività verso le società del gruppo Atlantia.

Il margine operativo lordo è pari a 26,9 milioni di euro e risulta in crescita (+43,6%) rispetto al valore registrato nel precedente esercizio. La società ha chiuso il 2015 con un risultato netto positivo di 7,8 milioni di euro, in aumento rispetto all'utile netto di 3,0 milioni di euro del 2014. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2015 si attesta sui 49,3 milioni di euro.

Spea Engineering S.p.A.

In data 1° dicembre 2014, ADR ha acquisito una quota del 27% di Spea Ingegneria Europea da Autostrade per l'Italia S.p.A. Il 21 maggio 2015 è stata completata l'operazione di fusione per incorporazione nella società di ADR Engineering S.p.A., già ceduta dal Gruppo ADR alla controllante Atlantia nel mese di dicembre 2014. A seguito di questa operazione, la società ha mutato la propria denominazione sociale in Spea Engineering S.p.A. e la partecipazione detenuta da ADR si è ridotta dal 27% al 20%.

La società fornisce servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione straordinaria in ambito autostradale e aeroportuale.

I ricavi dell'esercizio 2015 sono pari a 107,9 milioni di euro con un incremento di 30,5 milioni di euro (+39,3%) rispetto all'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente all'acquisizione delle commesse aeroportuali conseguenti alla fusione con ADR Engineering S.p.A. L'EBITDA registrato nel 2015, pari a 28,9 milioni di euro, si incrementa di 9,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (+51,9%). La società ha chiuso il 2015 con un risultato netto positivo per 16,4 milioni di euro, in aumento rispetto al risultato di 9,8 milioni di euro del 2014. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2015 si attesta sui 87,4 milioni di euro.

Aeroporto di Genova S.p.A.

ADR detiene una partecipazione del 15% nella società che gestisce lo scalo genovese. Nel 2014 (cui si riferisce l'ultimo bilancio approvato), il traffico passeggeri ha subito una diminuzione del 2,7% rispetto al 2013, derivante dall'andamento particolarmente negativo del traffico di linea domestico (-10,4%), in parte controbilanciato dal positivo andamento del traffico *charter*, con passeggeri più che raddoppiati rispetto al 2013; sostanzialmente stabile il traffico di linea internazionale. Il valore della produzione è risultato pari a 22,2 milioni di euro, con un decremento di 1.044 mila euro, che sconta l'andamento negativo sia dei proventi *aviation* che di quelli non *aviation*. Il margine operativo lordo, risultato pari a 0,9 milioni di euro, è in flessione rispetto a 1,6 milioni di euro del 2013. La società ha chiuso il 2014 con un risultato netto positivo di 152 mila euro, in aumento rispetto al risultato di 33 mila euro del 2013. Il patrimonio netto al 31 dicembre 2014 si attesta sui 5,7 milioni di euro.

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

ADR è presente nella compagine azionaria della società con una partecipazione del 16,57%. Nel 2014, anno a cui si riferisce l'ultimo bilancio approvato, il traffico passeggeri, sull'aeroporto di Lamezia Terme gestito da S.A.CAL., ha registrato 2,4 milioni di passeggeri con un incremento del 10,4% rispetto all'anno precedente. I ricavi, pari a 23,6 milioni di euro, aumentano di 1,4 milioni di euro rispetto al 2013; in lieve incremento i costi (+0,7 milioni di euro). L'esercizio chiude con un utile di 67 mila euro, in miglioramento rispetto al risultato negativo per 391 mila euro del 2013. Conseguentemente, il patrimonio netto al 31 dicembre 2014 si incrementa lievemente, attestandosi a 7,8 milioni di euro.

L'Assemblea della società, riunitasi in sede straordinaria il 18 dicembre 2015, ha deliberato l'aumento di capitale – ai sensi dell'art. 3 del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 521 del 12.11.1997 – dagli attuali 7,8 milioni di euro a 12,9 milioni di euro, mediante emissione di nuove azioni ordinarie. Il termine massimo per l'esercizio del diritto di sottoscrizione da parte degli azionisti è stato fissato al 30 ottobre 2016.

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

Il Consorzio (25% ADR), avente per oggetto la promozione di corsi di formazione, studi e ricerche sull'integrazione europea in materia di trasporto, è in liquidazione dal 31 dicembre 2010 ed ha chiuso il 2015 con una perdita di 18 mila euro e un patrimonio netto negativo per 4 mila euro.

Leonardo Energia Società consortile a r.l.

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

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

La società ha chiuso il 2015 in pareggio; il patrimonio netto al 31 dicembre 2015 è pari a 268 mila euro.

La Convenzione – Contratto di Programma

Sviluppo del sistema aeroportuale romano

La Convenzione di gestione aeroportuale e il Contratto di Programma

ADR gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale della Capitale in virtù della concessione affidata alla Società con legge 10 novembre 1973, n. 755 e dell'Atto Unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di Programma" stipulato il 25 ottobre 2012, che ha sostituito la precedente Convenzione di gestione n. 2820 del 26 giugno 1974. Tale contratto disciplina i rapporti tra il concessionario e l'ENAC fino a scadenza della concessione (30 giugno 2044).

Il 21 dicembre 2012 il Presidente del Consiglio dei Ministri - su proposta del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia - ha approvato l'Atto Unico con alcune modifiche ed integrazioni che sono state recepite in uno specifico Atto Aggiuntivo sottoscritto da ENAC ed ADR il 27 dicembre 2012. Il 28 dicembre 2012 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il Comunicato della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo all'approvazione dell'Atto Unico. L'8 marzo 2013 il D.P.C.M. e l'Atto Unico sono stati registrati dalla Corte dei Conti. Dal 9 marzo 2013 ADR applica le regole previste dall'Atto Unico ai corrispettivi dei propri servizi regolamentati.

Il nuovo quadro normativo approvato ha definito un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide fino al termine della concessione (30 giugno 2044) che permetterà il finanziamento del piano di investimenti di ADR mediante fondi privati. I pilastri della nuova Convenzione-Contratto di Programma sono:

- ruolo centrale del piano di investimenti, sia a breve che a lungo termine;
- chiara mappa strategica per il futuro del sistema aeroportuale di Roma (scali aeroportuali di Fiumicino e Ciampino);
- chiarezza di diritti e obblighi di concessionario e concedente in tutte le circostanze, comprese le questioni di conflitto che possono portare alla risoluzione del contratto, identificazione di obiettivi di produttività, efficienza e qualità dei servizi aeroportuali soggetti a regolamentazione economica, aggiornamento dei criteri per la determinazione delle tariffe sulla base dei costi effettivi dei servizi, delle previsioni di traffico, del piano di investimento e degli obiettivi di qualità, in linea con le *best practice* internazionali.

L'entrata in efficacia dell'Atto Unico ha originato alcuni ricorsi presso TAR del Lazio e/o Capo dello Stato; ad oggi tutti i ricorsi avviati dall'utenza aeroportuale sono stati chiusi, mentre risulta ancora pendente quello avviato dal Comune di Viterbo a seguito della decisione di stralciare dal Piano di Sviluppo infrastrutturale la realizzazione del terzo scalo del sistema aeroportuale romano. Per approfondimenti, si rimanda alla sezione "Contenzioso" delle Note illustrative del Bilancio Consolidato.

Principali elementi del Contratto di Programma

- **Struttura tariffaria:** la struttura tariffaria si basa su criteri riconosciuti a livello internazionale di correlazione con i costi delle infrastrutture e dei servizi, promuovendo obiettivi di efficienza come previsto

dalla direttiva 2009/12/CE e dalla L. 27/2012 che ha recepito la stessa direttiva nell'ordinamento nazionale. Le regole tariffarie sono impostate fino al termine della concessione e si basano su:

- metodo del "*price cap*" ("*RAB-based*") che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica. Viene, inoltre, determinato il valore della RAB iniziale al 1 gennaio 2013 in 1,8 miliardi di euro che verrà aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria;
- "*dual till*" in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
- previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra / al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC.
- **Revisione delle tariffe:** il Contratto di Programma definisce in modo chiaro, in termini di contenuti, modalità e tempistica, i meccanismi e le motivazioni che richiedono l'aggiornamento del piano economico-finanziario al 2044, dei periodi regolatori decennali, a loro volta suddivisi in sottoperiodi regolatori, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.
- **Remunerazione ammessa:** per il primo quinquennio tariffario (2012-2016), il costo medio pesato del capitale (*Weighted Average Cost of Capital* o "WACC") reale *pre-tax* è pari a 11,91%, corrispondente ad un valore nominale *post-tax* dell'8,58%. Il Contratto di Programma definisce tutti i parametri e i criteri di aggiornamento del rendimento riconosciuto sul capitale; la maggior parte di essi deve essere aggiornata ogni cinque anni o dieci anni. Per le nuove opere di particolare valore strategico e ambientale il WACC reale *pre-tax* sarà incrementato di un valore compreso fra 2% e 4%.
- **Differenze di traffico tra *forecast* e *consuntivo*:** le variazioni del traffico rispetto alle previsioni incluse in un *range* del +/-5% saranno a beneficio/carico di ADR. In presenza di variazioni superiori, il 50% dei maggiori ricavi sarà accantonato per gli investimenti futuri senza alcun impatto sulle tariffe; se inferiori, il 50% dei minori ricavi sarà incluso nei costi ammessi per i calcoli tariffari del successivo sotto-periodo di cinque anni. Variazioni di traffico particolarmente significative possono legittimare la richiesta di modifiche agli interventi strutturali previsti.

Aggiornamento tariffario

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

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

Durante il 2016 è prevista l'attività di aggiornamento dei parametri tariffari per il quinquennio 2017-2021.

A seguito degli adeguamenti tariffari previsti nel Contratto di Programma, le tariffe medie presso l'aeroporto di Fiumicino sono sostanzialmente allineate alla media europea.

Consultazione con gli utenti e proposta tariffaria 2016

Nell'ambito della consultazione prevista da ENAC per l'aggiornamento tariffario avviata da ADR il 31 agosto 2015 con la pubblicazione sul proprio sito *web* della documentazione rilevante, il 30 settembre 2015 si è svolto l'incontro con gli utenti aeroportuali (vettori, *handler* e altri operatori) in merito alle tematiche inerenti gli investimenti, l'andamento del traffico, gli aspetti di qualità e ambiente. In

quella sede sono stati illustrati i principali interventi infrastrutturali completati nel 2015 e quelli in programma per il 2016. La procedura di consultazione si è conclusa il 31 ottobre 2015.

Il 23 novembre 2015 ENAC, con pubblicazione sul proprio sito *web*, ha confermato le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2016. In base a quanto stabilito, per lo scalo di Fiumicino, il rapporto tra massimi ricavi ammessi ai servizi regolamentati e passeggeri paganti i diritti come da Contratto di Programma, è pari a 32,8 euro.

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

Gli obiettivi strategici

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

L'obiettivo di lungo periodo del Gruppo ADR è di realizzare, nel periodo di vigenza della Concessione, un sistema aeroportuale in linea con le *best practice* internazionali che sia motore dello sviluppo socio-economico del territorio locale e del sistema Paese, nonché porta di ingresso per il traffico intercontinentale. In particolare, sono previsti:

- lo sviluppo di Fiumicino al fine di renderlo uno dei principali *hub* a livello europeo sia per volumi, aumentandone la capacità fino a circa 100 milioni di passeggeri dai 35 circa del 2013 (anno di inizio della fase attuativa del Contratto di Programma), sia per gli *standard* di servizio offerto al passeggero;
- la riqualifica di Ciampino per renderlo compatibile con i vincoli ambientali, limitando l'impatto sull'area urbana limitrofa, e per servire la componente *business* di Aviazione Commerciale e Aviazione Generale del traffico della Capitale.

Il Programma di investimenti

Ai sensi della Convenzione di gestione, sussiste in capo ad ADR l'impegno a garantire un'adeguata e progressiva pianificazione ed attuazione dello sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale che traguardi l'intera durata residua della concessione (fino al 30 giugno 2044). Il dimensionamento infrastrutturale oggetto di tale pianificazione, oltre a tenere conto delle direttive dell'ENAC, deve prioritariamente garantire il mantenimento di elevati livelli qualitativi in funzione della stima di crescita del traffico concordata con l'amministrazione concedente. Il piano originario della Convenzione individua in particolare, per quanto riguarda Fiumicino, investimenti pari a circa 4,4 miliardi di euro per l'ampliamento delle opere insistenti sulle aree attualmente in concessione - che comprendono, fra l'altro, la costruzione di nuovi moli di imbarco, di nuove piazzole di sosta aeromobili, nonché la realizzazione di nuove aree commerciali (c.d. *Fiumicino Sud*) – ed include, inoltre, la realizzazione di una nuova aerostazione a nord dell'attuale area in concessione comprensiva di due nuove piste

(c.d. *Fiumicino Nord*), per adeguare la capacità dell'aeroporto al traguardo previsto di 100 milioni di passeggeri al 2044, con un investimento aggiuntivo allora stimato in circa 7,2 miliardi di euro.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale¹⁰

L'impegno di realizzazione degli investimenti in capo ad ADR, che costituisce, ai sensi della Convenzione, il cd. "Piano di Sviluppo Aeroportuale", è articolato in "periodi regolatori" di dieci anni - attualmente è in corso il primo periodo 2012-21 - e "sotto-periodi regolatori" di cinque anni.

In ottemperanza a quanto previsto con l'Atto Unico e secondo quanto richiesto nelle istruttorie approvative di ENAC, nel corso del 2015 ADR ha inviato a ENAC le integrazioni al *Masterplan* di lungo periodo (a scadenza della concessione) di Fiumicino e al *Masterplan* di Ciampino, che contempla l'ammodernamento, la ridefinizione infrastrutturale e la riorganizzazione funzionale delle aerostazioni di Aviazione Commerciale e di Aviazione Generale. Sul *Masterplan* di lungo periodo di Fiumicino ENAC ha espresso il proprio Nulla Osta Tecnico in data 20 ottobre 2015; il suddetto Nulla Osta consente di procedere con la successiva fase progettuale per gli interventi di prima fase del piano di Fiumicino Nord e per i relativi studi di impatto ambientale. Per il *Masterplan* di Ciampino ENAC ha espresso il proprio Nulla Osta Tecnico in data 8 ottobre 2015.

Nel 2015 ADR ha realizzato complessivamente circa 322 milioni di euro di investimenti: circa 10 milioni in più rispetto a quanto stabilito per l'anno 2015 nell'aggiornamento del Piano di Sviluppo approvato a gennaio 2014, a parziale recupero del *delta* di segno opposto di circa 27 milioni verificatosi nel 2014 per cause non ascrivibili a responsabilità di ADR; il suddetto recupero è stato effettuato nonostante una situazione resa non facile dall'incendio del 7 maggio 2015 e dagli effetti sulla produzione derivanti dalle difficoltà societarie che hanno interessato due delle tre società costituenti l'ATI appaltatrice dei lavori di Molo e Avancorpo.

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

Variazioni normative intervenute nel 2015: abrogazione dell'Articolo 71

Il Decreto legge 25 novembre 2015, n. 185 recante "Misure urgenti per interventi nel territorio", pubblicato nella G.U. n. 275 del 25.11.2015, con efficacia dal giorno della pubblicazione, all'Art. 9 (Revoca finanziamenti interventi non attuati e abrogazioni procedure per aeroporti), comma 3 ha disposto l'abrogazione dell'articolo 71, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

Entro 60 giorni dalla pubblicazione (24 gennaio 2016), il Decreto legge 185 potrà essere convertito in legge nell'attuale formulazione, ovvero convertito con eventuali modifiche o, infine, non essere convertito e quindi perdere di efficacia.

Sostanzialmente, con l'abrogazione dell'art. 71, gli interventi infrastrutturali per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino non sono più equiparati alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (c.d. "grandi opere") e ad essi ritorna ad applicarsi la normativa ordinaria previgente in tema di *iter* approvativi (approvazione dei progetti da parte di ENAC). L'articolo 71, richiamato anche, in

¹⁰ Dati ITA GAAP.

particolare, all'Art. 9, comma 5 del Contratto di Programma ENAC - ADR così come modificato dal D.P.C.M. del 21 dicembre 2012, stabilisce la competenza del Comitato interministeriale per la programmazione economica ("CIPE") per l'approvazione dei progetti. Al processo approvativo, che prevede il visto della Corte dei Conti, partecipa anche il Ministero dell'Economia e delle Finanze; i tempi di approvazione dei progetti sono quindi più lunghi rispetto alla semplice approvazione di ENAC. Anche la procedura di VIA per le grandi opere è diversa da quella c.d. "ordinaria", in quanto è parimenti ricondotta all'approvazione in ambito CIPE.

L'abrogazione dell'art. 71, se convertita in legge, avrà ripercussioni, con riduzione dei tempi, sugli *iter* approvativi avviati che, in qualche modo, hanno tenuto conto, o comunque menzionano la normativa applicabile alle c.d. "grandi opere", in particolare: *Masterplan* di Ciampino; *Masterplan* di Lungo Termine di Fiumicino; singoli progetti di investimenti aeroportuali.

Conferenza dei Servizi del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud

La Conferenza dei Servizi relativa al Progetto di Completamento di Fiumicino Sud si è formalmente conclusa nel 2014. Il 5 settembre 2014 ENAC ha trasmesso ad ADR e agli enti interessati il Dispositivo Direttoriale di conclusione e perfezionamento del processo approvativo ambientale ed urbanistico sugli interventi inseriti nel Progetto di Completamento di Fiumicino Sud.

Gli adempimenti in relazione al Piano di Sviluppo

In ottemperanza a quanto previsto con l'Atto Unico, il 30 giugno 2014 ADR ha inviato a ENAC un documento contenente le ipotesi di potenziamento dei sottosistemi di Fiumicino conseguenti alla prevista riallocazione su tale scalo del traffico originariamente previsto su Viterbo. Il suddetto documento contiene una serie di proposte attualmente al vaglio di ENAC.

Nella medesima data, ADR ha inviato a ENAC l'aggiornamento del *Master Plan* di Ciampino, che contiene, in conformità con quanto previsto negli Allegati all'Atto Unico, la riconfigurazione dello scalo in funzione delle previsioni di traffico e dell'avvenuto cambio di *status* da aeroporto militare ad aeroporto civile con ridefinizione infrastrutturale e riorganizzazione funzionale delle aerostazioni di Aviazione Commerciale e di Aviazione Generale.

Ottemperanze Decreto VIA 236/2013

Per poter procedere alla realizzazione degli investimenti previsti nel Contratto di Programma e coerenti con il Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, ADR si è impegnata per conto di ENAC presso gli Enti di riferimento nella definizione delle modalità di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 236 dell'8 agosto 2013, come modificato da D.M. 304 del 11.12.2014. Le prescrizioni, sia di carattere generale sia di carattere specifico, hanno riguardato essenzialmente temi quali: la gestione delle terre, delle acque, la sistemazione dei cantieri e gli aspetti paesaggistici e di valorizzazione del Terminal 3, unico edificio storico dello scalo.

Il Decreto è stato emesso con un ritardo di circa otto mesi rispetto alle ipotesi iniziali sulle quali poggiava la pianificazione degli investimenti previsti nel Contratto di Programma. Nel corso del 2014 e del 2015 tale tempistica ha determinato uno slittamento di alcuni lavori e progetti rispetto alla pianificazione originaria.

Le proposte programmatiche presentate nel dicembre 2013 ai Ministeri competenti ed indicanti le modalità di ottemperanza sono state approvate e hanno costituito la base per l'elaborazione dei primi supporti progettuali specifici ai fini della ripresa o dell'avvio dei lavori dei singoli interventi del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud. Nel corso del 2015 sono state completate le attività di elaborazione della documentazione necessaria per ottemperare alle prescrizioni generali relative alle seguenti tematiche:

- idraulica;
- cantierizzazioni;
- bilancio e caratterizzazioni ambientali dei materiali di scavo.

È conseguentemente proseguita la fase di aggiornamento dei diversi progetti in coerenza con le prescrizioni, inviando a ENAC, nel corso del 2015, i progetti aggiornati e la documentazione necessaria per l'ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA degli interventi previsti nel Contratto di Programma. ENAC, in qualità di proponente, ha successivamente trasmesso la suddetta documentazione agli enti preposti alle verifiche di ottemperanza (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Agenzia Regionale Protezione Ambiente Lazio – nel seguito "ARPA") per il seguito di competenza.

Valutazione Impatto Ambientale di Ciampino

Come previsto dal Codice dell'Ambiente ed a seguito del cambio di *status* intervenuto sullo scalo di Ciampino, parallelamente all'istruttoria con ENAC mirata all'approvazione del *Masterplan*, ADR ha sviluppato lo Studio di Impatto Ambientale. Tale studio, composto dalla sintesi non tecnica, dagli elaborati grafici e dalle relazioni del quadro di riferimento ambientale, programmatico e progettuale, costituisce il necessario compendio per consentire l'approvazione in sede di Valutazione di Impatto Ambientale di tutti gli interventi inquadrati nel *Masterplan*. ADR ha inoltrato ad ENAC tale studio in data 30 ottobre 2015 e, successivamente, tramite lo stesso ENAC lo studio è stato depositato presso il MiBACT e presso la Regione Lazio per il formale inizio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Tale procedura si è temporaneamente interrotta, per essere ripresa a breve, a seguito dell'abrogazione dell'articolo 71 (vedasi apposita sezione sopra).

Intermodalità e connettività aeroportuale

Lo sviluppo degli accessi per lo scalo di Fiumicino risulta di primaria importanza al fine di garantire un'adeguata risposta alle esigenze di mobilità e accessibilità connesse con la domanda di trasporto aereo sulla Capitale. Oltre alla continuativa collaborazione, già dagli anni precedenti, con ANAS, RFI e Roma Servizi per la Mobilità, è proseguito l'impegno di ADR nell'attività prevista all'interno del Gruppo di lavoro coordinato da Unindustria Lazio per l'elaborazione del "Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana", nato dall'iniziativa della "Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; il Piano è finalizzato a costituire lo strumento strategico di riferimento e coordinamento per le diverse iniziative infrastrutturali e di accessibilità da svilupparsi nell'ambito del suddetto contesto territoriale.

A luglio 2015 si è concluso il processo di formazione del Piano, che è stato presentato il 26 novembre 2015 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'avvio delle successive fasi di adozione e approvazione.

Infine, nell'ottica del miglioramento e potenziamento del trasporto su ferro, da dicembre 2014 sono stati attivati due servizi quotidiani ad Alta Velocità dalla stazione di Fiumicino Aeroporto per Firenze/Bologna/Padova/Venezia in stretta collaborazione con il Gruppo FS; il collegamento è effettuato con i treni *Frecciargento*.

Per le future infrastrutture di accesso al nuovo Aeroporto si prevedono investimenti, non a carico di ADR, per circa 5,4 miliardi di euro.

Qualità e sostenibilità ambientale

Nell'ottica di sviluppare e gestire un sistema aeroportuale efficiente, migliorando di anno in anno i livelli dei servizi offerti ai passeggeri, ADR monitora periodicamente gli indicatori condivisi con ENAC

nell'ambito del Contratto di Programma e relativi sia alla qualità del servizio che alla tutela dell'ambiente. Per ogni indicatore sono definiti obiettivi pluriennali di miglioramento nell'ottica di allineare gli scali aeroportuali gestiti ai migliori aeroporti internazionali comparabili. Gli esiti della misurazione dei suddetti obiettivi intervengono nella definizione degli aggiornamenti tariffari secondo le regole del Contratto di Programma.

Nello specifico, gli indicatori concordati con ENAC per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono riportati di seguito.

- Servizi erogati:
 - tempo di attesa in coda alla sicurezza;
 - disponibilità punti informazione operativi;
 - tempo di attesa in coda al *check in*;
 - tempo di riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio dal *block on*.
- Percezione di qualità da parte dei passeggeri in merito a:
 - *comfort* in aeroporto;
 - livello di pulizia in aerostazione;
 - percezione dell'efficacia dei punti informazione operativi;
 - presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace;
 - efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (solo per Fiumicino);
 - livello di pulizia e funzionalità delle toilette (solo per Ciampino);
 - assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM).
- Funzionalità impianti:
 - efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (solo per Fiumicino);
 - affidabilità impianti riconsegna bagagli.

In seguito all'incendio occorso al Terminal 3 di Fiumicino il 7 maggio 2015, ADR si è trovata costretta a sospendere la rilevazione dei risultati ai fini del calcolo degli indicatori analitici di qualità dello scalo. A partire dal mese di ottobre 2015 è stato ripristinato il monitoraggio puntuale di tutti gli indicatori.

Il 9 dicembre 2014 con la stipula di un apposito Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma, ADR ed ENAC hanno provveduto ad integrare quanto già previsto in materia con il monitoraggio periodico di sei ulteriori indicatori (tre per Fiumicino e tre per Ciampino). Tali indicatori sono stati individuati secondo i seguenti principi: possibilità di intervento da parte di ADR, disponibilità di *benchmark* internazionale ed elevata rilevanza per i passeggeri. Nell'Atto Aggiuntivo sono inoltre specificati il *panel* internazionale di riferimento, sia per Fiumicino che per Ciampino, e le eventuali sanzioni in caso di *performance* non in linea con gli obiettivi stabiliti.

In particolare, i nuovi indicatori riguardano:

- Pulizia delle toilette (misurazione oggettiva)
- Tempi di erogazione del servizio di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM)
- Bagagli disguidati complessivi (solo per Fiumicino)
- Cortesia e disponibilità dello *staff security* (solo per Ciampino).

Fra maggio ed ottobre 2015, anche per questi indicatori, sullo scalo di Fiumicino la rilevazione è stata sospesa.

La sostenibilità ambientale rappresenta un altro elemento chiave dello sviluppo aeroportuale. Una serie di indicatori di misurazione della tutela ambientale convenuti fra ADR ed ENAC fa parte del parametro tariffario di cui all'Allegato 10 dell'Atto Unico (Piano della qualità e dell'ambiente). L'avvio di importanti progetti finalizzati al miglioramento della sostenibilità ambientale caratterizzeranno il Piano di sviluppo di Fiumicino come esempio virtuoso di *Green Airport*.

- razionalizzazione dei consumi ed utilizzo di fonti di energia rinnovabile con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂; sono in particolare iniziate installazioni di sistemi fotovoltaici solari a concentrazione e mini-eolici per testarne l'efficienza reale;
- compensazione delle emissioni di CO₂ residue, prodotte dallo scalo di Fiumicino, attraverso l'acquisto di crediti di progetti "green";
- innovazione impiantistica, supervisione e controllo;
- integrazione delle nuove infrastrutture con le principali valenze ambientali e territoriali locali;
- implementazione della qualità ambientale degli edifici (esposizione, ventilazione naturale, utilizzo di materiali riciclabili o riutilizzabili alla fine del ciclo di vita ecc.);
- gestione integrata del ciclo dei rifiuti ed incremento della raccolta differenziata, con modalità "porta a porta" nei Terminal di Fiumicino;
- miglioramento ed ottimizzazione del sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua potabile e delle acque reflue prodotte dagli impianti aeroportuali;
- implementazione di un idoneo piano di regimazione dei corsi d'acqua e drenaggio dei suoli.

Contabilità regolatoria

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

Nel 2015 i ricavi da attività regolate sono stati pari a 572,9 milioni di euro (nel 2014 tale valore era pari a 526,8 milioni di euro), con una contribuzione all'EBITDA pari a 295,0 milioni di euro (283,4 milioni di euro nel 2014). Per le attività non regolate, prevalentemente gestite attraverso terzi sulla base di contratti di subconcessione, si sono registrati ricavi per 223,1 milioni di euro (nel 2014 tale valore era pari a 209,6 milioni di euro), con una contribuzione all'EBITDA pari a 126,5 milioni di euro (134,6 milioni di euro nel 2014).

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



LA SEZIONE DI SOSTENIBILITÀ



Risorse umane

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo ADR presenta un organico di 3.260 unità, registrando un aumento del 19,3% rispetto alla fine dell'esercizio precedente. Tale variazione è riconducibile principalmente: i) all'ampliamento del perimetro delle attività gestite da Airport Cleaning che, dal 1 marzo 2015, ha assorbito progressivamente le attività di pulizia del Lotto Ovest dell'aerostazione e del magazzino materiali e rafforzato l'attività di gestione dei carrellini portabagagli; ii) all'adeguamento da parte di ADR Security alla Nota ENAC del 14 novembre 2015 che ha sancito l'innalzamento delle misure di sicurezza per tutti i voli originanti in partenza dal territorio nazionale, a seguito degli attacchi terroristici che hanno interessato la capitale francese la notte del 14 novembre; iii) alle iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza al passeggero con particolare riferimento alle aree operative del Gruppo (funzione *Airport Management*, ADR Assistance, Airport Cleaning); iv) ad attività di potenziamento delle unità organizzative specialistiche direttamente o indirettamente connesse al Piano di Sviluppo Infrastrutturale.

Il personale con contratto a tempo indeterminato al 31 dicembre 2015 è pari a 2.567 unità, con una variazione incrementale di 453 risorse rispetto al 31 dicembre 2014 (+21,4%). Tale incremento è conseguenza del citato ampliamento di perimetro delle attività di Airport Cleaning (+152 unità), dell'assolvimento degli obblighi normativi relativi all'impegno di personale a termine (*Jobs Act*, +298 unità) e del contestuale potenziamento dell'organizzazione a supporto della realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale.

L'organico con contratto a tempo determinato al 31 dicembre 2015 è pari a 693 unità ed evidenzia un incremento di 74 unità rispetto al 2014 (+12%). Tale variazione è dovuta principalmente all'innalzamento delle misure di sicurezza conseguenti agli attentati terroristici di Parigi, che ha portato ADR Security a potenziare il numero dei controlli a campione effettuati sul passeggero e sul bagaglio a mano, nonché ad azioni finalizzate al miglioramento del livello di assistenza al passeggero.

L'organico medio di Gruppo nell'anno 2015 è pari a 2.808 FTE, in aumento di 443 risorse rispetto al 2014. Tale aumento è riconducibile principalmente a: i) internalizzazioni avviate da Airport Cleaning con riferimento alle attività di pulizia del Lotto Ovest di Fiumicino, di Ciampino, della gestione del Magazzino e del potenziamento delle attività di gestione dei carrellini portabagagli (+317 FTE); ii) contingenza dell'incendio del Terminal 3 del 7 maggio 2015, che ha richiesto l'adozione di particolari modalità operative con un riflesso diretto sul dimensionamento degli organici delle società operative del Gruppo (ADR Assistance, ADR Security ed Airport Cleaning) (+62 FTE); iii) iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza al passeggero; iv) assunzioni legate alla realizzazione del Piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma.

Il tasso di *turnover* del Gruppo per l'anno 2015 è del 17,4%, principale conseguenza delle operazioni di internalizzazione di Airport Cleaning e delle stabilizzazioni del personale a termine.

Sviluppo

Nel corso del 2015, il Gruppo ADR ha proseguito il proprio impegno nel favorire lo sviluppo delle competenze professionali, il miglioramento della *performance*, la valorizzazione del talento e il supporto al cambiamento organizzativo.

Con riferimento al primo aspetto, è stato completato il processo di mappatura dei profili di ruolo nell'ambito del "Sistema Professionale", con la realizzazione di 500 valutazioni relative a 53 ruoli, raggruppati in 12 famiglie professionali, appartenenti al *middle management* aziendale. Con riguardo al *performance management*, sono stati valutati 267 *professional* su quattro indicatori di prestazione fondamentali per differenziare i contributi individuali nella realizzazione degli obiettivi aziendali.

Al fine di identificare il potenziale di sviluppo delle risorse, è stato implementato il processo annuale di *talent review* che ha riguardato 39 Dirigenti, 207 Quadri e 100 Impiegati Professional. Si è proceduto altresì ad effettuare *assessment* di sviluppo per 70 risorse al fine di verificarne la spendibilità organizzativa su posizioni a maggiore complessità e definire percorsi di orientamento professionale. Il sistema di *Talent Management* nel suo complesso ha consentito di assicurare la copertura del 70% delle *job vacancies* con risorse interne.

Al fine di supportare l'implementazione di nuove strutture organizzative, sono stati realizzati percorsi di *change management* finalizzati ad allineare le risorse di riferimento alle nuove competenze necessarie a sostenere le sfide di *business*.

Inoltre, sono stati attivati percorsi di affiancamento/*coaching on the job* per il *middle management* della sicurezza aeroportuale al fine di potenziare la capacità di restituire *feed-back* al personale di varco per una gestione efficace della relazione con i passeggeri.

Formazione

Nel 2015 sono state erogate 46.500 ore di formazione e addestramento (+65% rispetto al 2014), con 4.443 partecipanti e 433 mila euro di impegno economico (di cui il 53% finanziato da fondi interprofessionali). La formazione erogata ha riguardato per il 65% la Salute e Sicurezza sul Lavoro, per il 21% la Sicurezza aeroportuale e per il 14% temi di carattere specialistico/comportamentale. Le partecipazioni sono state 6.700 (a fronte delle 2.839 del 2014) con una media di 16 ore di formazione per dipendente a fronte delle 12 ore del 2014.

Nello specifico, in ambito Salute e Sicurezza dei lavoratori è proseguito l'impegno nell'aggiornamento professionale sul D.Lgs. 81/08 con 3.000 ore circa di formazione erogata che hanno interessato circa 500 risorse. Rilevante anche l'impegno sulla formazione inerente i rischi specifici per famiglia professionale rivolta ai neo assunti (5.700 ore erogate e 475 partecipanti) ed alla formazione dei Preposti (1.416 ore erogate e 177 partecipanti).

Particolare *focus* è stato posto sui percorsi di addestramento tecnico professionale per il personale operante sugli impianti elettrici ed elettromeccanici, con 15.232 ore dedicate ai percorsi specifici e 97 partecipanti.

A fronte della formalizzazione del nuovo Piano di Gestione delle Emergenze sono stati formati 481 addetti all'evacuazione e all'antincendio con 7.550 ore erogate.

In ambito *Compliance*, si evidenzia la realizzazione di un percorso *e-learning* che ha consentito la divulgazione e l'allineamento sulla normativa del D.Lgs.231/90 per 1.200 risorse.

Per la formazione specialistica e comportamentale sono da evidenziare i percorsi di formazione al ruolo per gli addetti alle Informazioni al passeggero e per gli operatori al decoro e pulizia dell'aeroporto (Airport Cleaning) che hanno permesso di coniugare l'addestramento tecnico professionale e la formazione sui comportamenti organizzativi per tutti i neo assunti, (328 partecipanti e 1.806 ore erogate).

Per gli aspetti manutentivi, ai Tecnici Assistenza Lavori, impegnati nella realizzazione dei lavori di manutenzione è stato dedicato un percorso di *project management* finalizzato all'acquisizione dei principali strumenti e metodologie per la pianificazione ed il controllo dei progetti per un totale di 960 ore erogate e 40 risorse formate.

A conferma, inoltre, della grande attenzione per la Qualità del Servizio al cliente, il Gruppo ADR ha rinnovato il proprio impegno con l'avvio del progetto "Customer Experience Education" che ha portato alla progettazione di nuovi percorsi di selezione, formazione ed aggiornamento per tutto il personale di *front end* (1.200 persone circa) nell'ottica del miglioramento delle abilità tecnico professionali e delle competenze relazionali. In tale ambito, attraverso *focus group* che hanno coinvolto *manager* e addetti delle strutture interessate, sono stati definiti specifici *standard* comportamentali da osservare nella relazione con il cliente.

Sistema retributivo

I principali strumenti di incentivazione utilizzati a supporto delle politiche retributive aziendali sono i seguenti:

- retribuzione variabile a breve termine (*Management by Objectives* - MBO), che permette il perseguimento degli obiettivi di *business*, garantendo una correlazione tra *performance* aziendali e prestazioni individuali. Nell'anno 2015 hanno partecipato al sistema MBO il 100% di Dirigenti e Quadri del Gruppo ADR. Per il 40% della popolazione dirigente, in particolare, è stato introdotto, per il triennio 2014-2016, un nuovo sistema MBO "Annuale/Triennale" che prevede sia una quota annuale degli incentivi legata a obiettivi individuali che una quota triennale degli stessi legata ad obiettivi di qualità e di Gruppo;
- retribuzione variabile a medio/lungo termine (cosiddetti piani *equity*), strumento di incentivazione definito dalla capogruppo Atlantia e dedicato agli amministratori e/o dipendenti della Società e delle sue controllate investiti di funzioni di rilevanza strategica per il conseguimento degli obiettivi aziendali al fine di incentivarli nella valorizzazione della Società ed al tempo stesso di creare uno strumento di fidelizzazione di questi ultimi.

Al 31 dicembre 2015 i piani *equity* in vigore rivolti a beneficiari del Gruppo ADR risultano essere:

- *Stock Option* 2011: il terzo ciclo ha riguardato 17 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR.
- *Stock Grant* 2011: il primo ciclo ha riguardato un amministratore del Gruppo ADR; il terzo ciclo ha riguardato 17 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR.
- *Stock Grant* MBO: il primo ciclo ha riguardato un amministratore del Gruppo ADR.
- *Phantom Stock Option* 2014: il primo ciclo ha riguardato 18 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR; il secondo ciclo ha riguardato 20 dirigenti e amministratori del Gruppo ADR.

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

La Relazione sulla Remunerazione 2015, pubblicata nel sito *internet* della capogruppo Atlantia (www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html), raccoglie informazioni e approfondimenti sui sistemi retributivi e ulteriori dettagli sui piani di incentivazione di breve e medio/lungo termine.

Modello organizzativo

Nel 2015 l'assetto organizzativo di ADR è stato rivisitato con la costituzione della Direzione Generale quale elemento di sintesi dei processi di *business* della Società. Inoltre, in *staff* all'Amministratore Delegato, è stata istituita la Direzione Relazioni Esterne e Affari Istituzionali.

A livello generale, l'azione organizzativa ha supportato lo sviluppo dei seguenti elementi:

- *miglioramento della qualità del servizio*: mediante la costituzione di un presidio organizzativo dedicato alla gestione del passeggero e l'attivazione di una sala operativa di monitoraggio e supervisione dei servizi erogati;
- *miglioramento e ripristino delle condizioni di agibilità dei Terminal (post incendio Terminal 3)* con l'istituzione del Comitato Sicurezza ed Emergenza Aerostazioni per valutare e indirizzare le iniziative collegate alla sicurezza dei Terminal e l'attivazione di un gruppo di lavoro *inter*-funzionale dedicato al ripristino delle condizioni di regolare esercizio delle infrastrutture;
- *ottimizzazione degli assetti organizzativi* con focalizzazione su aree ad elevato impatto sulla qualità dei servizi e delle infrastrutture;
- *compliance alle normative ed ai sistemi di certificazione*, in particolare, si cita al riguardo l'irrobustimento dell'impianto organizzativo previsto per la certificazione aeroportuale.

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 Security, ADR Mobility ed Airport Cleaning. Per quanto riguarda il sistema normativo di ADR, l'azione è stata concentrata sulla garanzia del massimo allineamento alla disciplina sancita dalla cosiddetta Legge sul Risparmio (L. 262/05).

Relazioni industriali e sindacali

Considerata la crescente attenzione all'accrescimento dei livelli qualitativi della prestazione resa al cliente/passeggero e della *performance* individuale, si evidenziano gli accordi sindacali di più diretto riferimento, relativi al personale non dirigente:

- *premio di risultato*: nuovi criteri di attribuzione con validità 2015 - 2017, che incrementano, ai fini dell'erogazione, l'incidenza percentuale dei risultati della qualità del servizio rispetto a quelli collegati alla redditività aziendale. L'intesa ha, inoltre, introdotto le rilevazioni sulla qualità percepita dal passeggero per l'intera filiera dei servizi resi da ADR e dalle società del Gruppo che applicano il CCNL del Trasporto Aereo a cui si riferisce l'accordo, e riconfermato i *target* previsti dalla Carta dei Servizi;
- *formazione finanziata*: intesa per il finanziamento dei piani formativi - tecnici, comportamentali e di *compliance* - previsti dal fondo interprofessionale per la formazione continua di Confindustria (Fondimpresa).

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

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

Nel 2015 si sono registrati 500 infortuni sul lavoro (di cui 162 senza giorni di degenza) e 61 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro-casa).

I principali indici relativi agli infortuni sul lavoro nel 2015 si attestano sui su: indice di gravità pari a 6,10; indice di frequenza pari a 71,5 (infortuni sul lavoro con almeno un giorno di degenza).

Tra le iniziative a supporto del miglioramento del sistema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, si segnalano la riorganizzazione del Servizio Prevenzione e Protezione, per ADR e società controllate, l'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi, delle istruzioni di lavoro in sicurezza e del Piano di Emergenza Aeroportuale (PET) al quale ha fatto seguito una specifica attività formativa e di addestramento, nonché l'integrazione dei sistemi di comunicazione degli stati di allarme.

A ciò si aggiungono le attività di identificazione e implementazione dei programmi di formazione/addestramento e di sensibilizzazione al tema della sicurezza.

TABELLA 1. Principali indicatori Risorse Umane

	U.M.	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza puntuale)	n°	3.260	2.733	2.321
Dirigenti	n°	50	45	50
Quadri	n°	207	188	185
Impiegati	n°	1.949	1.748	1.625
Operai	n°	1.054	752	461
Organico del Gruppo ADR per società (forza puntuale)	n°	3.260	2.733	2.321
ADR	n°	1.241	1.120	1.086
ADR Engineering	n°	0	0	38
ADR Tel	n°	52	49	15
ADR Advertising	n°	0	0	7
ADR Assistance	n°	315	251	268
ADR Security	n°	1.038	955	850
ADR Mobility	n°	59	57	57
Airport Cleaning	n°	555	301	0
Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale (forza puntuale)	n°	3.260	2.733	2.321
Contratto indeterminato	n°	2.567	2.114	1.901
Contratto determinato	n°	693	619	420
	U.M.	2015	2014	2013
Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza media)	FTE	2.807,6	2.364,6	2.151,8
Dirigenti	FTE	48,3	49,4	47,5
Quadri	FTE	197,0	190,0	183,9
Impiegati	FTE	1.653,2	1.555,7	1.476,4
Operai	FTE	909,1	569,5	444
Organico del Gruppo ADR per società (forza media)	FTE	2.807,6	2.364,6	2.151,8
ADR	FTE	1.147,1	1.071,9	1.032,5
ADR Engineering	FTE	0,0	39,3	33,7
ADR Tel	FTE	51,2	40,0	15,0
ADR Advertising	FTE	0,0	0,0	7,8
ADR Assistance	FTE	285,5	267,6	274,6
ADR Security	FTE	827,4	773,3	731,2
ADR Mobility	FTE	58,3	60,8	56,9
Airport Cleaning	FTE	438,1	111,7	0,0
Organico del Gruppo ADR per tipologia contrattuale	FTE	2.807,6	2.364,6	2.151,8
Contratto indeterminato	FTE	2.315,8	1.913,4	1.796,1
Contratto determinato	FTE	491,8	451,2	355,7
Passeggeri/Dipendenti FTE	FTE	16.491	18.459	19.064
Organico del Gruppo ADR per fascia d'età				
< 35	%	31%	30%	33%
36-45	%	30%	31%	33%
46-55	%	28%	28%	27%
> 55	%	11%	11%	7%
Organico del Gruppo ADR per titolo di studio				
Laurea	%	21%	19%	19%
Diploma	%	53%	56%	59%
Tasso di turnover				
Turnover complessivo	%	17,4%	13,4%	1,3%
Dipendenti in uscita	%	5,0%	5,0%	2,3%
Dipendenti in entrata	%	22,3%	18,4%	3,6%

TABELLA 2. Indicatori Relazioni Industriali e SSL

	U.M.	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Percentuali dipendenti aderenti ad accordi collettivi	%	100	100	100
Numero accordi firmati con le OO. SS.	n°	11	13	10
Diversity				
Donne su totale forza lavoro	%	38%	36%	33%
Donne in posizione manageriali	%	0,6%	0,3%	0,3%
Formazione				
Spese in formazione	Euro/000	433	342	331
Ore medie di formazione annue per dipendente	h	16	12	19
Formazione per area:				
Salute	%	65%	57%	40%
Sicurezza aeroportuale	%	21%	14%	19%
Manageriale	%	7%	10%	9%
Funzionale al ruolo - Tecnico Specialistica	%	7%	19%	32%
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro				
Spese in salute sul luogo di lavoro	Euro/000	1.130	500	500
Infortuni dipendenti	n°	561	202	222
Indice di gravità infortuni dipendenti	%	6,1%	3,1%	3,4%
Fatalità	n°	0	0	0
Percentuale di lavoratori rappresentanti nel Comitato Salute e Sicurezza	%	7%	6%	6%

Sicurezza aeroportuale (safety)

Certificazione aeroportuale

Il 26 novembre 2015 è stato rinnovato il certificato dell'aeroporto di Fiumicino secondo quanto previsto dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, emanato da ENAC nel 2003. A partire da ottobre 2015 è iniziato il piano di conversione di tale certificato secondo quanto prescritto dal Regolamento UE n. 139/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti, ai sensi del Regolamento CE n. 216/2008 del Parlamento Europeo. Il certificato dell'aeroporto di Ciampino scadrà invece il 30 novembre 2016 e successivamente verrà convertito secondo quanto previsto dal Regolamento UE n. 139/2014.

Monitoraggio dei livelli di sicurezza

In linea con quanto stabilito dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, dal 2006 ADR si è dotata di un *Safety Management System* (SMS), ovvero di un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza (*safety*) prefissate.

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

Al fine di supportare l'*Accountable Manager* (ovvero il responsabile della certificazione ENAC degli aeroporti) nell'attuazione delle politiche di *safety*, ADR, a partire dal 26 settembre 2006, si è dotata di un comitato denominato *Safety Board*, composto dall'*Accountable Manager*, dai *Post Holder* (responsabili *safety* delle rispettive aree di competenza) e dal *Safety Manager* (responsabile del SMS). Il *Board* si riunisce periodicamente e con approccio proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di *safety* al fine del riesame e del miglioramento del sistema. Inoltre, su entrambi gli scali sono stati istituiti i rispettivi *Safety Committee*, comitati di tipo consultivo, che coinvolgono gli operatori/società (compagnie aeree, *handler*, Ente Nazionale di Assistenza al Volo – nel seguito "ENAV", ecc.) e gli Enti pubblici presenti sullo scalo (ENAC, VV.F., ecc.) sui temi di sicurezza delle operazioni *airside*.

Sicurezza delle operazioni *airside*

La sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili (*airside*) per conto del gestore aeroportuale è sotto la responsabilità del *Post Holder* Area di Movimento e viene assicurata tramite il servizio Sicurezza Operativa di ADR, che svolge le attività di: ispezione programmata e a richiesta (h24) dell'area di movimento aeromobili, controllo dei lavori in *airside*, gestione del piano neve, gestione delle operazioni in bassa visibilità, coordinamento delle attività di ADR in *airside* in occasione dell'attivazione del piano di emergenza per incidente aereo, allontanamento volatili e altra fauna selvatica attraverso il servizio della *Bird Control Unit* (BCU) operativa h24, misurazione dell'azione frenante di pista, ecc.

Piano di emergenza aeroportuale per incidente aereo

Nel corso del 2015 è stata effettuata presso l'aeroporto di Fiumicino un'esercitazione di emergenza incidente aereo su scala parziale (22 settembre 2015) e una su scala totale (30 novembre 2015).

In particolare, nel corso dell'esercitazione di emergenza su scala parziale è stato simulato un incidente in fase di atterraggio (rottura carrello) volta a verificare il Piano di Assistenza alle Vittime di Incidenti aerei e loro Familiari ("PAV").

In riferimento all'esercitazione di emergenza su scala totale, è stato simulato presso i piazzali 200 un incidente a un aeromobile MD80 (50 passeggeri a bordo, oltre quattro membri dell'equipaggio) per incendio durante le operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo.

Presso lo scalo di Ciampino è stata svolta un'esercitazione su scala totale il 4 novembre 2015 con l'obiettivo di verificare gli ultimi aggiornamenti apportati al Piano di Emergenza Aeroportuale ("PEA").

In particolare, durante l'esercitazione, è stato simulato l'incendio del motore destro di un aeromobile A-319, parcheggiato presso il piazzale militare con a bordo 33 persone (26 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio).

A seguito degli esiti dell'esercitazione, nell'ambito del *de-briefing* svolto il 6 novembre, sono state definite le modifiche della proposta di aggiornamento del PEA che risulta in ENAC per approvazione.

TABELLA 1. Aeroporto di Fiumicino - principali indicatori Sicurezza Aeroportuale¹¹

	U.M.	2015	2014	2013
Danneggiamenti aeromobili	rateo *	0,105	0,093	0,116
Altri danneggiamenti (senza coinvolgimento aeromobile)	rateo *	0,178	0,253	0,195
Mancate precedenza verso aeromobili	rateo *	0,127	0,064	0,079
Runway incursions ^{12 13}	rateo *	0,044	0,042	0,070

* Numero eventi ogni 1.000 movimenti aeromobili.

TABELLA 2. Aeroporto di Ciampino - principali indicatori Sicurezza Aeroportuale

	U.M.	2015	2014	2013
Danneggiamenti aeromobili	rateo *	0,075	0,060	0,041
Altri danneggiamenti (senza coinvolgimento aeromobile)	rateo *	0,056	0,060	0,041
Mancate precedenza verso aeromobili	rateo *	0,056	0,140	0,081
Runway incursions	rateo *	0,038	0,000	0,000

* Numero eventi ogni 1.000 movimenti aeromobili.

¹¹ I dati riportati in tabella relativi agli anni 2013 e 2014 sono stati oggetto di revisione a conclusione del processo di investigazione di alcuni eventi, pertanto differiscono per valori minimi rispetto a quelli pubblicati nella Relazione Finanziaria Annuale 2014.

¹² Incursioni in pista: erronea presenza di aeromobile, veicolo o persona nell'area protetta della superficie destinata all'atterraggio e decollo degli aeromobili.

¹³ Dati forniti da ENAV.

Relazioni con il territorio

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

Sulla base dell'atto di intesa siglato nel maggio 2013 con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza Speciale ai Beni Archeologici di Roma, nel 2015 sono proseguite le attività di indagini archeologiche sul sedime aeroportuale dell'aeroporto di Fiumicino, propedeutiche alla realizzazione delle infrastrutture previste nel Piano di Sviluppo Aeroportuale.

La Conferenza dei Servizi relativa al Progetto di Completamento di Fiumicino Sud si è formalmente conclusa nel 2014. Il 5 settembre 2014 ENAC ha trasmesso ad ADR e agli enti interessati il Dispositivo Direttoriale di conclusione e perfezionamento del processo approvativo ambientale ed urbanistico sugli interventi inseriti nel Progetto di Completamento di Fiumicino Sud.

Per poter procedere alla realizzazione degli investimenti previsti nel Contratto di Programma e coerenti con il Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, ADR si è impegnata per conto di ENAC presso gli Enti di riferimento nella definizione delle modalità di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel c.d. *Decreto VIA (Valutazione di Impatto Ambientale)* n. 236 dell'8 agosto 2013, come modificato da D.M. 304 dell'11 dicembre 2014. Le prescrizioni, sia di carattere generale sia di carattere specifico, hanno riguardato essenzialmente temi quali: la gestione delle terre, delle acque, la sistemazione dei cantieri e gli aspetti paesaggistici e di valorizzazione del Terminal 3, unico edificio storico dello scalo. Le proposte programmatiche presentate nel dicembre 2013 ai Ministeri competenti ed indicanti le modalità di ottemperanza, sono state approvate e hanno costituito la base per l'elaborazione dei primi supporti progettuali specifici ai fini della ripresa o dell'avvio dei lavori dei singoli interventi del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud. Nel corso del 2015 sono state completate le attività di elaborazione della documentazione necessaria per ottemperare alle prescrizioni generali relative alle seguenti tematiche:

- idraulica;
- cantierizzazioni;
- bilancio e caratterizzazioni ambientali dei materiali di scavo.

È conseguentemente proseguita la fase di aggiornamento dei diversi progetti in coerenza con le prescrizioni, inviando a ENAC, sempre nel corso del 2015, i progetti aggiornati. ENAC, in qualità di proponente, ha successivamente trasmesso la suddetta documentazione agli enti preposti alle verifiche di ottemperanza (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ARPA Lazio) per il seguito di competenza.

Qualità del servizio

ADR è costantemente impegnata nella definizione e implementazione di una politica di miglioramento del livello qualitativo e degli *standard* dei servizi offerti. A valle dei progressi registrati nel 2014, sia in termini di qualità erogata sia di qualità percepita, nel primo quadrimestre 2015 ADR ha confermato il *trend* di miglioramento per i principali processi operativi. In evidenza le *performance* registrate in ambito pulizia, significativamente superiori alle *performance* 2014: le interviste ai passeggeri effettuate quotidianamente da ADR (circa 2.000 interviste ogni mese) presentano percentuali di passeggeri soddisfatti nei primi 4 mesi dell'anno pari al 90% per la pulizia toilette, a fronte dell'84% dell'anno precedente, e del 91% per la pulizia dei Terminal e delle aree di imbarco (80% nel 2014). A seguito dell'incendio occorso al Terminal 3 nella notte tra il 6 e il 7 Maggio, è stato indispensabile interrompere le rilevazioni sull'andamento della qualità dei servizi date le drastiche modifiche apportate alle modalità di gestione di tutti principali processi operativi.

Tuttavia, alla ripresa dei monitoraggi, avvenuta con il ripristino dell'operatività delle principali infrastrutture aeroportuali, gli *standard* di servizio erogati ai passeggeri sono stati riallineati rapidamente a quelli di inizio anno. Coerentemente, la soddisfazione espressa dai passeggeri nel quarto trimestre 2015 si è attestata su un valore pari a 4,49 (scala da 1-pessimo a 6-eccezionale) che risulta maggiore di circa l'1% rispetto a quanto registrato nel primo trimestre 2015 quando si era consumato un valore di 4,46.

L'aeroporto di Ciampino, nel corso del 2015, ha mantenuto sostanzialmente invariati i livelli dei servizi offerti ai propri passeggeri rispetto all'anno precedente, riuscendo a gestire con successo la ridistribuzione dei voli, da Fiumicino a Ciampino, dovuta all'incendio, nel periodo dal 7 maggio al 18 luglio. Con riferimento alle interviste per il monitoraggio della *customer satisfaction* effettuate a Ciampino (circa 800 ogni mese), la valutazione media complessiva espressa dai passeggeri di Ciampino nel 2015 si attesta a 4,23 a fronte del 4,25 del 2015 (medesima scala adottata per Fiumicino).

Per quanto concerne il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, definito nel Contratto di Programma sottoscritto con ENAC, anche nel 2015 ADR ha raggiunto gli obiettivi per entrambi gli aeroporti gestiti. I risultati ottenuti hanno consentito di conseguire il massimo della premialità per entrambi gli scali:

- per l'aeroporto di Fiumicino il valore sintetico che misura il miglioramento della qualità dei servizi, elaborato secondo la metodologia prevista dal Contratto di Programma, per la terza annualità, evidenzia un miglioramento del 17,36% a fronte di un obiettivo massimo del 7,93% previsto;
- per l'aeroporto di Ciampino tale indicatore sintetico, per la terza annualità, evidenzia un miglioramento del 7,14% a fronte del 7,10% previsto come obiettivo massimo.

Carta dei servizi

In linea con la politica aziendale di costante miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero, di concerto con ENAC, nel corso del 2015, ADR ha innalzato gli *standard* previsti nella Carta dei Servizi su entrambi gli scali gestiti. Il documento fa riferimento a 50 indicatori, di cui 25 relativi alla qualità percepita, 9 alla qualità erogata e 16 relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità. Per quanto concerne Fiumicino, si evidenziano, in particolare, i progressi compiuti relativamente al processo *controllo sicurezza* per il quale il nuovo *standard* prevede un tempo di coda non superiore ai 5 minuti, nel 90% dei casi, per i voli non sensibili, a fronte dei 6 minuti previsti nella

Carta dei Servizi precedente. Relativamente allo scalo di Ciampino, invece, si segnala l'indicatore relativo al tempo di attesa per la riconsegna bagagli che è stato abbassato, nel 90% dei casi, a 25 minuti, a fronte dei 27 minuti previsti nel documento precedente.

Al fine di assicurare il rispetto di tali indicatori, ADR verifica giornalmente sia il livello di gradimento dei passeggeri che la qualità dei principali servizi erogati: accettazione, controllo del bagaglio a mano, riconsegna dei bagagli, puntualità dei voli in partenza.

Relativamente a Fiumicino, l'analisi dell'andamento dei livelli di qualità erogata evidenzia *performance* superiori allo *standard* previsto per i processi *check-in*, sia in ambito nazionale che internazionale, e controllo di sicurezza. *Trend* opposto hanno avuto i processi di riconsegna bagagli e puntualità dei voli in partenza – per quest'ultimo indicatore, si segnala che le rilevazioni non sono state interrotte nel periodo di limitazioni operative dello scalo susseguente all'incendio – che fanno registrare valori al di sotto dello *standard*.

Sullo scalo di Ciampino si registra una situazione complessivamente stabile e coerente con la vocazione *low cost* dello scalo, fatta eccezione per il processo di controllo di sicurezza che evidenzia un significativo miglioramento, pur avendo innalzato lo *standard* rispetto all'anno precedente, passando dai 10 minuti del 2014 (nel 90% dei casi), agli 8 minuti del 2015 (nel 90% dei casi).

TABELLA 1. Principali indicatori Qualità del servizio

	U.M.	2015 ¹⁴	2014 ¹⁵	STANDARD
Fiumicino				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> nazionale, entro 6 minuti	%	95,9	96,5	90
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> internazionale, entro 15 minuti	%	95,4	90,3	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 10 minuti per i voli sensibili, entro 5 minuti gli altri voli	%	95,6	93,9	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro tempi previsti	%	75,8	84,1	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro tempi previsti	%	79,6	86,7	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	66,7	74,8	75
Ciampino				
Attesa in coda al banco <i>check-in</i> , entro 17 minuti	%	86,1	88,6	90
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano, entro 8 minuti	%	97,1	93,2	90
Riconsegna del primo bagaglio dal <i>block-on</i> entro tempi previsti	%	90,9	91,0	90
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> entro tempi previsti	%	90,4	90,4	90
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	%	79,6	84,2	85

¹⁴ A causa dell'incendio, i dati 2015 di Fiumicino non comprendono il periodo 7 maggio – 30 settembre, ad eccezione dell'indicatore relativo alla puntualità.

¹⁵ Rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria 2014, i dati del 2014 per i processi sicurezza (Fiumicino e Ciampino) e riconsegna ultimo bagaglio (Ciampino) sono stati ricalcolati in base agli *standard* (Carta dei servizi) in vigore dal 26 giugno 2015.

Fornitori

Selezione dei fornitori

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

- rispetto delle Normativa Nazionale e Comunitaria (D.Lgs. 163/06, di seguito indicato come “Codice Contratti”);
- rispetto del “Regolamento per l'affidamento dei contratti ad evidenza pubblica di importo inferiore alla soglia comunitaria” (di seguito indicato come “Regolamento Interno Contratti”);
- rispetto della concorrenza e della non discriminazione fra i possibili concorrenti;
- trasparenza dei comportamenti in tutta la fase concorsuale e negoziale;
- efficienza ed efficacia dell'azione aziendale.

Il Comitato Appalti, presieduto da un componente autorevole in materia ed esterno all'azienda, svolge attività di indirizzo e supporto nelle decisioni più rilevanti riferite all'attività di acquisto ed appalto.

I contratti soggetti all'evidenza pubblica vengono affidati secondo quanto previsto dalle norme del Codice Contratti laddove siano di valore stimato, al netto dell'IVA, pari o superiore alle soglie comunitarie. Per il 2015 tali soglie sono state: a) 414 mila euro per quanto riguarda gli appalti di forniture e di servizi e b) 5.185 mila euro per quanto riguarda gli appalti di lavori. I contratti di valore stimato inferiore a tali soglie, afferenti direttamente alle attività di cui all'art. 213 del Codice Contratti, vengono affidati, nel rispetto dei principi dettati dal Trattato CE a tutela della concorrenza, mediante un Regolamento Interno Contratti adottato ai sensi dell'art. 238, comma 7 del Codice Contratti disponibile nella sezione *Business/Fornitori* del sito www.adr.it. Tale Regolamento disciplina i principi da adottare nell'affidamento degli appalti (es.: rotazione dei fornitori, numero minimo di fornitori da invitare alle gare a seconda del tipo di appalto e del relativo importo, ipotesi nelle quali è consentito l'affidamento diretto,...). A tutti i concorrenti sono garantite le necessarie informazioni sugli avvisi di gara e gli esiti delle procedure di gara.

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

Fornitori locali

Nel 2015 il volume degli acquisti verso i fornitori locali, quelli con sede nella regione Lazio, si è incrementato rispetto al 2014. L'incidenza degli acquisti verso i fornitori locali risulta pari al 40%, in diminuzione rispetto agli anni precedenti. Sul numero totale degli ordini, l'incidenza percentuale dei fornitori locali risulta pari al 53%, superiore al 2014 e in linea con il 2013.

TABELLA 1. Principali indicatori fornitori¹⁶

	U.M.	2015	2014	2013
Fornitori utilizzati	n°	604	561	687
Fornitori qualificati	n°	1.035	893	874
di cui nell'ultimo esercizio	%	14%	2%	27%
Numero ordini per tipologia				
Forniture	%	45%	30%	24%
Lavori	%	13%	13%	14%
Servizi	%	42%	57%	62%
Valore ordini per tipologia				
Forniture	%	17%	7%	14%
Lavori	%	38%	53%	50%
Servizi	%	45%	40%	36%
Numero ordini per provenienza geografica				
Locali	%	53%	50%	53%
Altro Italia	%	45%	48%	44%
Estero	%	2%	2%	3%
Valore ordini per provenienza geografica				
Locali	%	40%	56%	55%
Altro Italia	%	45%	38%	44%
Estero	%	15%	6%	1%

¹⁶ Per fornitori utilizzati si intendono quelli con ordini emessi nell'anno di riferimento. I dati si basano sulle attività acquisitive svolte dalla Direzione Appalti, Acquisti e ICT che rappresentano circa oltre il 90% del totale negoziato verso l'esterno.

Ambiente

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

L'impegno aziendale nella tutela dell'ambiente e nell'orientamento allo sviluppo sostenibile è stato esplicitato a partire dal 1999 con la prima certificazione del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 dello scalo di Fiumicino e nel 2001 è stata raggiunta la medesima certificazione per lo scalo di Ciampino. Nel 2012, a fronte dell'implementazione del Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza sul lavoro, è stata emanata la "Politica integrata qualità, ambiente, energia e salute e sicurezza sul lavoro" del Gruppo ADR. La gestione delle tematiche sancite nella suddetta politica avviene secondo *standard* riconosciuti a livello internazionale in base ai quali sono stati certificati i seguenti sistemi di gestione di ADR: il Sistema della Qualità ISO9001 per due processi aziendali (Monitoraggio qualità aeroportuale e Sicurezza aeroportuale), il Sistema Ambientale ed Energetico ISO14001 e ISO50001, il Sistema Salute e Sicurezza sul Lavoro OHSAS18001. Inoltre, sono certificate ai sensi della norma ISO9001 anche le società controllate ADR Assistance e ADR Security, e la società ADR Security ai sensi della norma OHSAS 18001, a cui si è aggiunta, alla fine del 2013, anche ADR Assistance. Nel 2015 è stato implementato un Sistema di Gestione Integrato per la società Airport Cleaning, anch'essa controllata ADR, in conformità alle norme ISO14001, OHSAS18001 e ISO9001. Nel corso del 2015, tutti i sistemi di gestione di ADR sono stati verificati dall'Ente esterno TUV che, a seguito di *audit* specifici, ha riconfermato le relative certificazioni.

Il Contratto di Programma con ENAC prevede la definizione di una serie di indicatori ambientali per Fiumicino e per Ciampino da tenere sotto stretto monitoraggio. In particolare, nel 2015, nonostante un incremento sensibile di passeggeri in entrambi gli scali romani, sono stati raggiunti gli obiettivi prefissati, raggiungendo *performance* ambientali nettamente superiori a quanto richiesto.

Consumi idrici

I volumi dei passeggeri in transito e il numero di addetti delle diverse società che operano presso l'aeroporto, rendono l'utilizzo di acqua, sia per uso potabile che per uso industriale, un fattore con significativo impatto ambientale per gli aeroporti di Roma.

L'acqua potabile, fornita dal gestore pubblico, viene distribuita da ADR su tutto il sedime aeroportuale, con un consumo concentrato prevalentemente nelle aerostazioni per i diversi servizi. 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.

Tra le soluzioni adottate dal Gruppo ADR per un uso più efficiente e per il risparmio di risorse idriche, si cita, a Fiumicino, la presenza 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.

I consumi idrici nel corso degli ultimi anni sono costantemente calati; infatti, nonostante un incremento del transito di passeggeri di circa il 20%, i consumi di acqua potabile si sono ridotti di quasi il 50% dal 2009 al 2015.

La qualità dell'acqua potabile è garantita attraverso l'effettuazione di analisi chimico-biologiche. In particolare, nel 2015, è stato incrementato il numero di controlli mensili svolti, effettuando circa 260 campionamenti.

Consumi energetici

L'aeroporto di Fiumicino viene alimentato con energia elettrica prodotta per circa il 98% da una centrale di cogenerazione, presente sul sedime aeroportuale, mentre il rimanente 2% viene acquistato dalla rete di distribuzione. L'energia termica viene, anch'essa, per la maggior parte, prodotta dalla centrale di cogenerazione e la rimanente parte viene fornita dalle centrali a gas metano o a gasolio.

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

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

Nel sito di Fiumicino, pur a fronte di un sostanziale incremento del numero di passeggeri, nel 2015 i consumi di energia elettrica sono risultati sostanzialmente stabili rispetto al 2014 (+0,3%); tale andamento, a seguito di un *trend* in diminuzione negli anni precedenti, è dovuto ai significativi interventi di efficienza energetica messi in atto continuativamente negli anni. Nel 2015, coerentemente con gli anni precedenti, sono proseguite le attività di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia a *led* in numerose aree dei Terminal e su piste e piazzali, nello specifico presso le aree di imbarco B, D, G e in alcune aree tecniche ed esterne dei Terminal e nell'ambito della riqualifica della pista 16L-34R con la sostituzione di tutti i segnali con i nuovi a LED.

Sono stati installati circa 150 ventilconvettori ad *inverter* in sostituzione di quelli ordinari presso le aree di imbarco B e gli edifici Cargo; sono stati installati gruppi frigo ad *inverter* presso l'area di imbarco D e *fan coil* ad *inverter* presso la palazzina Epua. Inoltre, sono state sostituite le UTA e le torri evaporative dei giardini pensili al Terminal 3. Sono proseguiti i lavori di sostituzione dei motori con quelli ad alta efficienza degli impianti elettromeccanici e del sistema di smistamento bagagli. E' stato, inoltre, implementato il sistema di monitoraggio dei consumi termici. Nelle gallerie dei sottoservizi sono state sostituite le valvole e coibentati alcuni tratti delle tubazioni di acqua surriscaldata per il terleriscaldamento. Presso l'area di imbarco D sono stati effettuati lavori di coibentazione di pareti e coperture di *tunnel* e torrini. A questi interventi si aggiungono le attività di carattere gestionale, già in atto negli anni passati, finalizzate alla riduzione dei consumi energetici attraverso la regolazione del condizionamento.

Presso la terrazza del Terminal 1 situata al livello partenze è stata installata l'isola *smart grid*, ovvero un insieme di impianti a fonte rinnovabile costituiti da un impianto fotovoltaico da 15 kW elettrici e 20 kW termici, un impianto solare a concentrazione per la produzione di energia termica da 7 kW e un impianto eolico da 3 kW, gestiti da un sistema intelligente di accumulo di energia che fornirà un carico privilegiato (l'impianto entrerà in esercizio nel 2016).

Nello scalo di Ciampino, presso la centrale termica P.G. 4 sono state sostituite due caldaie con dei pannelli solari da 350kW.

Per alcuni di questi interventi, laddove possibile, attraverso il supporto di una ESCO (*Energy Service COmpany*), ADR richiede all'autorità competente i TEE (Titoli Efficienza Energetica) o certificati bianchi.

Per entrambi gli scali, dal 2012, è stata ottenuta la certificazione del Sistema di Gestione dell'energia secondo la norma ISO 50001, il quale permette, attraverso un piano d'azione energetico continuamente aggiornato, la pianificazione degli interventi e degli investimenti, l'analisi e il monitoraggio dei *trend* energetici per il miglioramento delle *performance*. Nel 2014 la suddetta certificazione è stata riconfermata, a seguito di specifico *audit*, da parte dell'ente di certificazione TUV e la verifica per la conferma della certificazione è prevista per il primo trimestre 2016.

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

Emissioni di CO₂

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 2015 ADR ha, inoltre, raggiunto 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 CO₂ per passeggero del 5,4%, mentre nello scalo di Ciampino la diminuzione è stata più contenuta (0,1%). 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

I rifiuti urbani o assimilabili (carta, cartone, plastica, legno, ecc.) rappresentano circa il 91% dei rifiuti totali prodotti a Fiumicino e la quasi totalità (99%) dei rifiuti prodotti a Ciampino e prevalentemente generati dalle aerostazioni e dagli uffici.

E' proseguito, nei due scali, il programma di raccolta differenziata di alcune tipologie di rifiuti solidi urbani ed è stato formalizzato, nel mese di settembre 2014, un apposito contratto con un operatore specializzato per il trattamento della frazione umida organica, al fine di avviare a recupero 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 superare la percentuale del 65% 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 34%.

Scarichi idrici

Presso lo scalo di Fiumicino sono presenti: (i) un impianto di depurazione biologica a fanghi attivi (via F.lli Wright) attualmente autorizzato al trattamento di una portata media pari a 8.000 m³/giorno; (ii) un impianto di depurazione biologica a biodischi (area Cargo City) attualmente autorizzato al trattamento di una portata media di 350 m³/giorno, (iii) quattro impianti di disoleazione per il trattamento delle acque di dilavamento delle piste 2 e 3 e dei piazzali adiacenti, (iv) tredici impianti di prima pioggia per il trattamento delle acque di dilavamento di pista 1 e (v) quattro gruppi di impianti di raffreddamento impiegati per il condizionamento dei *Terminal* dello scalo di Fiumicino.

Tali impianti di trattamento, 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 ampiamente al di sotto dei limiti di legge, minimizzando l'impatto delle attività aeroportuali sulle aree circostanti. In particolare:

- gli impianti di depurazione permettono, mediante processi di natura biologica che rimuovono la componente organica presente nei reflui, di purificare le acque nere derivanti principalmente dai servizi igienici dei Terminal;
- i sistemi di disoleazione e di prima pioggia permettono di trattare le acque meteoriche di dilavamento delle aree aeroportuali soggette ad eventuali sversamenti di carburante (piste e piazzole), garantendo la rimozione di idrocarburi ed oli eventualmente presenti nei reflui in ingresso agli impianti.

I possibili sversamenti di carburante, avvenuti durante le operazioni di rifornimento degli aeromobili, vengono registrati in specifici rapporti in cui, laddove possibile e nei casi maggiormente significativi, viene stimata la quantità del prodotto sversato e analizzate le cause dell'incidente.

Inquinamento acustico

Un'infrastruttura aeroportuale genera significativi impatti in termini di rumorosità legata a operazioni di decollo, atterraggio e sorvolo degli aerei. Un sistema articolato di norme europee, nazionali e regionali, mirano a misurare, limitare e/o a regolamentare le emissioni di rumore per garantire elevati livelli di qualità della vita ai territori intorno all'aeroporto. Nello svolgimento delle attività di competenza, previste anche dalle disposizioni di Legge, fondamentali per ADR sono i rapporti, già da tempo consolidati e che sono proseguiti anche nel 2015, con gli organismi ministeriali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), con ENAC, ENAV, Aeronautica Militare, con gli enti locali (Regione Lazio, Provincia di Roma, Comuni di Fiumicino, Ciampino, Marino, Roma, ARPA Lazio) e con i vettori.

In base alla normativa in vigore, gli scali di Fiumicino e Ciampino si sono dotati di un sistema di monitoraggio che rileva regolarmente eventuali superamenti di limiti e collega tali informazioni con i dati e la traiettoria del velivolo che ha generato il superamento degli stessi. Il numero di centraline è stato incrementato nel corso degli anni; nel 2015 le centraline sono 19 (di cui due rilocabili) a Fiumicino e 10 (di cui tre rilocabili) a Ciampino.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono stati tra i primi scali in Italia a istituire le Commissioni Aeroportuali (a cui partecipano anche ENAC, ENAV, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione, Comuni e Province di competenza, ARPA, compagnie aeree) previste dalla normativa, i cui compiti sono la definizione delle procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione degli indici finalizzati alla classificazione dell'aeroporto.

Per entrambi gli scali è stata approvata la cosiddetta "zonizzazione acustica aeroportuale", in base alla quale, entro i termini previsti dalla normativa specifica di settore, sono state successivamente stimate ed inviate alle autorità competenti (Regione e Comuni interessati) le mappe con l'indicazio-

ne delle "zone di superamento dei limiti acustici", la cosiddetta "mappa dei conflitti". Per quanto riguarda lo scalo di Fiumicino, pur non essendo stati ancora evidenziati dei superamenti dei valori limite, sono tuttavia emerse delle criticità in alcune postazioni per le quali è in atto un approfondimento, mentre per lo scalo di Ciampino sono state messe in evidenza alcune zone di "superamento dei limiti", anche per effetto di una modifica alle procedure di decollo in direzione Sud introdotta da ENAC/ENAV successivamente all'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale.

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.

Per lo scalo "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, allo scopo di mitigare gli effetti acustici prodotti, ADR ha inoltre realizzato, nel corso degli anni, una serie di interventi a terra fra cui: dune artificiali di 4-6 metri di altezza a lato della Pista 1 che limitano il rumore durante la fase di rullaggio; una barriera vegetale, costituita da macchia mediterranea, arbusti e alberi lungo l'autostrada Roma-Fiumicino, per contenere il rumore all'interno del confine aeroportuale; "uscite veloci" sulla Pista 1 per consentire agli aeromobili in atterraggio di liberare la pista di volo senza l'uso del comando *reverse* e rifacimento della piazzola prova motori, con la realizzazione di barriere fonoassorbenti e fono isolanti.

Campi elettromagnetici

In aeroporto l'utilizzo di apparecchiature elettroniche e *radar* genera campi elettromagnetici. A fronte di ciò, sono state eseguite campagne di monitoraggio al fine di verificare il rispetto dei valori soglia previsti dalla vigente normativa di riferimento.

La rete di monitoraggio utilizzata nel sistema aeroportuale romano è composta da 15 unità remote di monitoraggio (7 *outdoor* e 8 *indoor*) a Fiumicino e 5 centraline (4 *outdoor* e 1 *indoor*) a Ciampino. Le misure condotte hanno dimostrato il rispetto dei vigenti limiti normativi.

E' stata effettuata a dicembre 2013 un'indagine per la verifica alle esposizioni di campi elettromagnetici dei lavoratori in tutti i siti aeroportuali di Fiumicino. I valori delle postazioni monitorate sono molto al di sotto dei relativi valori di azione sia nel caso del campo elettrico, sia del campo magnetico. Sono state effettuate a dicembre 2015 le valutazioni dell'esposizione dei lavoratori ai campi elettromagnetici all'interno delle vetture della Sicurezza Operativa ed Emergenza (SAR), presso la Sala Controllo Centrale tecnologica e presso la Sala Supervisione BHS. I valori delle postazioni monitorate sono molto al di sotto dei relativi valori di azione sia nel caso del campo elettrico, sia del campo magnetico.

È stata effettuata a giugno 2014 presso lo scalo di Ciampino la valutazione dell'esposizione ai campi elettromagnetici dei lavoratori in tutti i luoghi di lavoro interni ed esterni all'aeroporto di Ciampino. I valori delle postazioni monitorate sono molto al di sotto dei relativi valori di azione sia nel caso del campo elettrico, sia del campo magnetico.

TABELLA 1. Principali indicatori Ambiente – Fiumicino

	U.M.	2015	2014	2013
Consumi idrici				
Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:	m ³	1.903.000	2.070.000	1.950.000
Acqua potabile	m ³	553.000	670.000	750.000
Acqua industriale	m ³	1.350.000	1.400.000	1.200.000
Consumi energetici				
Consumo totale di energia per tipologia:				
Energia elettrica	kWh	152.320.314	151.814.890	154.263.301
Metano ⁽¹⁾	m ³	9.520.288	11.024.047	10.294.565
Gasolio ⁽²⁾	l	50.000	39.925	32.320
Consumo carburante verde per parco mezzi	l	106.735	96.931	93.286
Consumo gasolio per parco mezzi	l	372.353	258.039	176.191
Emissioni				
Emissioni dirette CO ₂	t	n.d. ⁽³⁾	1.018	845
Emissioni indirette CO ₂	t	n.d. ⁽³⁾	58.084	63.617
Emissioni Nox ⁽⁴⁾	t	1.876	1.860	1.800
Rifiuti				
Produzione di rifiuti per tipologia:	t	9.932 ⁽⁵⁾	10.355 ⁽⁵⁾	10.525 ⁽⁵⁾
Rifiuti urbani	%	91,0%	79,0%	82,0%
Rifiuti speciali	%	9,0%	21,0%	18,0%
Raccolta differenziata per tipologia:	t	2.060	2.408	1.758
Imballaggi carta e cartone	%	37%	35%	47,0%
Imballaggi legno	%	6%	7%	11,0%
Imballaggi misti	%	19%	25%	32,0%
Imballaggi in plastica	%	27%	22%	8,0%
Imballaggi in vetro	%	11%	11%	2,0%
Rifiuti prodotti per 1.000 passeggeri ⁽⁶⁾	t	0,2	0,2	0,2
Scarichi idrici				
Concentrazione COD e BOD5 del depuratore via F.lli Wright-media annuale				
COD in entrata	mg/l	560	1200	393
BOD5 in entrata	mg/l	185,8	403	104
COD in uscita	mg/l	38,3	42	46
BOD5 in uscita	mg/l	12,5	14	10
Concentrazione COD e BOD5 del depuratore Zona Carco-media annuale				
COD in entrata	mg/l	239,2	145	307
BOD5 in entrata	mg/l	79,2	48	91
COD in uscita	mg/l	45,8	22	44
BOD5 in uscita	mg/l	13,7	8	13
Sversamenti				
Numero sversamenti significativi	n°	1	1	1
Volume sversamenti significativi	m ³	0,2	0,1	0,2
Rumore				
N. centraline rilevazione rumore/movimenti aeromobili x 1.000	n°	6,0	6,0	5,6

(1) Comprensivo di energia termica acquistata espressa in m³ e gas metano per caldaie

(2) Gasolio per riscaldamento e per gruppi elettrogeni

(3) A causa della consuntivazione di indicatori energetici complessi, il calcolo delle emissioni di CO₂ del 2015 verrà effettuato nel corso del 2016

(4) Il valore è stato stimato considerando la stessa tipologia di aeromobili e lo stesso numero di movimenti annui registrati nel 2009

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

(6) Rifiuti solidi urbani

TABELLA 2. Principali indicatori Ambiente – Ciampino

	U.M.	2015	2014	2013
Consumi idrici				
Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:	m ³	144.000	115.571	106.964
Acqua potabile	m ³	144.000	115.571	106.964
Acqua industriale	m ³	-	-	-
Consumi energetici				
Consumo totale di energia per tipologia:				
Energia elettrica	kWh	11.000.000	10.018.772	11.048.134
Metano	m ³	500.000	557.088	694.085
Gasolio ⁽¹⁾	l	2.008	2.400	3.900
Consumo carburante verde per parco mezzi	l	5.789	5.486	7.076
Consumo gasolio per parco mezzi	l	17.096	14.577	16.011
Emissioni				
Emissioni dirette CO2	t	n.d. ⁽³⁾	1.132	1.620
Emissioni indirette CO2 ⁽²⁾	t	n.d. ⁽³⁾	2.715	3.319
Emissioni Nox ⁽⁴⁾	t	327	307	300
Rifiuti				
Produzione di rifiuti per tipologia:				
Rifiuti urbani	%	99,1% ⁽⁵⁾	99,9% ⁽⁵⁾	99,4% ⁽⁵⁾
Rifiuti speciali	%	0,9%	0,1%	0,6%
Raccolta differenziata per tipologia:				
Imballaggi carta e cartone	%	2,3%	25,0%	100,0%
Imballaggi legno	%	n.a.	n.a.	n.a.
Imballaggi misti	%	36,5%	75,0%	n.a.
Imballaggi in plastica	%	61,2%	n.a.	n.a.
Rifiuti prodotti per 1.000 passeggeri ⁽⁶⁾	t	0,2	0,2	0,2
Rumore				
N. centraline rilevazione rumore/movimenti aeromobili x 1.000	n°	18,8	19,9	16,2

(1) Gasolio per riscaldamento e per gruppi elettrogeni

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

(3) A causa della consuntivazione di indicatori energetici complessi, il calcolo delle emissioni di CO2 del 2015 verrà effettuato nel corso del 2016

(4) Il valore è stato stimato considerando la stessa tipologia di aeromobili e lo stesso numero di movimenti annui registrati nel 2009

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

(6) Rifiuti solidi urbani

ALTRE INFORMAZIONI



Nota sull'incendio del 6-7 maggio 2015 presso lo scalo di Fiumicino

Nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 un'area di circa 5.450 mq, ubicata presso il Terminal 3 (di seguito anche "T3") quota partenze lato *air side* dell'aeroporto di Fiumicino, è stata interessata da un incendio di vaste proporzioni.

Le fiamme ed i fumi hanno danneggiato, in particolare, l'area sicurezza e controllo passaporti del T3, il nodo di collegamento tra le aree di imbarco C e D, parte della galleria transiti e i sistemi impiantistici arrivi e partenze del T3.

L'area maggiormente danneggiata è stata immediatamente sottoposta a sequestro con provvedimento della Polizia Giudiziaria del 7 maggio 2015. Tale area è stata restituita alla disponibilità della Società in data 15 giugno 2015 con decreto di dissequestro emesso dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia. ADR ha immediatamente avviato la bonifica e la messa in sicurezza dell'area dissequestrata.

Sotto il profilo dell'operatività, dalle ore 8:00 alle ore 13:00 del 7 maggio 2015, l'aeroporto di Fiumicino è stato interdetto al 100% dei voli in partenza e in arrivo, con la sola esclusione dei voli intercontinentali. A seguito dell'incontro svoltosi nella medesima giornata con ENAC e altri soggetti istituzionali coinvolti nella gestione dell'emergenza, finalizzato a verificare lo stato del Terminal 3 e a condividere le modalità di intervento, a partire dal pomeriggio dello stesso giorno è ripresa gradualmente l'operatività dell'aeroporto fino al 50% della capacità operativa allocata.

ADR ha intrapreso azioni orientate al ripristino dell'operatività aeroportuale nel rispetto prioritario della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, incaricando immediatamente una società specializzata, *leader* nel campo del risanamento da sinistri da incendio, per l'esecuzione delle attività emergenziali di bonifica e decontaminazione. Lo scalo è tornato pienamente operativo, anche per i voli di breve-medio raggio, dal 19 luglio 2015 a seguito della riapertura del Molo D.

I punti vendita commerciali impattati dall'incendio, in subconcessione a soggetti terzi, sono stati complessivamente 114; 20 di questi risultano permanentemente compromessi e, quindi, ancora chiusi alla fine dell'esercizio. ADR, nell'immediatezza dell'evento occorso, ha anche commissionato alla società HSI Consulting il monitoraggio sulla qualità dell'aria; le indagini sono state tarate sulla ricerca degli agenti inquinanti presenti nelle situazioni *post*-incendio, per effetto della combustione, conformandosi alle norme di riferimento nazionali ed internazionali per casi simili e in base alle attività svolte sul territorio nazionale da Organismi Pubblici.

ADR ha reso noto che, sulla base dei monitoraggi della qualità dell'aria, i dati relativi agli agenti inquinanti, parametrati dalla legislazione nazionale (D. Lgs. 81/2008), si sono sempre rivelati inferiori ai limiti - tranne un solo giorno e per un solo agente (il toluene) in cui l'area interessata era chiusa al traffico per lavori di bonifica - e, per quanto concerne specificamente la diossina, in assenza di uno specifico *standard* nella normativa nazionale, i relativi dati si sono rivelati sempre significativamente inferiori ai limiti previsti dalla legge tedesca, unico Paese UE ad aver stabilito dei parametri di riferimento per tale agente. ADR ha, inoltre, comunicato regolarmente i risultati dei propri monitoraggi ai passeggeri e agli operatori.

Il 26 maggio 2015, con decreto del Giudice delle Indagini Preliminari competente, è stato disposto, a fini precauzionali e cautelari, il sequestro preventivo ex art. 321 c.p.p. del Molo D del Terminal 3,

con autorizzazione all'accesso al solo fine di stabilire il ripristino delle condizioni di salubrità degli ambienti di lavoro.

Su istanza di ADR, ad esito dell'adempimento delle relative prescrizioni, con provvedimento del 19 giugno 2015, è stato disposto il dissequestro del Molo D, con la prescrizione di espletare una completa, omogenea e contemporanea bonifica delle aree commerciali, demandando all'Autorità di Vigilanza il relativo monitoraggio; ADR ha reso noto di aver adempiuto a tutte le prescrizioni in merito.

La Procura della Repubblica di Civitavecchia ha aperto due procedimenti penali in relazione all'evento incendio:

- il primo procedimento in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo), nell'ambito del quale, in data 25 novembre 2015, è stato emesso il provvedimento ex art.415 bis c.p.p. di avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) dell'allora Amministratore Delegato di ADR nella sua qualità di "datore di lavoro" della Società, (iii) del Responsabile del Distaccamento dei VV.F. e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC);
- il secondo procedimento, di natura contravvenzionale, avente ad oggetto violazioni in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, di cui al D. Lgs. 81/2008, contestate all'allora Amministratore Delegato di ADR, in qualità di "datore di lavoro" della Società, e due dirigenti del Gruppo ADR aventi medesimo ruolo e funzione nelle due società controllate (ADR Security ed Airport Cleaning), per il quale i soggetti indicati sono stati tutti ammessi al pagamento delle ammende e, di conseguenza, si sono realizzate le condizioni per la dichiarazione di estinzione delle contravvenzioni contestate.

Alla data odierna risultano in corso le attività di ADR e dei periti assicurativi finalizzate alla quantificazione dei danni subiti direttamente ed indirettamente, rispetto ai quali si attiveranno le relative coperture assicurative e le possibili tutele contrattuali e di legge.

Sono, inoltre, in corso le attività peritali relative alle richieste di risarcimento pervenute da terzi.

Adeguamenti e modifiche al quadro normativo di riferimento

Nel corso 2015 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

Investimenti

ENAC ha espresso il proprio Nulla Osta Tecnico sul *Masterplan* di lungo periodo di Fiumicino in data 20 ottobre 2015; per il *Masterplan* di Ciampino, ENAC ha espresso il proprio Nulla Osta Tecnico in data 8 ottobre 2015.

Aggiornamento tariffario

- ADR ha avviato la Consultazione con gli Utenti in merito alla Proposta Tariffaria relativa al periodo 1 marzo 2016 – 28 febbraio 2017, coerentemente con la vigente regolazione e con le Linee Guida ENAC “Procedura di consultazione tra gestore ed utenti aeroportuali per i contratti di programma in deroga e ordinari” e tenuto conto delle tempistiche dettate dalla citata Procedura ENAC di definizione delle controversie per mancato accordo sui corrispettivi aeroportuali.

In data 31 agosto 2015, ADR ha inviato la lettera di invito all’audizione pubblica del 30 settembre 2015 a tutte le Associazioni degli Utenti e, in pari data, ha pubblicato sul proprio sito *web*, per la consultazione, tutta la documentazione relativa alla proposta tariffaria 2016.

In data 18 settembre 2015 è pervenuta, da parte di AssoHandlers, una richiesta di chiarimento sui documenti pubblicati, alla quale ADR ha fornito risposta nella seduta pubblica del 30 settembre 2015.

Entro il 16 ottobre 2015, termine ultimo previsto dalla procedura di consultazione, sono pervenute osservazioni e richieste di chiarimento da parte di Ryanair, IBAR (congiuntamente ad AOC, Assaereo, IATA e Comitato Utenti di Fiumicino), AssoHandlers ed easyJet, alle quali la Società ha fornito le relative risposte che sono state pubblicate sul sito *web* il 30 ottobre 2015.

- Il 23 novembre 2015 ENAC, con pubblicazione sul proprio sito *web*, ha confermato le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2016. In base a quanto stabilito, per lo scalo di Fiumicino, il rapporto tra massimi ricavi ammessi ai servizi regolamentati e passeggeri paganti i diritti come da Contratto di Programma, è pari a 32,8 euro.

Procedura di definizione delle Controversie in materia di diritti

Con Disposizione n. 11 del 20 marzo 2015, il Direttore Generale dell’ENAC ha adottato la “Procedura per la definizione delle controversie per il mancato accordo sui corrispettivi aeroportuali” al fine di dare attuazione, nei Contratti di Programma in essere, in deroga e ordinari, a quanto stabilito al riguardo nel paragrafo 6 dell’articolo 11 della Direttiva 12/2009/CE. Con Provvedimento n. 37 del Direttore Generale di ENAC del 23 ottobre 2015, è stata adottata una nuova versione della Procedura; in sintesi, le modifiche tra la vecchia e la nuova procedura prevedono una riduzione dei tempi complessivi di 30 giorni, attraverso:

- un nuovo termine entro cui va presentata istanza da parte dei vettori dalla pubblicazione della proposta definitiva delle tariffe (da 10 a 5 giorni);
- un nuovo termine per la conclusione del procedimento (da 30 a 15 giorni);
- una eventuale proroga per la conclusione del procedimento (da 20 a 10 giorni)

La nuova procedura potrà durare da un minimo di 15 giorni (prima 30) dalla data di ricevimento dell'istanza ad un massimo di 25 giorni (prima 50).

E' stata, inoltre, modificata l'irrogazione di sanzioni da parte di ENAC in caso di mancato riscontro alle eventuali ulteriori informazioni dalla stessa richieste, distinguendo – a differenza di prima – tra gestore e vettori; al primo si applicheranno le sanzioni da Contratto di Programma, ai secondi si archiverà il procedimento.

Operazioni aeroportuali

Servizi di handling presso l'aeroporto di Fiumicino

Con riferimento alla procedura di gara finalizzata a selezionare, ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. n. 18/1999, gli operatori ammessi a prestare servizi di assistenza a terra nell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, il 30 giugno 2015 ENAC, in seduta pubblica, ha aperto le buste contenenti la "documentazione amministrativa" dei partecipanti e il 1° luglio 2015 ha avviato l'apertura delle buste contenenti l'"Offerta".

In data 16 dicembre 2015, in seduta pubblica, la Commissione Giudicatrice di ENAC ha letto i punteggi assegnati ai partecipanti e la relativa graduatoria dei concorrenti.

Con disposizione del 23 dicembre 2015, il Direttore Generale di ENAC ha disposto l'aggiudicazione definitiva della procedura in favore di: Aviation Services S.p.A, Aviapartner Handling S.p.A. e Alitalia SAI S.p.A..

Avverso tale aggiudicazione ha promosso ricorso con motivi aggiunti al TAR Lazio la società Consulta.

Subconcessione porzione dell'edificio Cargo

In relazione alla procedura di gara finalizzata a selezionare un soggetto cui affidare in subconcessione un magazzino presso la Cargo City dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, per lo svolgimento dell'attività di *Handling* cargo.

ADR, con lettera del 5 ottobre 2015, ha proceduto all'esclusione dalla procedura di Alha Airport S.p.A. che, a seguito dell'acquisizione delle attività cargo *handling* riferibili alla fallita Groundcare S.p.A., è ricaduta nella previsione di esclusione dalla gara prevista nel bando con riferimento agli operatori già titolari di un contratto di subconcessione di un magazzino ubicato all'interno dell'Edificio Cargo e destinato all'assistenza a terzi.

ADR, in data 29 dicembre 2015, ha proceduto all'invio delle lettere di invito, e degli allegati citati nella stessa, per la presentazione delle offerte a Alitalia SAI S.p.A. e X-Press. La scadenza della gara è fissata per le ore 12:00 del 2 febbraio 2016; alle 15:00 dello stesso giorno è programmata la prima seduta pubblica di gara.

Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili (IRESA)

Si ricorda che, con Deliberazione del 17 marzo 2015, n. 111 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio del 26 marzo 2015, n.25), la Giunta Regionale del Lazio, a seguito della sentenza della Corte Costituzionale del 9 febbraio 2015, ha stabilito di:

- autorizzare ADR, nelle more di uno specifico intervento legislativo da parte della Regione Lazio, ad accertare, riscuotere e riversare l'IRESA applicando, a titolo di acconto, la misura massima di euro 0,50 per tonnellata di peso massimo al decollo (MTOW) ferma restando l'applicazione di un eventuale conguaglio, una volta approvata la legge regionale di tributo;
- demandare alla Direzione Regionale Programmazione Economica, Bilancio, Demanio e Patrimonio, l'adozione degli atti conseguenti necessari alla sottoscrizione di un *addendum* alla Convenzione tra Regione Lazio e ADR per la gestione dell'IRESA, al fine di richiamare l'applicazione delle misure di cui al punto precedente, nelle more del menzionato intervento legislativo di adeguamento.

Nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio del 30 luglio 2015 è stata pubblicata la Legge Regionale n. 11, che all'art. 2 riporta "l'adeguamento alle disposizioni contenute nell'art. 13, comma 15-bis, del D.L. 23.12.2013, n.145 convertito con modificazioni dalla legge 21.02.2014, n. 9, relativo a disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo", ossia l'adeguamento dei nuovi importi dell'IRESA ivi previsto, ai sensi del nuovo intervento normativo, a decorrere dal 22 febbraio 2014.

Nel mese di ottobre 2015, ADR e la Regione Lazio hanno stipulato l'*Addendum* alla Convenzione per la gestione dell'IRESA tra le stesse stipulata in data 30 gennaio 2014. L'*Addendum* attribuisce ad ADR l'onere di inviare alla Regione tutti i dati utili ai fini del calcolo dell'IRESA e relativi ai livelli di emissioni sonore degli aeromobili usati dai vettori operanti su Fiumicino e Ciampino nel periodo 1° gennaio 2014 – 30 giugno 2015. A fronte di questi dati forniti da ADR, la Regione provvederà ad effettuare le attività di riscossione o restituzione/storno per il citato periodo, alla luce di quanto disposto del citato art.2 della L.R. n. 11 del 30 luglio 2015.

Incremento addizionale comunale sui diritti di imbarco

Nella G.U. n. 300 del 28 dicembre 2015 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 ottobre 2015 recante "Definizione della misura dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco da destinare all'INPS".

Tale decreto ha disposto un ulteriore incremento dell'addizionale comunale nella misura di euro 2,50 per il 2016, euro 2,42 per il 2017 ed euro 2,34 per il 2018, in applicazione del c. 23, art. 13 del D.L. n. 145/2013, c.d. "Destinazione Italia", convertito con modificazioni in L. n. 9/2014.

Per effetto del citato decreto, l'addizionale comunale sui diritti di imbarco pagata dai passeggeri in partenza dagli scali di Fiumicino e Ciampino sarà pari a 10 euro per il 2016.

Avverso tale Decreto ha promosso ricorso al TAR Lazio il vettore EasyJet, chiedendone l'annullamento previa sospensione dell'efficacia.

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

In data 11 novembre 2015, ADR ha inviato a Regione Lazio, Comune di Roma, Comune di Ciampino, Comune di Marino il nuovo "Piano di contenimento e abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino", recependo le osservazioni effettuate dai suddetti Enti a seguito della trasmissione di una prima versione del Piano da parte di ADR nel 2013.

A seguito della ricezione del Piano, la Regione Lazio ha indetto una Conferenza di Servizi con tutte le Amministrazioni interessate (Comuni limitrofi) per la valutazione congiunta del Piano presentato da ADR, che dovrà poi essere approvato dai singoli comuni interessati.

La prima seduta della Conferenza, a cui ADR è stata invitata a partecipare, è stata fissata al 12 gennaio 2016.

Norme particolareggiate sulla sicurezza aerea

Sulla G.U. dell'U.E. serie L 299 del 14 novembre 2015 è stato pubblicato il Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1998 della Commissione del 5 novembre 2015 che stabilisce disposizioni parti-

colareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza.

Il regolamento abroga e sostituisce il precedente Regolamento UE n. 2010/185 della Commissione che nel corso degli anni aveva subito numerose modifiche. L'obiettivo della Commissione è stato quello di consolidare, in un unico atto, il regolamento originario e tutte le relative modifiche garantendo al sistema della sicurezza aerea un quadro di maggiore chiarezza giuridica.

Il nuovo Regolamento UE 2015/1998 è in vigore dal 15 novembre 2015 e si applicherà a decorrere dal 1° febbraio 2016.

Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2016-2018

Sulla G.U. n. 296 del 21 dicembre 2015 è stato pubblicato il decreto inter-dirigenziale (Demanio/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del 14 dicembre 2015 recante "Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2016-2018". Tale Decreto conferma, anche per il triennio 2016-2018, quanto già definito dal precedente decreto (Decreto Dirett. 22.04.2013) per la determinazione dei canoni per il triennio 2013-2015, ovvero la metodologia di quantificazione dei canoni di gestione aeroportuale di cui all'art. 1 del decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003, basata sul parametro di riferimento delle *work load unit*.

Piano Aeroporti - Aeroporti di interesse nazionale

Con il D.P.R. 17 settembre 2015, n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della navigazione", pubblicato sulla G.U. n. 294 del 18 dicembre 2015 si è conclusa la procedura prevista dall'art. 698 del Codice della Navigazione ed il collegato processo di pianificazione per lo sviluppo e la razionalizzazione del sistema aeroportuale nazionale.

Il D.P.R. individua, per ciascuno dei 10 bacini di traffico indicati, n° 38 aeroporti di interesse nazionale (tra cui Fiumicino e Ciampino) che rientrano nelle competenze esclusive dello Stato, rimandando al trasferimento a Regioni ed Enti locali gli aeroporti di interesse regionale (diversi da quelli di interesse nazionale) così come previsto dalla disciplina sul c.d. "federalismo demaniale" (D.Lgs. n. 85/2010).

Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, sono stati poi identificati dodici scali di "rilevanza strategica" (Milano Malpensa, Torino, Venezia, Bologna, Pisa/Firenze, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia, Catania, Palermo e Cagliari).

Tra gli scali strategici, Fiumicino è l'unico "primario *hub*" nazionale e, unitamente a Milano Malpensa e Venezia, riveste il ruolo di *gate* intercontinentale.

Iter approvativo dei progetti di infrastrutture aeroportuali

Il decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185 "Misure urgenti per interventi nel territorio", pubblicato sulla G.U. n. 275 del 25.11.2015, con efficacia dal giorno della pubblicazione, all'art. 9 (Revoca finanziamenti interventi non attuati e abrogazioni procedure per aeroporti), c. 3 ha disposto l'abrogazione del comma 3-bis, dell'articolo 71, del decreto-legge 24 gennaio 2012.

L'art. 71, c. 3-bis 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 (c.d. grandi opere) e ad essi veniva estesa la normativa di approvazione prevista per le predette opere.

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 c.d. grandi opere e ad essi ritorna ad applicarsi la normativa previgente in tema di *iter* approvativi.

A seguito dell'entrata in vigore del D.L. n. 185/2015, ENAC ha formalmente ritirato l'istanza di procedura di VIA, collegata all'approvazione del *Masterplan* di Ciampino secondo l'*iter* procedurale di cui all'art. 71, c. 3-bis, comunicando che presenterà a breve una nuova richiesta di avvio della procedura stessa secondo la modalità ordinaria.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota prot. DVA-2015-0030525 del 04 dicembre 2015, ha accolto sia il ritiro dell'istanza (procedendo all'archiviazione della medesima) sia la dichiarazione di impegno da parte di ENAC ad avviare una nuova procedura di VIA secondo la modalità ordinaria.

Del provvedimento di archiviazione è stata data notizia anche tramite la diffusione di un comunicato pubblicato sul sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che ha altresì precisato che l'istanza di VIA sarà ripresentata secondo modalità ordinaria ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., successivamente alla conversione in legge del D.L..

Il decreto legge n. 185/2015 dovrà essere convertito in legge, pena la decadenza, entro il 24 gennaio 2016.

Normativa appalti

Soglie di applicazione in materia di procedure di aggiudicazione degli appalti

Il Regolamento della Commissione Europea del 15 dicembre 2015 n. 2015/2341 "modifica la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie di applicazione in materia di procedure di aggiudicazione degli appalti". Per effetto di tale modifica, le attuali soglie di rilevanza comunitaria in materia di appalti nei settori speciali a far data dal 1° gennaio 2016 risulteranno le seguenti:

- 418 mila euro per quanto riguarda gli appalti di forniture e di servizi;
- 5.255 mila euro per quanto riguarda gli appalti di lavori.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento di società

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

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

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

Rapporti infragruppo e con parti correlate

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

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

Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Andamento del traffico nei primi due mesi del 2016

Il Sistema Aeroportuale Romano, nei primi due mesi del 2016, ha evidenziato un incremento dei passeggeri trasportati del 5,7%, trainato dalla crescita del 7,8% del mercato Internazionale, per l'effetto combinato del significativo incremento della componente UE (+9,1%) e di quello, comunque importante, del segmento Extra UE (+5,0%). Il mercato Domestico fa segnare una crescita più contenuta, pari all'1,0%.

TABELLA 1. Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	GEN. – FEB. 2016	GEN. – FEB. 2015	Δ%
Movimenti (n°)	51.730	51.235	1,0%
Fiumicino	44.158	43.752	0,9%
Ciampino	7.572	7.483	1,2%
Passeggeri (n°)	5.960.041	5.638.546	5,7%
Fiumicino	5.082.529	4.827.536	5,3%
Ciampino	877.512	811.010	8,2%
Merci (t)	22.247	19.874	11,9%
Fiumicino	19.750	17.475	13,0%
Ciampino	2.496	2.399	4,1%

Fiumicino

A fronte di una capacità offerta in aumento sia in termini di movimenti aeromobili (+0,9%), sia in termini di posti offerti (+2,5%), i passeggeri trasportati sono cresciuti del 5,3%: questo andamento ha determinato una crescita del tasso di riempimento degli aeromobili (+1,8 p.p.), che si attesta, nel periodo, al 69,1%. La *performance* positiva descritta è riconducibile al miglioramento dei risultati di traffico registrati sia sul mercato Domestico (+5,3%), che su quello Internazionale (+5,3%), la cui crescita è riconducibile sia alla componente UE (+5,6%) sia a quella Extra UE (+4,7%).

Ciampino

Lo scalo, nel periodo, registra un importante risultato in termini di volumi di passeggeri trasportati (+8,2%), a fronte di una sostanziale stabilità nei movimenti (+1,2%) e dei posti offerti (+3,2%): in evidenza l'andamento del *Load Factor* il quale, attestandosi all'83,1%, fa segnare una crescita di circa quattro punti percentuali.

Altri avvenimenti significativi

Obbligazioni A4 Romulus

- In data 15 gennaio 2016, a seguito dell'esito di voto favorevole del *noteholder* Atlantia ed una volta espletate le procedure di approvazione dei *waiver*, sono divenute efficaci le modifiche richieste da ADR con la lettera formalizzata in data 30 novembre 2015 (vedi il paragrafo relativo ai Rischi finanziari).

In data 20 gennaio 2016, la Società ha emesso un'ulteriore richiesta di *waiver* con l'obiettivo di ottenere il completo e definitivo rilascio della struttura contrattuale Romulus del 2003 per addivenire così a una sostanziale equiparazione delle *notes* Romulus A4 del 2003 alle *notes corporate* emesse da ADR nel 2013 a valere sul proprio Programma EMTN. In questo modo ADR verrebbe a dotarsi in definitiva di una struttura di debito omogenea e coerente, che comprenderebbe anche l'ultima quota residua di finanziamento riconducibile all'operazione di cartolarizzazione risalente ormai a circa 13 anni fa.

L'operazione proposta si incentra su un accordo di accollo liberatorio, ai sensi dell'art. 1273 c.c., sottoscritto tra Romulus Finance ed ADR, con il consenso di tutti i creditori di Romulus, in forza del quale ADR verrebbe ad assumere tutte le attività e passività che lo *Special Purpose Vehicle* Romulus Finance oggi vanta 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.).

Contrattualmente tale accordo si configurerebbe come segue:

- (i) una *Issuer Substitution* attraverso cui ADR verrebbe ad assumere il debito e tutte le obbligazioni di pagamento relativi alle *Class A4 notes* direttamente verso i *noteholders* A4;
- (ii) una *novation* del *Cross Currency Swap* in essere esclusivamente finalizzata, a parità di altre condizioni, a sostituire Romulus Finance con ADR quale controparte *swap* negli attuali contratti;
- (iii) la cancellazione mediante compensazione della residua linea di finanziamento A4 tra Romulus Finance ed ADR in conseguenza di quanto stabilito al precedente punto (i).

In particolare, in conseguenza dell'integrale estinzione della linea di finanziamento A4 di cui al precedente punto (iii) attualmente in essere tra Romulus Finance (in qualità di finanziatore) ed ADR (in qualità di prenditore), verrebbe 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. Per effetto della liberazione del *Security Package* in discorso, ADR avrebbe altresì la facoltà di far decadere, anche l'accordo denominato *Intercreditor Agreement* che attualmente lega tutti i creditori finanziari della Società, facendo, di fatto, collassare l'intero assetto contrattuale (e i relativi vincoli) legati alla cartolarizzazione Romulus, in modo da consentire, per il futuro, una completa indipendenza delle diverse linee di finanziamento in capo ad ADR.

Con l'approvazione di questa operazione, che comprende anche l'accordo tra le parti per la cancellazione del contratto denominato "*Account Bank Agreement*", verrebbe definitivamente eliminata ogni residua interferenza della struttura di cartolarizzazione Romulus del 2003 sull'impianto contrattuale esistente e sui contratti su cui sarà impostato il nuovo debito assunto in futuro da ADR.

Rumore 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.

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", ha confermato l'abrogazione dell'art. 71, c. 3-bis del D.L. n. 1/2012 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

In data 4 febbraio 2016, a seguito di istanza di ENAC, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 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

L'ordinanza del TAR Lazio del 19 febbraio 2016 ha accolto parzialmente l'istanza cautelare di Easyjet nel ricorso promosso dal vettore per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 29 ottobre 2015 che ha previsto l'ultimo incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco da destinare all'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale.

Il TAR ha "sospeso l'efficacia dell'atto impugnato limitatamente alla previsione dell'addizionale per il periodo 1 gennaio 2016 – 20 febbraio 2016". L'udienza di merito si terrà il 30 giugno 2016.

Evoluzione prevedibile della gestione

Le principali fonti ufficiali confermano, per il 2016, un *trend* di crescita economica per i Paesi in via di sviluppo, prevedendo un leggero miglioramento dello scenario macroeconomico Europeo e ancora il perdurare di una situazione di non significativo miglioramento per l'Italia.

Pur in presenza di tale quadro macroeconomico, è prevedibile il mantenimento di un *trend* di crescita dei volumi di traffico sia sul segmento domestico che internazionale, con particolare riferimento allo scalo di Fiumicino.

ADR intende rafforzare ulteriormente la *partnership* strategica con il vettore di riferimento ed altresì proseguire gli sforzi per la crescita della connettività intercontinentale, potenziando anche l'offerta di breve-medio raggio in Europa anche facendo leva sui vettori ad elevato potenziale di crescita.

Proseguirà, inoltre, la realizzazione del Piano di sviluppo infrastrutturale, con ulteriore rafforzamento degli investimenti e continuando a valorizzare le sinergie e il *know-how* disponibile nel gruppo Atlantia.

Il Gruppo ADR si propone di continuare nel miglioramento dei livelli di qualità e nel rinnovo dell'offerta commerciale al fine di arricchire l'esperienza del passeggero in aeroporto, proseguendo nel notevole sforzo che sta compiendo sulla strada della ricerca della massima efficacia nella gestione del *core business* e dell'efficienza operativa per garantire il maggiore valore per l'Utenza, gli Stakeholder e gli Azionisti.

Per l'esercizio 2016, salvo peggioramenti dell'evoluzione del traffico, è prevedibile una *performance* economica, in termini di redditività, in miglioramento rispetto al 2015.

ORDINE DEL GIORNO



Ordine del giorno

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti è stata convocata per il giorno 20 aprile 2016, alle ore 10,00, presso la sede sociale, in unica convocazione, per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del Giorno

1. Relazioni e Bilancio al 31 dicembre 2015; deliberazioni inerenti e conseguenti;
2. integrazione degli onorari per l'incarico di revisione legale dei conti per l'esercizio 2015; deliberazioni inerenti e conseguenti
3. nomina del Consiglio di Amministrazione per l'esercizio 2016, previa determinazione del numero dei suoi componenti; determinazione del relativo compenso globale annuo;
4. nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2016/2018 e determinazione della retribuzione annua.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 34, Parte II, del 19 marzo 2016.

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI



Proposte all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 evidenzia un utile di euro 134.556.019,07. Vi proponiamo, pertanto, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2015, nonché la Relazione sull'andamento della gestione che evidenziano un utile di euro 134.556.019,07;
2. destinare il predetto utile di euro 134.556.019,07 come segue:
 - a dividendi euro 2,16 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 134.405.444,88;
 - a utile a nuovo il residuo utile di euro 150.574,19.
3. stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 18 maggio 2016, con stacco della cedola n. 9 in data 16 maggio 2016.

Signori Azionisti,

con lettera del 22 febbraio 2015, indirizzata al Presidente del Collegio Sindacale, la società di revisione Reconta Ernst & Young ha richiesto un compenso straordinario aggiuntivo *una tantum* per l'attività svolta ai fini della revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato chiuso al 30 giugno 2015 e della revisione legale del bilancio individuale e consolidato del Gruppo ADR al 31 dicembre 2015, per un importo di euro 20.000,00, illustrandone le motivazioni riconducibili sostanzialmente all'evento incendio del 6/7 maggio 2015 - divampato all'interno del Terminal 3 dell'Aeroporto di Fiumicino - che ha comportato un aggravio di tempi ed un maggior coinvolgimento di risorse e di specialisti interni al *network* della Reconta Ernst & Young.

Il Collegio Sindacale, in ossequio a quanto previsto dall'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 39/2010, provvederà a redigere la proposta motivata di integrazione degli onorari 2015 che verrà sottoposta all'Assemblea ordinaria degli Azionisti.

Vi invitiamo a deliberare in merito.

Signori Azionisti,

con l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2015 viene a scadere il mandato conferito al Consiglio di Amministrazione.

Vi invitiamo, pertanto, a procedere alla nomina del Consiglio per l'esercizio 2016, previa determinazione del numero dei suoi componenti, nonché alla determinazione del relativo compenso globale annuo.

Signori Azionisti,

con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015 viene a scadere anche il mandato conferito al Collegio Sindacale.

Vi invitiamo, pertanto, a procedere alla nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2016/2018 e alla determinazione della retribuzione annua.

Il Consiglio di Amministrazione

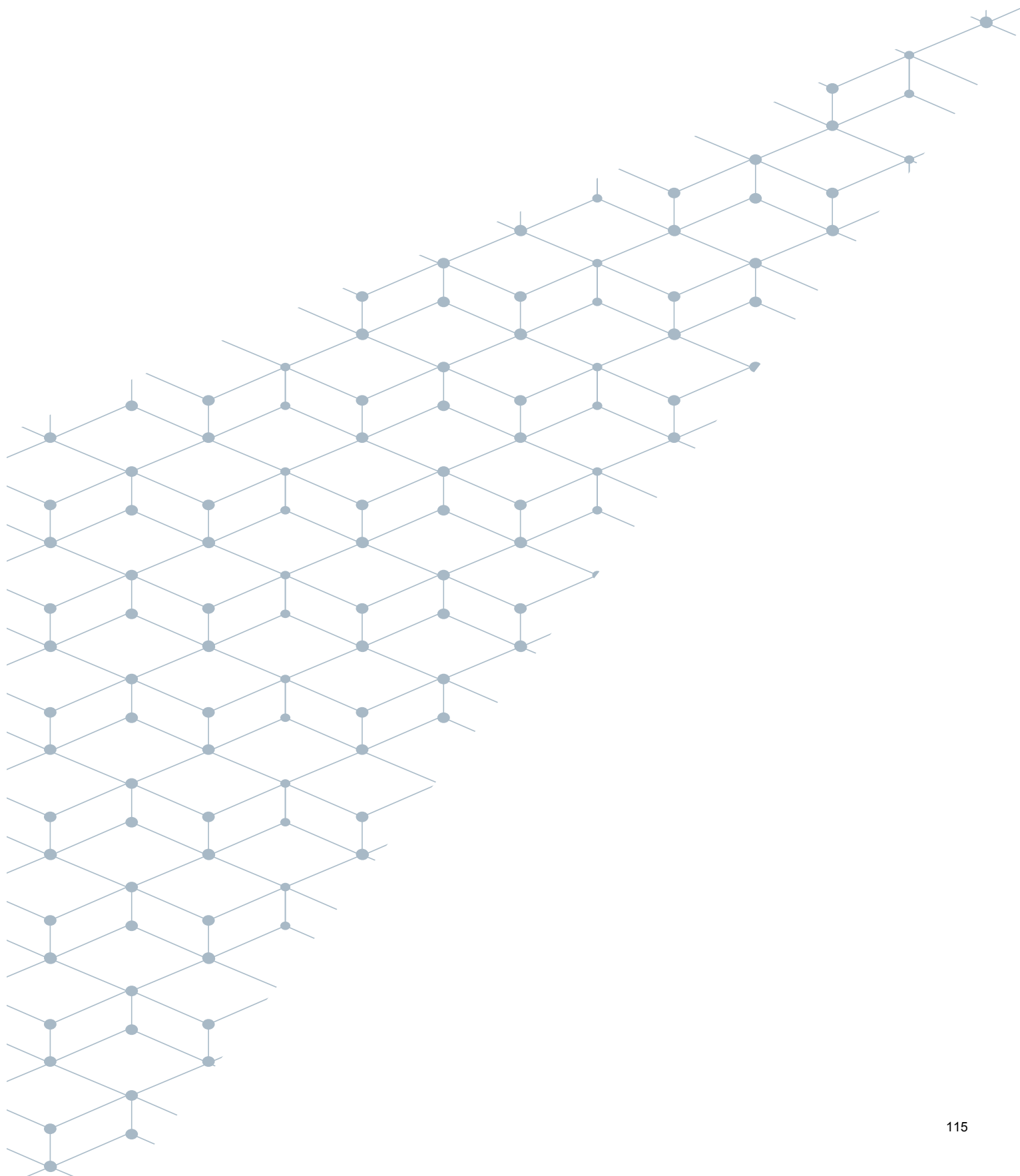


**BILANCIO
CONSOLIDATO
AL 31 DICEMBRE 2015**

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	115
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	116
Conto economico consolidato	118
Conto economico complessivo consolidato	119
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	120
Rendiconto finanziario consolidato	121
NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	122
1. Informazioni generali	123
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	123
3. Perimetro e principi di consolidamento	124
4. Principi contabili applicati	126
5. Contratto di concessione	140
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	143
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	161
8. Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	169
9. Altre garanzie, impegni e rischi	173
10. Rapporti con parti correlate	187
11. Altre informazioni	189
12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	193
ALLEGATI	195
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	196
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	197

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA



Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	31.12.2015	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2014	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	36.349		17.532	
Diritti concessori		2.025.643		1.950.430	
Altre attività immateriali		15.186		20.930	
Attività immateriali	6.2	2.040.829		1.971.360	
Partecipazioni	6.3	31.023		27.247	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	2.925		3.913	
Attività per imposte anticipate	6.5	122.567		136.046	
Altre attività non correnti	6.6	472		457	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.234.165		2.156.555	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		3.697		3.009	
Crediti commerciali		269.036	3.437	215.148	1.879
Attività commerciali	6.7	272.733	3.437	218.157	1.879
Altre attività finanziarie correnti	6.4	10.516		11.812	
Attività per imposte correnti	6.8	14.436	7.470	9.215	9.129
Altre attività correnti	6.9	53.285	3.547	32.535	4.730
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	218.593		356.066	1.999
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		569.563	14.454	627.785	17.737
TOTALE ATTIVITÀ		2.803.728	14.454	2.784.340	17.737

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	31.12.2015	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2014	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		891.881		886.442	
Utile dell'esercizio		136.575		136.509	
		1.090.681		1.085.176	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	1.090.681		1.085.176	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	20.599		21.880	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	158.788		154.653	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	23.579		36.239	
Fondi per accantonamenti non correnti		202.966		212.772	
Prestiti obbligazionari		874.108	292.935	859.500	
Strumenti finanziari - derivati		99.607		121.637	
Passività finanziarie non correnti	6.15	973.715	292.935	981.137	
Altre passività non correnti	6.16	3.895	2.877	1.337	335
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.180.576	295.812	1.195.246	335
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	900		806	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	101.168		159.515	
Altri fondi per rischi e oneri	6.14	36.919		9.506	
Fondi per accantonamenti correnti		138.987		169.827	
Debiti commerciali	6.17	231.298	54.512	178.420	41.898
Passività commerciali		231.298	54.512	178.420	41.898
Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine		15.898	523	15.900	
Strumenti finanziari - derivati		7.207		198	
Passività finanziarie correnti	6.15	23.105	523	16.098	
Passività per imposte correnti	6.8	17.430	17.090	2.603	
Altre passività correnti	6.18	121.651	1.397	136.970	1.420
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		532.471	73.521	503.918	43.318
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		2.803.728	369.333	2.784.340	43.653

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2015	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	2014	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		772.032	11.467	726.039	11.400
Ricavi per servizi di costruzione		155.055		70.939	
Altri ricavi operativi		29.982	969	23.847	557
TOTALE RICAVI	7.1	957.069	12.436	820.825	11.957
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(32.550)	(20.057)	(32.784)	(22.179)
Costi per servizi	7.3	(440.609)	(116.382)	(246.021)	(20.316)
Costo per il personale	7.4	(143.651)	(5.055)	(125.288)	(4.633)
Canoni concessori		(33.599)		(31.464)	
Costo per godimento beni di terzi		(3.534)		(3.292)	(99)
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		67.151		(18.690)	
Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri		(20.893)		(5.424)	
Altri costi		(10.439)	(100)	(18.199)	
Altri costi operativi	7.5	(1.314)	(100)	(77.069)	(99)
Ammortamento attività materiali	6.1	(5.285)		(3.837)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(62.035)		(61.643)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(3.507)		(3.182)	
Ammortamenti		(70.827)		(68.662)	
TOTALE COSTI		(688.951)	(141.594)	(549.824)	(47.227)
RISULTATO OPERATIVO		268.118		271.001	
Proventi finanziari		17.904	9	19.881	
Oneri finanziari		(49.964)	(14.894)	(57.785)	
Utile (perdite) su cambi		(16.987)		(17.501)	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(49.047)	(14.885)	(55.405)	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	3.757		1.009	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		222.828		216.605	
Imposte sul reddito	7.8	(86.253)		(80.265)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		136.575		136.340	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE DELL'ESERCIZIO		136.575		136.340	
di cui					
Utile di pertinenza del Gruppo		136.575		136.509	
Utile di pertinenza di Terzi		0		(169)	

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2015	2014
UTILE DELL'ESERCIZIO		136.575	136.340
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti finanziari di <i>cash flow hedge</i>	6.15	(2.255)	(8.833)
Effetto fiscale		(1.708)	2.429
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	6.3	(8)	(76)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(3.971)	(6.480)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	6.12	771	(2.528)
Effetto fiscale		(273)	695
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		498	(1.833)
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(3.473)	(8.313)
UTILE COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		133.102	128.027
di cui			
Utile complessivo di pertinenza del Gruppo		133.102	128.196
Utile complessivo di pertinenza di Terzi		0	(169)

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA CASH FLOW HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE DELL'ESERCIZIO	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31 DICEMBRE 2013	62.225	12.462	667.389	(45.287)	0	161.884	89.648	948.321	1.039	949.360
Utile dell'esercizio							136.509	136.509	(169)	136.340
Altre componenti dell'utile complessivo:										
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati (<i>cash flow hedge</i>), al netto dell'effetto fiscale				(6.404)				(6.404)		(6.404)
Utili (perdite) da stime attuariali, al netto dell'effetto fiscale						(1.833)		(1.833)		(1.833)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto					(76)			(76)		(76)
Utile complessivo dell'esercizio				(6.404)	(76)	(1.833)	136.509	128.196	(169)	128.027
Destinazione utile						89.648	(89.648)	0		0
Operazioni relative a società controllate						7.881		7.881	(870)	7.011
Altre variazioni					20	758		778		778
SALDO AL 31 DICEMBRE 2014	62.225	12.462	667.389	(51.691)	(56)	258.338	136.509	1.085.176	0	1.085.176
Utile dell'esercizio							136.575	136.575		136.575
Altre componenti dell'utile complessivo:										
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati (<i>cash flow hedge</i>), al netto dell'effetto fiscale				(3.963)				(3.963)		(3.963)
Utili (perdite) da stime attuariali, al netto dell'effetto fiscale						498		498		498
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto					(8)			(8)		(8)
Utile complessivo dell'esercizio				(3.963)	(8)	498	136.575	133.102		133.102
Distribuzione dividendi							(128.183)	(128.183)		(128.183)
Destinazione utile						8.326	(8.326)	0		0
Altre variazioni					27	559		586		586
SALDO AL 31 DICEMBRE 2015	62.225	12.462	667.389	(55.654)	(37)	267.721	136.575	1.090.681	0	1.090.681

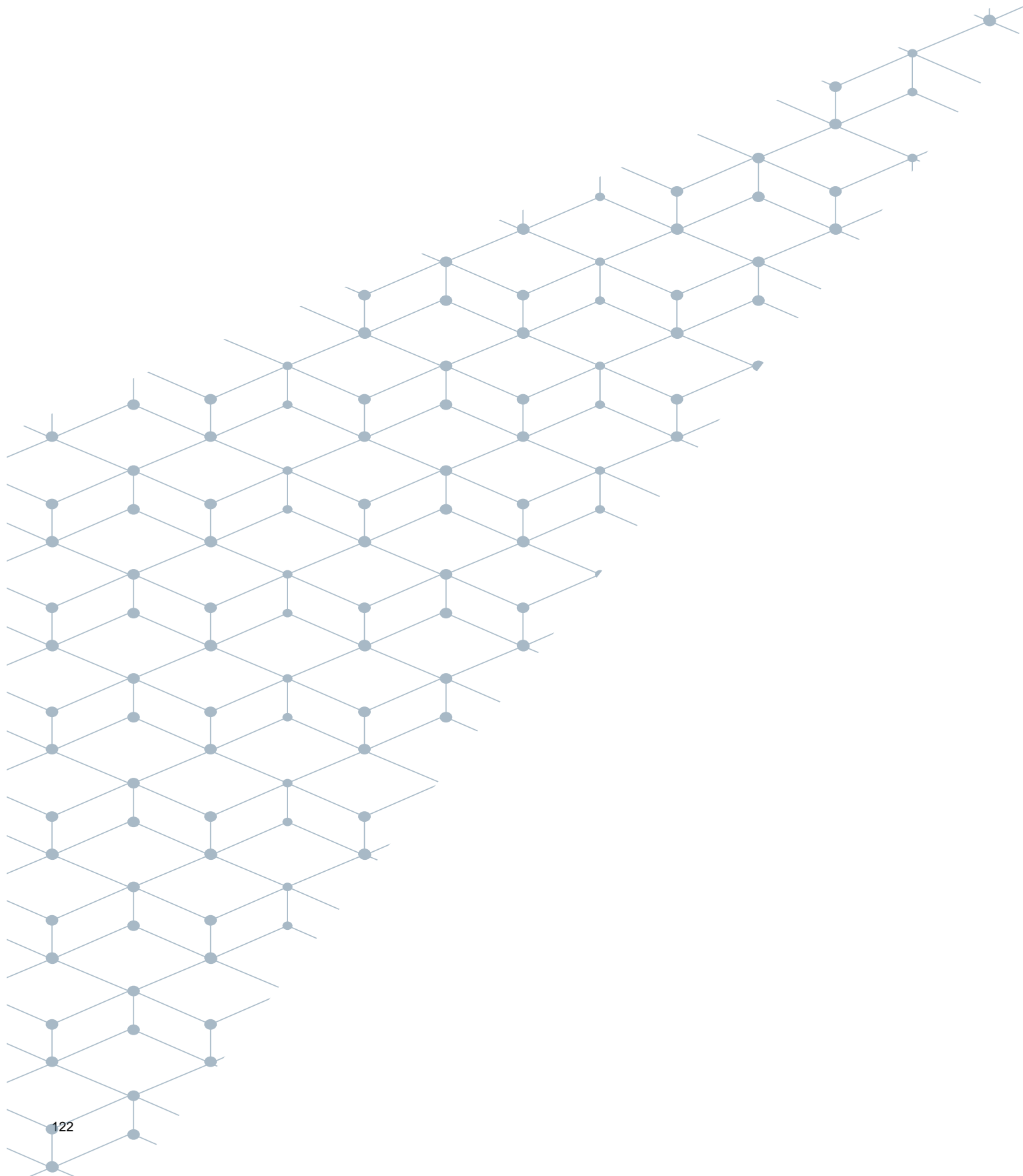
Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2015	2014
Utile dell'esercizio		136.575	136.340
Rettificato da:			
Ammortamenti	6.1/6.2	70.827	68.621
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	93.925	104.617
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	7.6	3.155	8.202
Variazione altri fondi		14.042	(7.886)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(3.757)	(1.009)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		11.498	3.579
Altri costi (Ricavi) non monetari		3.107	3.829
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni		(25.603)	(2.201)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		303.769	314.092
Investimenti in attività materiali	6.1	(24.202)	(11.586)
Investimenti in attività immateriali	6.2	(142.324)	(66.868)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale	6.13	(150.996)	(85.927)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di soc. consolidate		0	(24.792)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		7.412	20
Variazione netta delle altre attività non correnti		(15)	9
Realizzo da disinvestimento di partecipazioni consolidate e rami di azienda		0	20.419
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(310.125)	(168.725)
Dividendi corrisposti		(128.183)	0
Emissione prestiti obbligazionari		6.444	(225)
Rimborsi di prestiti obbligazionari		(10.645)	(375.000)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		0	(229.579)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(29)	11.856
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		1.296	14.338
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(131.117)	(578.610)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		(137.473)	(433.243)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	6.10	356.066	789.309
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	6.10	218.593	356.066

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	65.107	93.181
Interessi attivi incassati	468	1.755
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	53.975	32.643

NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA



1. Informazioni generali

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

La Capogruppo ha sede legale in Fiumicino, Via dell’Aeroporto di Fiumicino 320, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050.

Alla data del presente Bilancio consolidato, Atlantia S.p.A. (“Atlantia”) è l’azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (59.687.641, pari al 95,92% del capitale) ed esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società.

Il presente Bilancio consolidato di ADR e sue controllate (il “Gruppo ADR”) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 2 marzo 2016 e sottoposto a revisione contabile limitata da parte di Reconta Ernst & Young S.p.A.

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

2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 è stato predisposto ai sensi dell’art. 2 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall’*International Accounting Standards Board (IASB)* e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall’*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, nonché i precedenti *International Accounting Standards (IAS)* e le interpretazioni dello *Standard Interpretations Committee (SIC)* ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l’insieme di tutti i principi e delle interpretazioni sopra elencati sono di seguito definiti come gli “IFRS”.

Il Bilancio consolidato è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti Note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 “Presentazione del bilancio” e il criterio generale del costo storico, con l’eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti, mentre nel prospetto di conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è stato redatto applicando il metodo indiretto. L’applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel “*Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements*” e non si sono verificate criticità che abbiano richiesto il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.

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

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

3. Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato comprende il bilancio di ADR e delle sue controllate al 31 dicembre 2015 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscano il potere sull'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

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

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

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

Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2014.

Nel 2015 risulta pienamente operativa la controllata Airport Cleaning S.r.l. ("Airport Cleaning"), che ha iniziato a operare nel mese di maggio 2014, mentre nell'esercizio a confronto faceva ancora parte del Gruppo ADR la controllata ADR Engineering S.p.A. che è stata ceduta alla controllante Atlantia nel mese di dicembre 2014.

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

I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

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

- gli utili e le perdite non ancora realizzati per il Gruppo, in quanto derivanti da operazioni tra società del Gruppo stesso, sono eliminati, così come le partite di ammontare significativo che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate;
- le rettifiche di consolidamento tengono conto, quando applicabile, del loro effetto fiscale differito;
- i dividendi percepiti nell'esercizio da parte delle società controllate e contabilizzati nel conto economico della controllante come proventi da partecipazione sono eliminati con contropartita "utili portati a nuovo".

Aggregazioni aziendali

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

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

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

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

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

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

4. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i principi contabili e i criteri di valutazione più rilevanti applicati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, non essendo entrati in vigore, nel corso del 2015, nuovi principi contabili, nuove interpretazioni o modifiche ai principi e alle interpretazioni già in vigore che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo ADR. Le informazioni illustrative delle partecipazioni sono presentate in base all'IFRS 12 "informativa sulle partecipazioni in altre entità".

In particolare, si evidenzia che dall'esercizio 2015 decorre l'applicazione dei seguenti nuovi principi contabili e interpretazioni e/o modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni già in vigore:

- IFRS 3 - Aggregazioni aziendali: le modifiche apportate chiariscono che un corrispettivo potenziale classificato come un'attività o una passività deve essere misurato al fair value a ogni data di chiusura dell'esercizio, con rilevazione degli effetti nel conto economico, a prescindere dal fatto che il corrispettivo potenziale sia uno strumento finanziario oppure un'attività o una passività non finanziaria. Inoltre, si chiarisce che il principio in oggetto non è applicabile a tutte le operazioni di costituzione di una joint venture;
- IFRS 13 - Misurazione al fair value: è stata chiarita e confermata esplicitamente la possibilità di contabilizzare i crediti e i debiti commerciali a breve senza rilevare gli effetti di un'attualizzazione, qualora tali effetti risultino non materiali;
- IFRIC 21 - Tributi: l'interpretazione è applicabile a tutti i prelievi dello Stato diversi da quelli che rientrano nel campo di applicazione di altre norme (ad esempio, IAS 12 - Imposte sul reddito). L'interpretazione chiarisce che un'entità deve riconoscere una passività per un prelievo dello Stato solo quando l'attività che determina l'obbligo di pagamento, come identificato dalla normativa applicabile, si verifica. Inoltre, una passività relativa al prelievo è accantonata progressivamente solo se l'attività da cui deriva il pagamento avviene lungo un arco di tempo. Per un prelievo che sia attivato al raggiungimento di una soglia minima, la passività deve essere stimata e rilevata prima che tale soglia sia raggiunta, qualora si stimi il superamento della soglia nel periodo di misurazione del tributo.

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo storico, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione.

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

- impianti e macchinari: dal 7% al 25%;
- attrezzature: dal 10% al 25%;
- altri beni: dal 10% al 25%.

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

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

Eventuali costi di manutenzione ordinaria sono addebitati al conto economico.

Attività immateriali

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

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

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

Per le attività immateriali rappresentate dai Diritti concessori, il valore di rilevazione può includere: a) il *fair value* dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione"), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie, corrispondenti alle quote coperte sotto forma di contributo; b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi.

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

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

Partecipazioni in imprese collegate e altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari disponibili per la vendita come definita dallo IAS 39, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, se determinabile, con imputazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto.

Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da *impairment*, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono rilasciati a conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)”, sono ripristinate nelle altre componenti del conto economico complessivo nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Qualora il *fair value* non possa essere attendibilmente determinato, le partecipazioni classificate tra gli strumenti finanziari disponibili per la vendita sono valutate al costo, rettificato per perdite di valore; in questo caso le perdite di valore non sono soggette a eventuali ripristini.

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

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

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claim* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall’espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare ADR, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l’attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

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

Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al *fair value* e, successivamente, valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi.

La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi che tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al *fair value* della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo. I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti nella situazione patrimoniale-finanziaria in base al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.

I derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata e risulta compresa tra l'80% e il 125%.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e/o passività oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata a conto economico.

Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfano le condizioni per essere qualificati, ai sensi dello IAS 39, come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Altre attività e passività finanziarie

Le eventuali attività finanziarie per cui esiste l'intenzione e la capacità da parte del Gruppo di essere mantenute sino alla scadenza, in base a quanto richiesto dallo IAS 39, e le passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal *fair value* del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività e diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili alla acquisizione delle attività e alla emissione delle passività finanziarie. Successivamente alla rilevazione iniziale, tali attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le eventuali attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti a conto economico; le eventuali attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari compresi in tali categorie.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene rischi e benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazioni al *fair value*

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

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

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

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

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

Benefici per i dipendenti

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

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

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

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e Altri fondi per rischi e oneri

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ricavi

I ricavi sono rilevati per competenza, nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati: a) i ricavi per

cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi della proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente; b) i ricavi per prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati; c) i canoni attivi e le *royalty* lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti; d) i proventi per interessi (così come gli oneri per interessi) sono rilevati per competenza, calcolati sul valore delle relative attività/passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo; e) i dividendi sono rilevati quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Costi

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

Pagamenti basati su azioni

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

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

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

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte: a) le prime, solo se è

probabile che vi sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero; b) le seconde, se esistenti, in ogni caso.

Le imposte anticipate e differite sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte anticipate e differite sono imputate al conto economico, ad eccezione di quelle relative a poste rilevate direttamente nel patrimonio netto; in tale ipotesi anche le relative imposte anticipate e/o differite sono imputate nel patrimonio netto.

Le imposte anticipate e differite sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

Si evidenzia che, per il triennio 2014-2016, la controllante Atlantia predispose il Consolidato Fiscale Nazionale, cui hanno aderito ADR e talune imprese controllate.

Stime e valutazioni

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

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

Informativa sui settori di attività

Il Gruppo opera in un unico settore, quello dello sviluppo e gestione delle infrastrutture aeroportuali. In relazione a ciò, l'attività del Gruppo è oggetto di rendicontazione e analisi da parte del *management* in modo unitario. Di conseguenza, con riferimento a quanto previsto dall'IFRS 8, non viene fornita alcuna informativa di segmentazione (patrimoniale e/o economica) dei settori di attività, non risultando applicabile.

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

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

TITOLO DOCUMENTO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DEL DOCUMENTO IASB	DATA DI OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UE
Nuovi principi e nuove interpretazioni contabili		
IFRS 9 - Strumenti finanziari	1° gennaio 2018	Non omologato
IFRS 15 - Ricavi da contratti con i clienti	1° gennaio 2018	Non omologato
Modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti		
Modifiche allo IAS 1 - Iniziativa sulle <i>disclosures</i>	1° gennaio 2016	dicembre 2015
Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 - Chiarimento circa i metodi accettabili di ammortamento	1° gennaio 2016	dicembre 2015
Modifiche all'IFRS 11 - Contabilizzazione dell'acquisizione di una interessenza in una <i>joint operation</i>	1° gennaio 2016	novembre 2015
<i>Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012</i>	1° febbraio 2015	dicembre 2014
<i>Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014</i>	1° gennaio 2016	dicembre 2015

IFRS 9 - Strumenti finanziari

Nel luglio 2014 lo IASB ha emesso in via definitiva l'IFRS 9, principio volto a sostituire l'attuale IAS 39 per la contabilizzazione e valutazione degli strumenti finanziari. Il principio introduce nuove regole di classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, nonché di contabilizzazione delle operazioni di copertura definibili come "*hedge accounting*".

Classificazione e misurazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la rappresentazione degli effetti delle variazioni del *fair value* attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di *fair value* attribuibili alle altre tipologie di rischio;
- l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al *fair value*.

Impairment

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese a ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è, quindi, più necessario che si verifichi un particolare evento ("*trigger event*") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti. I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

- la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;
- la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti *forward* e dei contratti di opzione, quando inclusi in una relazione di *hedge accounting*;

- le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della “relazione economica” tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell’efficacia della copertura;
- la possibilità di “ribilanciare” una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di *risk management*.

IFRS 15 - Ricavi da contratti con i clienti

In data 28 maggio lo IASB ha pubblicato il nuovo principio IFRS 15 che sostituisce il precedente principio IAS 18, oltre allo IAS 11, relativo ai lavori su ordinazione, e alle relative interpretazioni IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 e SIC 31.

L’IFRS 15 stabilisce i principi da seguire per la rilevazione dei ricavi derivanti dai contratti con i clienti, ad eccezione di quei contratti che ricadono nell’ambito di applicazione dei principi aventi ad oggetto i contratti di leasing, i contratti di assicurazione e gli strumenti finanziari.

Il nuovo principio definisce un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l’importo dei ricavi da iscrivere in bilancio. In base al nuovo principio, l’ammontare che l’entità rileva come ricavo deve riflettere il corrispettivo a cui essa ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

Inoltre, per l’iscrizione del ricavo è enfatizzata la necessità di probabilità di ottenimento/incasso dei benefici economici legati al provento; per i lavori in corso su ordinazione, attualmente regolati dallo IAS 11, si introduce il requisito di procedere all’iscrizione dei ricavi tenendo anche conto dell’eventuale effetto di attualizzazione derivante da incassi differiti nel tempo.

In sede di prima applicazione, qualora non risulti possibile procedere all’applicazione retrospettiva del nuovo principio, è previsto un approccio alternativo (“*modified approach*”) in base al quale gli effetti derivanti dall’applicazione del nuovo principio devono essere rilevati nel patrimonio netto iniziale dell’esercizio di prima applicazione.

Modifiche allo IAS 1 - Iniziativa sulle *disclosures*

Nel dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 1, con il fine di fornire taluni chiarimenti alle informazioni da includere nelle note illustrative. Più in particolare, sono state apportate alcune modifiche all’informativa da fornire con riferimento a:

- il concetto di materialità, ossia la rilevanza delle informazioni da fornire in bilancio;
- le voci da presentare nei prospetti di bilancio;
- la struttura delle note;
- le politiche contabili;
- le modalità di presentazione nel conto economico complessivo degli effetti economici correlati alle partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto.

Trattandosi di modifiche attinenti alla classificazione delle voci di bilancio e alle informazioni da fornire nelle note, queste non comportano impatti sui saldi del bilancio consolidato di Gruppo.

Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 - Chiarimento circa i metodi accettabili di ammortamento

Nel maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche ai principi IAS 16 - Immobili, impianti e macchinari, e IAS 38 - Attività immateriali che mirano a chiarire quali metodologie di ammortamento risultano accettabili. In particolare, ribadendo la necessità che il metodo di ammortamento utilizzato debba riflettere la modalità con cui i benefici economici futuri incorporati nell’attività si prevede che

saranno consumati dall'impresa, si introduce la presunzione di non appropriatezza di un criterio di ammortamento basato sui ricavi che possono essere generati dall'attività (materiale o immateriale); ciò in quanto lo IASB ritiene che i ricavi che possono essere generati da un'attività riflettano fattori che non sono direttamente legati al consumo dei benefici economici incorporati nell'attività stessa.

Per quanto attiene alle attività immateriali, è inoltre specificato che nella scelta del criterio di ammortamento l'entità debba considerare i fattori limitanti e predominanti che risultano inerenti all'attività immateriale stessa e che la summenzionata presunzione possa essere superata solamente in circostanze limitate, ad esempio qualora (i) l'attività immateriale risulti espressa in funzione di un certo ammontare di ricavi ottenibili dalla medesima attività oppure (ii) quando sia possibile dimostrare che i ricavi e il consumo dei benefici economici dell'attività immateriale siano altamente correlati.

Modifiche all'IFRS 11 - Contabilizzazione dell'acquisizione di una interessenza in una *joint operation*

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 11 - Accordi congiunti aventi l'obiettivo di fornire una guida sulla contabilizzazione, da parte degli investitori, dell'acquisizione di un'interessenza in una *joint operation* che costituisca o contenga un *business*.

Annual Improvements to IFRSs: 2010 - 2012

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2010 - 2012 cycle*".

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni: sono state apportate delle modifiche alle definizioni di "*vesting condition*" e di "*market condition*" e aggiunte le ulteriori definizioni di "*performance condition*" e "*service condition*" per la rilevazione dei piani di compensi basati su azioni;
- IFRS 8 - Settori operativi: gli emendamenti introdotti richiedono di dare informativa delle valutazioni fatte dal *management* nell'applicazione dei criteri di aggregazione dei segmenti operativi, inclusa una descrizione dei segmenti operativi aggregati e degli indicatori economici considerati nel determinare se tali segmenti operativi abbiano "caratteristiche economiche simili". Inoltre, la riconciliazione tra il totale delle attività dei segmenti operativi e il totale delle attività dell'entità deve essere fornita solamente se il totale delle attività dei segmenti operativi è regolarmente fornito alla Direzione aziendale.

Annual Improvements to IFRSs: 2012 - 2014

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2012 - 2014 cycle*".

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- IFRS 7 - Informazioni sugli strumenti finanziari: le modifiche eliminano le incertezze su come l'informativa relativa alla compensazione delle attività e passività finanziarie (entrata in vigore a partire dagli esercizi che hanno avuto inizio dall'1 gennaio 2013 o data successiva) debba essere inclusa nei bilanci intermedi; il documento chiarisce che l'informativa sulla compensazione di attività e passività finanziarie non è esplicitamente richiesta per tutti i bilanci intermedi. Tuttavia, tale informativa potrebbe essere necessaria per rispettare i requisiti previsti dallo IAS 34, nel caso si tratti di un'informazione significativa;
- IAS 19 - Benefici ai dipendenti: il documento chiarisce che le obbligazioni societarie di alta qualità, utilizzate per determinare il tasso di sconto dei benefici relativi ai piani successivi al rapporto di lavoro, devono essere denominate nella stessa valuta utilizzata per il pagamento dei benefici. Le

modifiche precisano, inoltre, che l'ampiezza del mercato di tali obbligazioni da considerare nella determinazione del tasso deve essere esaminata facendo riferimento alla valuta;

- IAS 34 - Bilanci intermedi: sono introdotte delle modifiche al fine di chiarire i requisiti nel caso in cui l'informativa richiesta è presentata nella relazione finanziaria infrannuale, ma al di fuori del bilancio intermedio. In particolare, si precisa che tale informativa possa essere inclusa attraverso un rinvio dal bilancio intermedio ad altre sezioni della relazione finanziaria infrannuale, a condizione che quest'ultimo documento sia disponibile ai lettori del bilancio intermedio nella stessa modalità e con gli stessi tempi del bilancio intermedio.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, ad eccezione di quelle relative allo IAS 1, il Gruppo ADR sta valutando gli eventuali impatti attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

5. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

ADR ha, come oggetto sociale, la costruzione e l'esercizio di aeroporti o di parte di essi, nonché l'esercizio di qualsiasi attività connessa o complementare al traffico aereo di qualunque tipo o specialità. Tale scopo viene conseguito sulla base di un rapporto di Concessione rilasciato dall'ENAC.

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

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

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

Durata della Concessione

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

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

Oggetto della Concessione

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

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

Proventi

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

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

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

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

Il canone concessorio

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

Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone (“WLU” - *Work Load Unit*) è stato adottato a seguito del Decreto dell'Agenzia del Demanio 30 giugno 2003. La WLU corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell'annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell'Agenzia del Demanio, fino al 2015.

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

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

Il regime dei beni

Il Contratto di Programma regola all'art.12 il regime di possesso dei beni da parte della Concessionaria. Lo stesso è comunque da interpretare insieme con le disposizioni contenute negli artt. 703 e 41 del Codice della Navigazione.

Ulteriori norme contenute nel Contratto di Programma contribuiscono alla definizione dell'inquadramento giuridico dei beni (es. art. 9 comma 7 e art. 20 bis) che, seppur condizionato dalla rilevanza del principio di correlazione all'uso per l'esercizio di attività regolamentate o alternativamente commerciali (non regolamentate), non differisce in modo significativo dal regime preesistente. In particolare:

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	731.376	701.631
TOTALE	880.481	850.736

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

- i beni acquisiti/realizzati dalla concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio e utilizzati per l'esercizio di attività soggette a regolamentazione tariffaria sono posseduti in regime di proprietà di concessione. Da ciò ne consegue l'obbligo di devoluzione all'Ente concedente alla scadenza naturale della concessione, devoluzione che sarà comunque condizionata al rimborso del loro valore da stabilirsi in base alle nuove regole Convenzionali;
- stesso trattamento è riservato ai beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio, ma utilizzati per l'esercizio di attività commerciali (non regolamentate) purché si tratti di beni immobili;
- nel caso di beni mobili commerciali, invece, il titolo di proprietà è pieno; in capo all'amministrazione concedente viene a essere posto (art. 20 bis 4.d) il diritto di acquisto, alla scadenza naturale della concessione, perfezionabile corrispondendo alla ex Concessionaria il loro valore contabile residuo. In base a quanto previsto dal Contratto di Programma, ADR riceverà, alla scadenza naturale della concessione, da ENAC un corrispettivo pari al valore residuo degli investimenti realizzati. Il valore residuo sarà desunto dalla contabilità regolatoria. A oggi, il Gruppo ADR non ha beni in esercizio il cui valore residuo da contabilità regolatoria sia superiore a zero.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 Attività materiali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014						VARIAZIONE		31.12.2015		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Impianti e macchinari	52.479	(41.156)	11.323	6.561	(3.373)	1.540	(85)	60.302	(44.336)	15.966	
Attrezzature industriali e commerciali	10.822	(9.718)	1.104	1.296	(464)	27	0	12.144	(10.181)	1.963	
Altri beni	22.207	(19.081)	3.126	2.570	(1.448)	397	(8)	23.606	(18.969)	4.637	
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.979	0	1.979	13.775	0	(1.971)	0	13.783	0	13.783	
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	87.487	(69.955)	17.532	24.202	(5.285)	(7)	(93)	109.835	(73.486)	36.349	

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2013						VARIAZIONE			31.12.2014		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	VARIAZIONE AREA CONSOL.	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Impianti e macchinari	43.094	(38.779)	4.315	7.179	(2.456)	2.297	0	(12)	52.479	(41.156)	11.323	
Attrezzature industriali e commerciali	10.069	(9.255)	814	276	(463)	477	0	0	10.822	(9.718)	1.104	
Altri beni	20.920	(19.103)	1.817	2.152	(918)	89	(11)	(3)	22.207	(19.081)	3.126	
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.878	0	2.878	1.979	0	(2.863)	0	(15)	1.979	0	1.979	
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	76.961	(67.137)	9.824	11.586	(3.837)	0	(11)	(30)	87.487	(69.955)	17.532	

Le Attività materiali, pari a 36.349 mila euro (17.532 mila euro al 31 dicembre 2014), si incrementano nell'esercizio di 18.817 mila euro principalmente per effetto degli investimenti, in parte compensati dagli ammortamenti per 5.258 mila euro.

Gli investimenti, pari a 24.202 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nell'ambito della classe Impianti e macchinari (6.561 mila euro), a impianti pubblicitari per 2.927 mila euro e macchine ispezione bagagli per 1.552 mila euro;
- nell'ambito della classe Attrezzature industriali e commerciali (1.296 mila euro), ad attrezzature di sicurezza per 1.166 mila euro;
- nell'ambito della classe Altri beni (2.570 mila euro), a macchine elettroniche per 2.236 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni materiali in corso e acconti (13.775 mila euro), macchine ispezione bagagli 13.594 mila euro.

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

Le garanzie fornite dal Gruppo ADR ad alcuni finanziatori, aventi ad oggetto i beni mobili (quali impianti, macchinari e beni strumentali, etc.), sono descritte alla Nota 8 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

6.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014				VARIAZIONE				31.12.2015			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	
Diritti concessori												
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(714.098)	1.453.868	0	(49.283)	0	2.167.966	0	(763.381)	1.404.585	
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	621.113	0	(124.551)	496.562	137.247	(12.751)	0	758.360	0	(137.302)	621.058	
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	2.789.079	0	(838.649)	1.950.430	137.247	(62.034)	0	2.926.326	0	(900.683)	2.025.643	
Altre attività immateriali	48.235	(41)	(41.222)	6.972	5.077	(3.507)	(7)	53.304	(41)	(44.728)	8.535	
Anticipi a fornitori	13.958	0	0	13.958	0	0	(7.307)	6.651	0	0	6.651	
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	62.193	(41)	(41.222)	20.930	5.077	(3.507)	(7.314)	59.955	(41)	(44.728)	15.186	
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	2.851.272	(41)	(879.871)	1.971.360	142.324	(65.541)	(7.314)	2.986.281	(41)	(945.411)	2.040.829	

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2013				VARIAZIONE				31.12.2014			
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	SV.NE	VAR.NE AREA CONSOL	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori												
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	(664.814)	1.503.152	0	(49.284)	0	0	0	2.167.966	0	(714.098)	1.453.868
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	572.076	(112.192)	459.884	49.037	(12.359)	0	0	0	621.113	0	(124.551)	496.562
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	2.740.042	(777.006)	1.963.036	49.037	(61.643)	0	0	0	2.789.079	0	(838.649)	1.950.430
Altre attività immateriali	44.380	(38.104)	6.276	3.873	(3.141)	(41)	(4)	9	48.235	(41)	(41.222)	6.972
Anticipi a fornitori	0	0	0	13.958	0	0	0	0	13.958	0	0	13.958
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	44.380	(38.104)	6.276	17.831	(3.141)	(41)	(4)	9	62.193	(41)	(41.222)	20.930
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	2.784.422	(815.110)	1.969.312	66.868	(64.784)	(41)	(4)	9	2.851.272	(41)	(879.871)	1.971.360

Le Attività immateriali, pari a 2.040.829 mila euro (1.971.360 mila euro al 31 dicembre 2014) si incrementano di 69.469 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio, pari a 142.324 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti, pari a 65.541 mila euro.

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

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

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 137.247 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nel periodo su infrastrutture in concessione.

In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il *fair value* dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- lavori di realizzazione dell'area di imbarco F (ex nuovo Molo C) per 76,8 milioni di euro;
- interventi di manutenzione e ottimizzazione *terminal* per 27,1 milioni di euro;
- interventi sull'area d'imbarco A per 23,5 milioni di euro;
- interventi Pista 3 per 54,7 milioni di euro;
- interventi sul HBS/BHS ex Cargo AZ per 21,3 milioni di euro;
- interventi di manutenzione edifici per 20,8 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 8.535 mila euro (6.972 mila euro al 31 dicembre 2014), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 5.077 mila euro, si riferiscono principalmente all'implementazione di sistemi di scalo, alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili e all'acquisizione di licenze.

Gli Anticipi a fornitori, pari a 6.651 mila euro, si riferiscono all'anticipazione sui lavori di realizzazione dell'area di imbarco F (ex Molo C), concordata con l'ATI Cimolai ed erogata nel 2014, prevista dall'Atto di sottomissione alla perizia di variante tecnica e suppletiva n. 3 fase 3 e 4 del 7 agosto 2014, al fine di garantire una ripresa rapida dei lavori e il rispetto dei termini di consegna degli stessi. La riduzione di 7.307 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014 è attribuibile al graduale recupero di tale anticipazione in sede di liquidazione dei SAL in scadenza nell'esercizio.

6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
IMPRESE COLLEGATE			
Pavimental S.p.A.	11.374	10.721	653
Spea Engineering S.p.A.	17.447	14.324	3.123
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	28.821	25.045	3.776
ALTRE IMPRESE			
Aeroporto di Genova S.p.A.	894	894	0
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	1.307	0
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	1	0
	2.202	2.202	0
TOTALE	31.023	27.247	3.776

Le Partecipazioni ammontano a 31.023 mila euro, con un incremento di 3.776 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014 dovuto a:

- rivalutazione della partecipazione in Pavimental S.p.A. ("Pavimental") (20% del capitale) di 653 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto (di cui +643 mila euro imputati a conto economico, -1 mila euro nel conto economico complessivo e +10 mila euro a patrimonio netto). La società opera nel settore delle costruzioni, manutenzioni, ammodernamento delle pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali;
- rivalutazione della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. ("Spea Engineering") (20% del capitale) di 3.123 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto (di cui +3.114 mila euro imputati a conto economico, -7 mila euro nel conto economico complessivo e 16 mila euro a patrimonio netto). La società opera nel settore dei servizi di ingegneria per le attività di progettazione e direzione lavori.

Le garanzie fornite dal Gruppo ADR ad alcuni finanziatori, aventi ad oggetto le azioni e le quote detenute da ADR nel capitale delle società controllate, sono descritte nella Nota 8 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

6.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 2.925 mila euro (3.913 mila euro al 31 dicembre 2014) e si riferiscono agli oneri accessori sostenuti per l'accensione, nel dicembre 2013, della linea di finanziamento denominata *Revolving Credit Facility* che vengono imputati *pro-quota* a conto economico sulla base della durata della linea.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 10.516 mila euro (11.812 mila euro al 31 dicembre 2014) sono costituite dal saldo del conto corrente vincolato "*Debt Service Reserve Account*" pari a 10.516 mila euro (11.099 mila euro al 31 dicembre 2014). Si ricorda che ai sensi dei contratti di finanziamento ADR, a oggi riferibili alla sola *Tranche A4*, il "*Debt Service Reserve Account*" è un conto corrente vincolato intestato al "*Security Agent*" su cui ADR ha l'obbligo di mantenere depositata una somma, da adeguare su base semestrale, a garanzia del servizio del debito in maturazione (periodi 20 marzo-19 settembre e 20 settembre-19 marzo).

Al 31 dicembre 2014 erano inseriti in questa voce anche risconti attivi finanziari correnti per 713 mila euro, riferibili al premio corrisposto anticipatamente e su base semestrale alla Ambac Assurance UK ("Ambac"), assicurazione *monoline* che garantiva la *Tranche* obbligazionaria A4 emessa da Romulus Finance S.r.l. ("Romulus Finance") nel 2003. A partire dal mese di luglio 2015, Ambac non è più garante delle obbligazioni A4 e di conseguenza è uscita definitivamente dall'operazione Romulus. Per tale ragione nel mese di dicembre 2015 non è stato effettuato il consueto pagamento semestrale anticipato del premio riconosciuto all'assicurazione che generava il risconto attivo a fine anno. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 8.

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 122.567 mila euro (136.046 mila euro al 31 dicembre 2014) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee che hanno determinato le attività nette per imposte anticipate è rappresentata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	VARIAZIONE			31.12.2015	
		ACCANTO- NAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	EFFETTO VARIANZE ALiquota*	
IMPOSTE ANTICIPATE						
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuale	117.161	24.245	(22.621)	0	(11.419)	107.366
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	18	0	0	0	0	18
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	11.304	204	(1.367)	0	(1.291)	8.850
Costo ammortizzato e strumenti derivati	19.925	427	167	621	(2.368)	18.772
Fondi rischi e oneri	9.025	6.103	(1.356)	0	(389)	13.383
Altre	3.834	668	(2.641)	(261)	(35)	1.565
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	161.267	31.647	(27.818)	360	(15.502)	149.954
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI						
Applicazione IFRIC 12	25.221	9.359	(3.234)	0	(3.959)	27.387
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	25.221	9.359	(3.234)	0	(3.959)	27.387
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	136.046	22.288	(24.584)	360	(11.543)	122.567

* di cui 2.333 mila euro con effetto a patrimonio netto e 9.210 mila euro con effetto a conto economico

Le variazioni del 2015 sono relative principalmente agli utilizzi fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e agli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sulle immobilizzazioni.

La riduzione del 3,5% dell'aliquota IRES, a partire dall'esercizio 2017, prevista dalla "Legge di Stabilità 2016", ha comportato una diminuzione delle Attività per imposte anticipate di 11.543 mila euro (di cui 2.333 mila euro con effetto a patrimonio netto e 9.210 mila euro con effetto a conto economico).

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 472 mila euro (457 mila euro al 31 dicembre 2014), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 272.733 mila euro (218.157 mila euro al 31 dicembre 2014), comprendono:

- rimanenze (pari a 3.697 mila euro, 3.009 mila euro al 31 dicembre 2014), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, etc.. Le garanzie fornite da ADR ad alcuni finanziatori aventi ad oggetto le rimanenze sono descritte nella Nota 8 - Garanzie e covenant sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative;
- crediti commerciali (pari a 269.036 mila euro, 215.148 mila euro al 31 dicembre 2014).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	265.659	230.705	34.954
Crediti verso imprese controllante	226	131	95
Crediti per servizi di costruzione	47.117	33.146	13.971
Altri crediti commerciali	1.885	1.154	731
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	314.887	265.136	49.751
Fondo svalutazione crediti	(38.145)	(42.286)	4.141
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.706)	(7.702)	-4
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(45.851)	(49.988)	4.137
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	269.036	215.148	53.888

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 265.659 mila euro e registrano una variazione positiva di 34.954 mila euro, riconducibile, oltre che all'aumento dei volumi di attività, a un allungamento dei tempi medi di incasso registrato nell'esercizio. Sul deterioramento dell'indice di rotazione dei crediti commerciali ha inciso un rallentamento nei pagamenti di parte della clientela maggiormente impattata dall'incendio del 7 maggio 2015 e di alcuni tra i principali clienti del comparto *aviation*. Tali fenomeni sono stati in parte attenuati dalla riduzione di 24,9 milioni dei crediti per IRESA a fronte della rettifica retroattiva degli addebiti effettuati a tale titolo fino al 30 giugno 2015 e non ancora incassati. Tale adeguamento degli addebiti IRESA è stato applicato in aderenza al dettato della più recente normativa e in accordo con il beneficiario finale di tale addebito (Regione Lazio) nel cui interesse ADR incassa le somme a tale titolo. Per maggiori informazioni su tale imposta, si rinvia alla Nota 6.18.

Si ricorda che i crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società del gruppo Alitalia in a.s. ammontano a 11,1 milioni di euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia S.p.A. in a.s. (nonché verso i *lessor* proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei *lessor* pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

I crediti verso ENAC per servizi di costruzione (al lordo del fondo svalutazione), pari a 47.117 mila euro, includono i crediti per fatture emesse e da emettere per lavori in corso, relativi sostanzialmente alla quota finanziata dallo Stato dei lavori di realizzazione dell'aera di imbarco F e si incrementano di 13.971 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 1.885 mila euro (1.154 mila euro al 31 dicembre 2014) si riferiscono a risconti attivi di natura commerciale.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE CREDITI	CREDITI NON SCADUTI E NON SVALUTATI	CREDITI SVALUTATI, AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI SCADUTI E NON SVALUTATI		
				DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2015	269.036	157.984	75.208	31.435	3.191	1.218
31.12.2014	215.148	139.014	29.464	29.124	3.795	13.751

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	INCREMENTI	DECREMENTI	31.12.2015
Fondo svalutazione crediti	42.286	1.721	(5.861)	38.146
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.702	3	0	7.705
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	49.988	1.724	(5.861)	45.851

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

Relativamente alle garanzie fornite dal Gruppo ADR ad alcuni finanziatori aventi ad oggetto i crediti si rinvia alla Nota 8 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

6.8 Attività e passività per imposte correnti

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

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Crediti/ debiti verso Controllante per consolidato fiscale	7.470	9.129	(1.659)	17.090	0	17.090
IRES	122	86	36	280	0	280
IRAP	6.844	0	6.844	60	2.603	(2.543)
TOTALE	14.436	9.215	5.221	17.430	2.603	14.827

Le Attività per imposte correnti ammontano a 14.436 mila euro (9.215 mila euro al 31 dicembre 2014) e includono principalmente:

- il credito verso la controllante Atlantia per 7.470 mila euro per l'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato (7.474 mila euro al 31 dicembre 2014). La riduzione dei crediti verso la controllante rispetto al 31 dicembre 2014 è attribuibile all'incasso del credito di 429 mila euro relativo al rimborso IRES sulla deduzione 10% dell'IRAP relativa all'anno 2007, a fronte dell'istanza presentata a suo tempo dalla consolidante Gemina e al recupero del credito verso la controllante relativo al saldo IRES 2014, pari a 1.230 mila euro; per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito;
- il credito IRAP di 6.844 mila euro (0 al 31 dicembre 2014) derivate dal pagamento di acconti superiori rispetto all'imposta maturata nell'esercizio su cui ha inciso la nuova deducibilità del costo del personale a tempo indeterminato.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 17.430 mila euro (2.603 mila euro al 31 dicembre 2014) e sono costituite principalmente dal debito verso la controllante Atlantia per consolidato fiscale pari a 17.090 mila euro, relativo alla stima dell'imposta dell'esercizio, al netto degli acconti versati.

6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Crediti verso società controllanti	3.528	4.225	(697)
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	24.299	24.842	(543)
Crediti verso altri	24.976	2.986	21.990
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	53.285	32.535	20.750

I Crediti verso società controllanti, pari a 3.528 mila euro subiscono un decremento netto di 697 mila euro dovuto a:

- incasso del credito di 4.225 mila euro, relativo alla manleva fiscale rilasciata dalla controllante per la vertenza con l'Agenzia delle Dogane relativa alle vendite effettuate nei *duty free* nel periodo 1993-1998, in relazione all'attivazione della stessa a seguito del passaggio in giudicato della condanna di ADR, con la pronuncia della Corte di Cassazione nel settembre 2013;
- iscrizione di un credito di 3.528 mila euro relativo all'IVA a credito di ADR del mese dicembre, in relazione all'accordo stipulato con la Controllante Atlantia per l'attivazione della procedura di liquidazione dell'IVA di gruppo.

I Crediti tributari, pari a 24.299 mila euro (24.842 mila euro al 31 dicembre 2014), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 13.648 mila euro (14.842 mila euro al 31 dicembre 2014);
- crediti tributari per 9.580 mila euro, pari ai tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione sopra citata, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso (per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso).

I Crediti verso altri, pari a 24.976 mila euro, includono la migliore stima, elaborata sulla base delle migliori conoscenze odierne dello *status* di gestione del sinistro, del risarcimento assicurativo a valere sulla copertura "Incendio" a fronte dei costi sostenuti per le attività di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio delle aree impattate dall'incendio e della stima dei costi da sostenere per la ricostruzione della porzione del Terminal 3, al netto dell'acconto di 5 milioni di euro incassato nel mese di luglio 2015. Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 11.1.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE CREDITI	CREDITI NON SCADUTI E NON SVALUTATI	CREDITI SVALUTATI, AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI SCADUTI E NON SVALUTATI		
				DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2015	53.285	51.692	0	0	171	1.422
31.12.2014	32.535	31.113	0	0	0	1.422

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	218.297	355.957	(137.660)
Denaro e valori in cassa	296	109	187
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	218.593	356.066	(137.473)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 218.593 mila euro, diminuiscono di 137.473 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014 principalmente per effetto dell'utilizzo della liquidità disponibile per il pagamento dei dividendi (128,2 milioni di euro).

La liquidità di ADR derivante dalla gestione è depositata su un conto corrente bancario, denominato "Proceeds Account", assoggettato alle garanzie rese a favore delle linee "secured" (oggi la sola Tranche A4) ad eccezione di una residua disponibilità al 31 dicembre 2015 di 19,2 milioni di euro (23,2 milioni di euro al 31 dicembre 2014) accreditata su un conto corrente bancario, cosiddetto "Investment Account", non assoggettato ad alcun vincolo né garanzia derivante dai contratti finanziari.

Le garanzie fornite dal Gruppo ADR ad alcuni finanziatori e aventi ad oggetto le disponibilità liquide sono descritte nella Nota 8 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

6.11 Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo ADR al 31 dicembre 2015 ammonta a 1.090.681 mila euro (1.085.176 mila euro al 31 dicembre 2014), mentre il patrimonio netto di pertinenza di terzi risulta pari a zero (zero anche al 31 dicembre 2014).

Il patrimonio netto si analizza come segue:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva valutazione strumenti finanziari <i>cash flow hedge</i>	(55.654)	(51.691)	(3.963)
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	(37)	(56)	19
Altre riserve e utili portati a nuovo	267.721	258.338	9.383
Utile dell'esercizio	136.575	136.509	66
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.090.681	1.085.176	5.505
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.090.681	1.085.176	5.505

Le variazioni intervenute nell'esercizio sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili.

Al 31 dicembre 2015, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

La Riserva legale di ADR rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile, non può essere distribuita a titolo di dividendo. La riserva ha raggiunto l'ammontare massimo richiesto dalla legge.

La Riserva valutazione strumenti finanziari *cash flow hedge* include la valutazione al *fair value* dei derivati *cash flow hedge*; per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nell'esercizio, del *fair value* dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli deliberati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo Atlantia a favore anche di dipendenti e amministratori di ADR, pari a 559 mila euro, è stato imputato a conto economico, con contropartita incremento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo". Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.2.

Prospetto di raccordo del risultato dell'esercizio e del patrimonio netto di ADR con quelli consolidati

(MIGLIAIA DI EURO)	PATRIMONIO NETTO		UTILE DELL'ESERCIZIO	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
VALORI DI BILANCIO ADR S.p.A.	1.128.704	1.126.311	134.556	131.023
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di azionisti terzi	29.685	32.400	(197)	4.928
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(8.940)	(11.355)	(40)	0
Altre rettifiche ¹	(58.768)	(62.180)	2.256	389
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	1.090.681	1.085.176	136.575	136.509
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)	0	0	0	(169)
VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO	1.090.681	1.085.176	136.575	136.340

6.12 Fondi per benefici per dipendenti

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 21.499 mila euro (22.686 mila euro al 31 dicembre 2014), di cui la quota non corrente ammonta a 20.599 mila euro, e sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("Fondo TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro. La movimentazione del Fondo TFR è illustrata nella seguente tabella.

¹ Si riferiscono principalmente alla valutazione degli strumenti finanziari *cash flow hedge*, alle rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento, etc.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015
VALORE INIZIALE FONDO TFR	22.686
Costo corrente	72
Interessi passivi	296
Totale costi rilevati a conto economico	368
Liquidazioni / Utilizzi	(784)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(193)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(533)
Effetto dell'esperienza passata	(45)
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	(771)
VALORE FINALE FONDO TFR	21.499
di cui:	
quota non corrente	20.599
quota corrente	900

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2015:

IPOTESI FINANZIARIE	2015	2014
Tasso di attualizzazione	1,39%	0,91%
Tasso di inflazione	1,5% per il 2016	0,6% per il 2015
	1,8% per il 2017	1,2% per il 2016
	1,7% per il 2018	1,5% per il 2017 e 2018
	1,6% per il 2019	
	2,0% dal 2020 in poi	2,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo di incremento del TFR	2,18% per il 2016	1,95% per il 2015
	2,37% per il 2017	2,40% per il 2016
	2,3% per il 2018	2,63% per il 2017 e 2018
	2,24% per il 2019 e 2,49% dal 2020 in poi	3,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo di incremento salariale	0,7%	0,7%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	1,03%	0,9%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,73%	1,9%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice *IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10* con *duration* commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE	2015/2014
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dell'Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n. 214 del 22 Dicembre 2011

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(MIGLIAIA DI EURO)	INCREMENTO DEL 1,0%	DECREMENTO DEL 1,0%	INCREMENTO DEL 0,25%	DECREMENTO DEL 0,25%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	21.395	21.546		
Tasso di inflazione			21.769	21.232
Tasso di attualizzazione			21.049	21.963

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 10 anni e il *service cost* previsto per il 2016 è pari a 71 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	1.192
2° anno	787
3° anno	1.625
4° anno	1.380
5° anno	1.559

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

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

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 259.956 mila euro (314.168 mila euro al 31 dicembre 2014), di cui 101.168 mila euro la quota corrente (159.515 mila euro al 31 dicembre 2014), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni a fronte dell'obbligazione contrattuale prevista dalla concessione aeroportuale sottoscritta con l'Amministrazione concedente, finalizzati ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2015
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	314.168	93.925	2.859	0	(150.996)	259.956
di cui:						
quota corrente	159.515					101.168
quota non corrente	154.653					158.788

Si sottolinea che il valore del fondo al 31 dicembre 2015 include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio. Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 11.1.

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 60.498 mila euro (45.745 mila euro al 31 dicembre 2014) di cui 36.919 mila euro la quota corrente (9.506 al 31 dicembre 2014). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	ACCANT.	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2015
Fondo imposte	17.200	1.661	0	(3.258)	15.603
Fondi per vertenze in corso e potenziali	26.765	19.112	0	(2.269)	43.608
Fondo assicurazioni interne	1.159	117	(17)	0	1.259
Fondo ristrutturazione	596	0	(3)	(593)	0
Fondo copertura perdite partecipate	25	3	0	0	28
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	45.745	20.893	(20)	(6.120)	60.498
di cui:					
quota corrente	9.506				36.919
quota non corrente	36.239				23.579

Il fondo imposte, pari a 15.603 mila euro, è relativo, per 9,5 milioni di euro, al rischio di soccombenza nei giudizi pendenti relativi al contenzioso con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) sull'imposta erariale e addizionale provinciale energia elettrica relativi al periodo 2002-2005 e 2007-2010, a seguito delle sentenze sfavorevoli della Cassazione su alcuni contenziosi già valutati dalla Corte, e per 6,1 milioni di euro alla valutazione del rischio di passività a esito di recenti sentenze sfavorevoli in tema di ICI/IMU.

Il fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 43.608 mila euro (26.765 mila euro al 31 dicembre 2014), accoglie la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo è stato utilizzato nel 2015 per 2.269 mila euro sostanzialmente a fronte della definizione di alcune vertenze con ex dipendenti e clienti e si è incrementato per effetto di accantonamenti per 19.112 mila euro. Tali accantonamenti includono, tra l'altro, una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 150 richieste di risarcimento da terzi (vettori, *handler*, subconcessionari e passeggeri) solo in parte supportate da una quantificazione puntuale dei danni quantificate, a oggi, in circa 100 milioni di euro. Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 11.1.

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

6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12. 2015					31.12.2014		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA 1 E 5 ANNI	IN SCADENZA OLTRE I 5 ANNI	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	874.108	0	874.108	0	874.108	859.500	0	859.500
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	15.898	15.898	0	0	0	15.900	15.900	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	890.006	15.898	874.108	0	874.108	875.400	15.900	859.500
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	106.814	7.207	99.607	0	99.607	121.835	198	121.637
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	996.820	23.105	973.715	0	973.715	997.235	16.098	981.137

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014				VARIAZIONI	31.12.2015
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO
Prestiti obbligazionari	859.500	5.326	0	16.978	(7.696)	874.108
quota corrente	0					0
quota non corrente	859.500					874.108

I Prestiti obbligazionari sono pari a 874.108 mila euro (859.500 mila euro al 31 dicembre 2014). La variazione dell'esercizio, pari a 14.608 mila euro, è riferita principalmente alla variazione registrata dal tasso di cambio euro/sterlina, nonché agli effetti della cessione ad Atlantia, avvenuta nel mese di gennaio, delle obbligazioni A4 in portafoglio di ADR (pari a 4 milioni di sterline) operazione che ha, di fatto, determinato un incremento dell'indebitamento consolidato di 5,3 milioni di euro. La variazione del costo ammortizzato include l'effetto del premio anticipato pagato ad Ambac (garante della *Tranche* A4) nel mese di luglio 2015, pari a 10,6 milioni di euro, a fronte dell'uscita della *monoline* da ogni ruolo precedentemente ricoperto nell'ambito dei contratti finanziari afferenti l'emissione obbligazionaria "Romulus" del 2003.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2015.

(MIGLIAIA DI EURO)									
DENOMINAZIONE	EMITTENTE	VALORE NOMINALE	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE	CEDOLA	RIMBORSO	DURATA	SCADENZA
Classe A4 (*)	Romulus Finance	215.000	GBP	280.103	5,441%	semestrale	a scadenza	20 anni	02/2023
€600.000.000 3,250% Programma EMTN	ADR	600.000	EUR	594.005	3,25%	annuale	a scadenza	7 anni e 2 mesi	02/2021
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI				874.108					

(*) il valore iscritto in bilancio (280,1 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

Le obbligazioni A4 Romulus sono possedute al 99,87% dalla controllante Atlantia, a seguito della procedura di *Tender Offer* lanciata dalla stessa nel gennaio 2015 nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 in circolazione. Per maggiori informazioni di rinvia alla Nota 8.

Oltre all'emissione obbligazionaria effettuata attraverso il veicolo Romulus Finance, i prestiti obbligazionari esposti in bilancio includono le obbligazioni *senior unsecured* emesse in data 10 dicembre 2013, per un importo complessivo di nominali 600 milioni di euro, nell'ambito del rilevante programma di rifinanziamento intrapreso da ADR. I titoli rappresentativi del prestito obbligazionario di dicembre 2013 sono stati collocati presso investitori qualificati e sono quotati sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese.

L'emissione obbligazionaria è stata effettuata da ADR a valere sul proprio programma di emissione a medio termine (cosiddetto "Programma EMTN" - *Euro Medium Term Note Programme*) approvato da ADR nel novembre 2013 per un importo massimo di 1,5 miliardi di euro. A tale prestito obbligazionario "*senior unsecured*" le agenzie Standard & Poor's, Moody's e Fitch Ratings assegnano un *rating* creditizio rispettivamente pari a "BBB+", "Baa2" e "BBB+". Moody's assegna, inoltre, un *outlook* "positivo" mentre le altre due agenzie assegnano un *outlook* "stabile".

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015		31.12.2014	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	874.108	1.008.657	859.500	1.007.029
Tasso variabile	0	0	0	0
TOTALE OBBLIGAZIONI	874.108	1.008.657	859.500	1.007.029

Il *fair value* dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2015; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto *standard* utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno *spread* sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione. Tra le due date confrontate in tabella, l'effetto dell'attualizzazione dei flussi ai fini della valutazione sarebbe tale da determinare una riduzione del *fair value*. Tale effetto però risulta compensato dall'effetto cambio e dall'incremento del valore nominale delle obbligazioni in sterlina derivante dalla cessione dei titoli A4 di cui si è detto in precedenza. Tali effetti combinati, quindi, comportano un incremento del *fair value* pari a circa 1,6 milioni di euro.

Finanziamenti a medio-lungo termine

Nella seguente tabella viene descritta la vigente linea di finanziamento bancaria di tipo *revolving* sottoscritta da ADR nel dicembre del 2013, con indicazione della scadenza e del tasso applicabile. Al 31 dicembre 2015 tale linea, ancorché disponibile, non risulta utilizzata.

(MIGLIAIA DI EURO)			31.12.2015						
FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	AMMONTARE UTILIZZATO (VALORE NOMINALE)	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	RIMBORSO	DURATA	SCADENZA
Pool di banche	Revolving Credit Facility	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	rotativa	5 anni	12/2018
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE			0	0					

Anche la linea di finanziamento *revolving*, come il debito di ADR derivante dall'emissione obbligazionaria effettuata sotto Programma EMTN, è di tipo *senior unsecured* ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Il *pool* di banche che ha concesso tale finanziamento è composto da: BNP Paribas, Barclays, Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, The Royal Bank of Scotland, UniCredit e Société Générale.

Il margine di interesse applicato sulla *Revolving Credit Facility* varia in relazione al livello del *rating* ADR. Nel corso del 2015, non si registrano variazioni del giudizio di rating assegnato ad ADR da parte delle agenzie Standard & Poor's, Moody's e Fitch Ratings.

Derivati con *fair value* passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di cambio	32.083	48.988	(16.905)
Derivati a copertura di rischi di interesse	74.560	72.649	1.911
Rateo interessi	171	198	(27)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	106.814	121.835	(15.021)
quota non corrente	99.607	121.637	(22.030)
quota corrente	7.207	198	7.009

Derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio di tasso d'interesse

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

Al 31 dicembre 2015, il Gruppo ADR ha in essere *cross currency swap* che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro relativi al pagamento degli interessi e al rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

Nel corso del mese di giugno 2015 ADR ha sottoscritto contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting*, adottando una politica di copertura del rischio di tasso prospettico derivante dai futuri fabbisogni finanziari. Tale politica ha la valenza di ridurre il rischio di disallineamento tra rendimento del capitale investito e il costo del debito.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati del Gruppo ADR, in essere al 31 dicembre 2015.

CONCEDENTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOSCRIZ.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 31.12.2015	AL 31.12.2014	A C/ ECONOMICO	A OCI (***)
Mediobanca, UniCredit	Romulus Finance S.r.l.	CCS	CF	I	02/2013	02/2023	325.019	Riceve un tasso fisso del 5,441% e paga Euribor a 3 mesi + 90bps fino 12/2009, poi paga fisso del 6,4%	(67.524)	(72.649)	344	4.781
				C				(32.083)	(48.988)	16.905	0	
								(99.607)	(121.637)	17.249	4.781	
Société Générale	ADR S.p.A	IRS FWD (**)	CF	I	06/2015	06/2026	250.000	Paga un tasso fisso del 1,396% e riceve Euribor a 6 mesi	(7.036)	0	0	(7.036)
TOTALE									(106.643)	(121.637)	17.249	(2.255)
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									(32.083)	(48.988)		
Derivati di copertura di rischi di interesse									(74.560)	(72.649)		

(*) Variazione della riserva di copertura

(**) IRS *forward starting*: data di attivazione 20 giugno 2016

(***) la variazione del *fair value* è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale di -1.708 mila euro

CF: *Cash Flow Value Hedge* - C: cambio - I: interesse

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

6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 3.895 mila euro (1.337 mila euro al 31 dicembre 2014) e sono costituite per 3.082 mila euro da debiti verso il personale e 813 mila euro da debiti verso istituti previdenziali.

6.17 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 231.298 mila euro (178.420 mila euro al 31 dicembre 2014).

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	220.042	168.162	51.880
Debiti verso imprese controllanti	1.130	584	546
Risconti passivi	1.354	1.511	(157)
Acconti e anticipi ricevuti	8.772	8.163	609
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	231.298	178.420	52.878

I Debiti verso fornitori sono pari a 220.042 mila euro, in aumento di 51.880 mila euro riconducibile sostanzialmente all'espansione degli investimenti dell'esercizio.

I Risconti passivi, pari a 1.354 mila euro, sono sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente.

6.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 121.651 mila euro (136.970 mila euro al 31 dicembre 2014).

L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	71.815	89.392	(17.577)
Debiti per il servizio antincendio	104	55	49
Debiti verso il personale	11.136	11.983	(847)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	7.969	7.477	492
Debiti per depositi cauzionali	9.787	8.864	923
Altri debiti diversi	20.840	19.199	1.641
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	121.651	136.970	(15.319)

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 71.815 mila euro (89.392 mila euro al 31 dicembre 2014) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 58.829 mila euro (52.445 mila euro al 31 dicembre 2014). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'incremento di 6,4 milioni di euro del debito per addizionale rispetto alla fine del 2014 riflette il correlato effetto dell'andamento, nell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 4.989 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (33.703 mila euro al 31 dicembre 2014). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione. ADR ha iniziato ad addebitare tale imposta a partire dal mese di maggio 2014, con decorrenza dal 1° gennaio 2014, a seguito della sottoscrizione, intervenuta il 30 gennaio 2014, con la Regione Lazio della convenzione per la gestione dell'imposta. La riduzione di 28.714 mila euro dei debiti IRESA rispetto al 31 dicembre 2014 deriva dalla rettifica retroattiva degli addebiti effettuati a tale titolo fino al 30 giugno 2015 e non ancora incassati. Tale adeguamento è stato applicato in aderenza al dettato della più recente normativa e in accordo con il beneficiario finale di tale addebito (Regione Lazio) nel cui interesse ADR incassa le somme a tale titolo.

I Debiti per il servizio antincendio sono pari a 104 mila euro, sostanzialmente in linea con il 31 dicembre 2014.

Gli Altri debiti diversi, pari a 20.777 mila euro, includono per 17.195 mila euro (16.111 mila euro al 31 dicembre 2014) il debito verso ENAC per il canone concessorio. Tale debito si incrementa di 1.084 mila euro in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della saldo 2014 e della prima rata del 2015.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi dell'esercizio 2015 sono pari a 957.069 mila euro (820.825 mila euro nel 2014) e sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
AVIATION		
Diritti aeroportuali	440.174	398.248
Infrastrutture Centralizzate	13.198	13.171
Servizi di sicurezza	84.313	78.134
Altri	27.627	30.426
	565.312	519.979
NON AVIATION		
Subconcessioni e utenze:		
Immobiliari e utenze	49.502	52.612
Commerciali	105.436	103.401
Pubblicità	9.884	9.774
Parcheggi	27.734	28.030
Altri	14.164	12.243
	206.720	206.060
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	772.032	726.039
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	155.055	70.939
ALTRI RICAVI OPERATIVI	29.982	23.847
TOTALE RICAVI	957.069	820.825

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 772.032 mila euro, sono aumentati complessivamente del 6,3% rispetto all'esercizio a confronto, per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+8,7%) trainate, oltre che dalla componente di adeguamento tariffario, anche dal positivo andamento del traffico. Il comparto *non aviation*, invece, è risultato sostanzialmente in linea con l'anno precedente (+0,3%). Su questo ambito, infatti, è risultato più incisivo l'effetto dell'incendio sia per quanto attiene le subconcessioni commerciali, cresciute solo del 2,0%, che per quelle immobiliari, in calo del -5,9% rispetto all'esercizio precedente.

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 155.055 mila euro (70.939 mila euro nel 2014) sono relativi per 137.247 mila euro (49.037 mila euro nell'esercizio a confronto) a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate e per 17.808 mila euro (21.902 mila euro nel 2014) a ricavi per servizi di costruzione di opere finanziate dallo Stato (ex Molo C). Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni).

Gli Altri ricavi operativi pari a 29.982 mila euro (23.847 mila euro nel 2014) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Contributi e sovvenzioni	339	221
Plusvalenze da alienazioni	9	2
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	0	7
Altri fondi per rischi e oneri	20	4.700
Recuperi di spesa	5.564	4.289
Indennizzi da terzi	16.760	610
Altri proventi	7.290	14.018
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	29.982	23.847

A seguito dell'incendio che ha interessato il Terminal 3, la Capogruppo ha immediatamente attivato le coperture assicurative di cui è dotata e la cui garanzia copre anche i mancati proventi derivanti dalle penalizzazioni operative (cosiddetta *Business Interruption*). Essendo tuttavia ancora in corso le attività peritali, si è ritenuto non riflettere nel conto economico alcun effetto di tale componente.

Gli Altri ricavi dell'esercizio accolgono, sulla base delle migliori conoscenze dello *status* della gestione del sinistro a oggi, il prudente apprezzamento del risarcimento assicurativo riferibile alla copertura degli extra-costi e dei costi di ripristino e salvataggio sostenuti a causa dell'incendio (di cui 5 milioni già incassati a titolo di acconto). Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 11.1.

Nel 2014, gli altri ricavi includevano, invece, nel 2014, un provento non ricorrente di 10,4 milioni di euro riferito all'incasso di crediti privilegiati vantati verso l'amministrazione straordinaria di Alitalia già prudentemente portati a perdita nel 2008 oltre al riassorbimento di fondi rischi e oneri per 4,7 milioni di euro derivante dall'aggiornamento del valore di probabili passività per il Gruppo, ridimensionatesi anche grazie alla positiva conclusione di accordi transattivi.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 32.550 mila euro (32.784 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Carburante e lubrificanti	3.458	3.403
Energia elettrica, gas e acqua	24.075	25.519
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	5.017	3.862
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	32.550	32.784

La riduzione complessiva di 234 mila euro è correlata principalmente all'effetto combinato di:

- minori costi dell'energia elettrica, gas e acqua per 1.444 mila euro attribuibili sostanzialmente alla componente prezzo dell'energia elettrica;
- incremento dei costi di acquisto del vestiario e dei materiali di pulizia (+1.155 mila euro) in relazione al maggiore volume di attività svolta dalla controllata Airport Cleaning, operativa dal 20 maggio 2014.

7.3 Costi per servizi

I costi per servizi sono pari a 440.609 mila euro (246.021 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Costi per manutenzioni	53.514	32.163
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	150.997	85.072
Costi per servizi esterni	10.489	8.174
Costi per servizi di costruzione	148.509	60.948
Pulizie e disinfestazioni	9.578	15.446
Prestazioni professionali	13.673	10.177
Servizi antincendio	8.647	8.446
Altri costi	43.359	24.056
Compensi ad amministratori e sindaci	1.771	1.472
Rettifiche costi per servizi anni precedenti	72	67
TOTALE COSTI PER SERVIZI	440.609	246.021

Nel 2015, i costi per servizi includono, i costi di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio e degli *extra*-costi sostenuti con riferimento all'incendio che ha interessato il Terminal 3 (vedi anche il commento agli Altri ricavi di cui alla Nota 7.1); tali costi sono classificati principalmente tra le manutenzioni e negli altri costi.

L'incremento dei costi per servizi, al netto della componente di costo legata all'incendio del Terminal 3, è attribuibile sostanzialmente ai maggiori costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (65,9 milioni di euro), servizi di costruzione (87,6 milioni di euro), oltre ai maggiori costi per manutenzioni ordinarie mirate principalmente al miglioramento della qualità del servizio e ai costi commerciali relativi alle iniziative promozionali; si rileva, invece, una riduzione di 5,9 milioni di euro dei costi esterni per pulizie derivante dalla progressiva internalizzazione delle attività da parte delle controllata Airport Cleaning.

7.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 143.651 mila euro (125.288 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Salari e stipendi	105.658	92.162
Oneri sociali	29.071	26.235
Benefici successivi al rapporto di lavoro	6.542	5.545
Rettifiche costo del lavoro anni precedenti	(394)	(512)
Altri costi	2.774	1.858
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	143.651	125.288

L'incremento di 18,4 milioni di euro rispetto al 2014 deriva principalmente dalla maggiore forza media impiegata dal Gruppo ADR (+443 risorse). Tale incremento è riconducibile alla citata internalizzazione delle attività di pulizia, alla componente incendio del Terminal T3 (aumento

presidi) con un riflesso diretto sul dimensionamento degli organici delle società operative ADR Assistance S.r.l. ("ADR Assistance"), ADR Security S.r.l. ("ADR Security") e Airport Cleaning, nonché alle iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza al passeggero e alla realizzazione del Piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma.

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

FORZA MEDIA	2015	2014	VARIAZIONE
Dirigenti	48,3	49,4	(1,1)
Quadri	197,0	190,0	7
Impiegati	1.653,2	1.555,7	97,5
Operai	909,1	569,5	339,6
TOTALE FORZA MEDIA	2.807,6	2.364,6	443,0

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

FORZA MEDIA	2015	2014	VARIAZIONE
ADR S.p.A.	1.147,1	1.071,9	75,20
ADR Tel S.p.A.	51,2	40,0	11,2
ADR Assistance S.r.l.	285,5	267,6	17,9
ADR Security S.r.l.	827,4	773,3	54,1
ADR Mobility S.r.l.	58,3	60,8	(2,5)
Airport Cleaning S.r.l.	438,1	111,7	326,4
ADR Engineering S.p.A. (*)	0,0	39,3	(39,3)
TOTALE FORZA MEDIA	2.807,6	2.364,6	443,0

(*) deconsolidata a fine esercizio 2014.

7.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 1.314 mila euro (77.069 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Canone concessori	33.599	31.464
Costi per godimento beni terzi	3.534	3.292
Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(67.151)	18.690
Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri	20.893	5.424
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	1.721	10.330
Imposte indirette e tasse	5.964	5.558
Oneri diversi	2.753	2.311
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	1.313	77.069

La voce Canoni concessori, pari a 33.599 mila euro, si incrementa di 2.135 mila euro principalmente per effetto dell'incremento del traffico.

La voce Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali include gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, iscritti al netto degli utilizzi a fronte dei

costi sostenuti nell'esercizio, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente. Nell'esercizio 2015, tale voce include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio, iscritta al netto della migliore stima del risarcimento assicurativo a copertura di tale tipologia di danno.

Gli Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri sono pari a 20.893 mila euro, rispetto ai 5.424 mila dell'esercizio a confronto, e includono, tra l'altro, una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti, pari a 1.721 mila euro, riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR. Tale voce si riduce di 8,6 milioni di euro rispetto al 2014.

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce proventi (oneri) finanziari è pari a -49.046 mila euro (-55.406 mila euro nell'esercizio 2014). Il dettaglio dei proventi finanziari, oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	480	1.618
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	17.249	18.144
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	6	29
Interessi da clienti	7	2
Altri	162	88
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	17.904	19.881

I proventi derivanti da interessi su depositi bancari e crediti finanziari, pari a 480 mila euro, si riducono di 1.138 mila euro rispetto al 2014, per effetto, da un lato, dei minori depositi e, dall'altro, dei minori tassi attivi riconosciuti dalle controparti su tali depositi.

I proventi da valutazione derivati, pari a 17.249 mila euro (18.144 mila euro nel 2014) riflettono la variazione intercorsa nell'esercizio del *fair value* dei contratti di *cross currency swap* per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 6.15).

Infatti, l'apprezzamento della sterlina nei confronti dell'euro verificatosi nell'esercizio ha determinato una variazione positiva del *fair value* del derivato che ha bilanciato la contabilizzazione di una perdita su cambi (si veda a tale riguardo la successiva tabella Utili/Perdite su cambi) pari a 17,2 milioni di euro.

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	2.859	7.964
Interessi su obbligazioni in circolazione	38.109	36.831
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	976	2.128
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	2.819	3.511
Altri oneri finanziari per interessi	7	7
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	41.911	42.477
Valutazione derivati	0	170
Differenziali IRS	4.894	6.531
TOTALE ONERI SU DERIVATI	4.894	6.701
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	296	238
Altri oneri	4	405
TOTALE ALTRI ONERI	300	643
TOTALE ONERI FINANZIARI	49.964	57.785

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 2.859 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e diminuiscono di 5.105 mila euro per effetto della variazione del tasso applicato.

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione ammontano a 38.109 mila euro; l'incremento di 1.278 mila euro rispetto al 2014 è attribuibile per 1,6 milioni di euro alla quota a carico dell'esercizio della componente finanziaria delle *fee* corrisposte alla *monoline* Ambac per la definitiva uscita dai ruoli che la stessa ricopriva nell'ambito struttura finanziaria relativa all'emissione obbligazionaria *Romulus*; tale onere è stato in parte compensato dalla riduzione dell'esposizione debitoria derivante dal rimborso anticipato volontario, avvenuta in data 20 marzo 2014, delle *Tranche* A2 e A3 delle obbligazioni di Romulus Finance.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 976 mila euro, in diminuzione di 1.152 mila euro in relazione al rimborso anticipato volontario, in data 30 gennaio 2014, di tutte le linee bancarie utilizzate - *Term Loan* del 2012, BEI del 2008 e Banca Intesa del 2003 e alla riduzione degli interessi corrisposti sulla linea di finanziamento *revolving* per la quale, a partire dalla seconda metà del 2014, è stata negoziata una riduzione della *margin grid* sulla base della quale vengono calcolati gli oneri da corrispondere a titolo di *commitment fee*.

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Utili su cambi	191	236
Perdite su cambi	(17.178)	(17.737)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(16.987)	(17.501)

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

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

La Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto, pari a 3.757 mila euro (1.009 nel 2014), accoglie l'effetto a conto economico della rivalutazione della collegata Spea Engineering (3.114 mila euro) e Pavimental (643 mila euro).

7.8 Imposte sul reddito

Le Imposte sul reddito sono pari a 86.253 mila euro (80.265 mila euro nel 2014). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	64.814	51.838
IRAP	13.184	20.625
	77.998	72.463
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(3.242)	4.224
	(3.242)	4.224
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	9.334	(4.354)
Imposte differite	2.163	7.932
	11.497	3.578
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	86.253	80.265

Con riferimento all'IRES si segnala che, in data 20 maggio 2014, ADR, congiuntamente alle società del Gruppo, ADR Tel S.p.A. ("ADR Tel"), ADR Assistance, ADR Mobility ("ADR Mobility") e ADR Security, ha comunicato alla consolidante Atlantia la volontà di esercitare l'opzione per la tassazione di gruppo, di cui all'art. 117 del TUIR, per il triennio 2014-2016.

La stima del carico fiscale IRAP, nell'esercizio 2015, beneficia della deducibilità del costo del lavoro a tempo indeterminato, introdotta dalla "Legge di stabilità 2015".

Le Imposte sul reddito di esercizi precedenti, positive per 3.242 mila euro (negative per 4.224 mila euro nel 2014), includono per 1.156 mila euro il provento derivante dal pagamento disposto dall'Agenzia delle Entrate a fronte dell'istanza presentata da ADR in qualità di consolidante per i periodi d'imposta 2004, 2005 e 2006, a seguito del riconoscimento della deducibilità forfettaria del 10% dell'IRAP dalla base imponibile IRES.

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno, tenendo conto, pertanto della riduzione del 3,5% dell'aliquota IRES, a partire dall'esercizio 2017, come stabilito dalla "Legge di Stabilità 2016", con un effetto negativo a conto economico di 9.210 mila euro.

Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 6.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 29,1% (23,9% nel 2014). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2015		2014	
	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	222.828		216.605	
ALIQUOTA TEORICA		27,5%		27,5%
IRES teorica		61.278		59.566
Differenze permanenti	7.982	2.195	(14.847)	(4.081)
Differenze temporanee	4.876	1.341	(13.257)	(3.647)
IRES effettiva		64.814		51.838
ALIQUOTA EFFETTIVA		29,1%		23,9%

8. Garanzie e *covenant* sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

La *Tranche* obbligazionaria A4 emessa nel 2003 dal veicolo di cartolarizzazione Romulus Finance è, al 31 dicembre 2015, garantita mediante:

- privilegio speciale (avente natura di ipoteca mobiliare) sugli impianti, macchinari, beni strumentali e beni a scorta di ADR e ADR Mobility, nonché di eventuali crediti derivanti dalla cessione di tali beni;
- cessione in garanzia dei crediti e dei contratti con clienti e con società del Gruppo di ADR, ADR Mobility e ADR Security così come, più in generale, di ogni diritto derivante dai contratti con clienti e dall'attivazione delle coperture assicurative;
- pegno su conti correnti bancari di ADR, ADR Mobility e ADR Security;
- pegno sulle azioni detenute da ADR in ADR Tel e sulle quote del capitale di ADR Assistance, ADR Mobility, ADR Security e Airport Cleaning;
- “*Deed of Charge*” (pegno previsto dal diritto inglese su crediti, accordi di *hedging* di cui è parte ADR e polizze assicurative assoggettati, in base ai contratti di finanziamento, al diritto inglese).

Tali garanzie rimangono valide fino all'estinzione dello speculare finanziamento tra Romulus Finance e ADR sottostante alle obbligazioni A4 in circolazione.

Oltre alle citate garanzie, la *Tranche* A4, e in particolare il citato finanziamento a carico di ADR (la “linea A4”), è regolato da contratti finanziari e accordi intercreditori che prevedono una numerosa serie di impegni e *covenant* assunti dalla Società nell'ambito della complessa struttura finanziaria adottata in sede di cartolarizzazione del precedente debito bancario contratto nell'ambito del progetto di privatizzazione della società a metà 2001.

L'operazione di rifinanziamento finalizzata nel primo trimestre del 2014 con la quale sono state rimborsate le *Tranche* A2 e A3 Romulus Finance, il *Term Loan* bancario stipulato nel 2012, il prestito BEI del 2008 e la linea Banca Intesa Sanpaolo del 2003 (all'epoca Banca OPI), è stata supportata da una nuova emissione obbligazionaria in ambito Programma EMTN che, in tutt'uno con la sostituzione della linea *revolving* del 31 maggio 2012 con una nuova sottoscritta il 16 dicembre 2013, ha di fatto demarcato un nuovo punto di importante discontinuità rispetto alla situazione preesistente. Infatti, per la prima volta dal 2003, ADR ha assunto nel 2013 solo nuovo debito su base “*unsecured*” e con un sistema di *covenant* allineato allo *standard* applicato alle società “*investment grade*” e quindi ormai affrancato dalla precedente struttura Romulus Finance. Come precedentemente accennato, a quest'ultima rimane a oggi ancorata la sola *Tranche* A4 avente scadenza nel 2023. I rapporti tra le diverse categorie di creditori di ADR sono, al 31 dicembre 2015, disciplinati dal preesistente accordo intercreditorio del 20 febbraio 2003 (c.d. ADR STID) come modificato il 29 novembre 2013 sulla base però dei nuovi rapporti di maggioranza tra le diverse tipologie di creditori.

Inoltre, con il consenso al *waiver* per il rifinanziamento, ottenuto nel novembre 2013 da parte dei creditori finanziari di ADR facenti parte dell'ADR STID, sono state apportate una serie di modifiche ai contratti dell'originaria struttura Romulus Finance con l'obiettivo, da un lato, di consentire proprio una compatibile convivenza tra linee di credito e tipologie di creditori differenti, dall'altro, di intervenire su alcune previsioni contrattuali che, nella formulazione originaria del 2003, avrebbero potuto ostacolare gli impegni assunti dalla Società con la firma del Contratto di Programma, con particolare riferimento al piano investimenti.

Nel corso del mese di gennaio 2015, ADR ha aderito alla procedura di *Tender Offer* lanciata dall'azionista Atlantia nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 Romulus in circolazione consegnando obbligazioni in suo possesso per un ammontare pari a nominali 4 milioni di sterline. A conclusione di tale processo, Atlantia è entrata in possesso del 99,87% delle *notes* A4 Romulus in circolazione. All'interno del documento di *Tender Offer* Atlantia ha esplicitato la possibilità di apportare talune modifiche alle caratteristiche delle *notes* A4 (e, di conseguenza, della *tranche* A4 del finanziamento tra ADR e Romulus) con l'obiettivo di semplificare la struttura di finanziamento di ADR costituita nel 2003 e tendenzialmente rendere le *notes* A4 il più possibile simili a quelle dell'emissione obbligazionaria del 2013 nell'ambito del programma EMTN.

In data 16 giugno 2015 ADR veniva informata, con lettera inviata da Romulus Finance, dell'intenzione dell'obbligazionista maggioritario Atlantia di portare in approvazione dell'assemblea degli obbligazionisti la proposta di cancellazione della garanzia prestata dalla *monoline* inglese Ambac sulle *notes* A4. In tale prospettiva ADR ha concordato e sottoscritto, con la stessa Ambac, un accordo (*Termination Agreement*) con cui le parti hanno definito ogni reciproca spettanza in caso di delibera assembleare favorevole alla cancellazione della garanzia stessa e da regolarsi per la definitiva uscita di Ambac da ogni ruolo assunto nella struttura finanziaria Romulus/ ADR.

In data 22 luglio 2015, l'assemblea degli obbligazionisti della *Tranche* A4, convocata in data 24 giugno da Romulus Finance su istanza dell'obbligazionista Atlantia, ha approvato la proposta di cancellazione della garanzia prestata da Ambac a beneficio delle *notes* A4. Con la sottoscrizione dell'accordo di cui sopra Ambac è definitivamente uscita dalla struttura Romulus. Pertanto, dalla stessa data, l'approvazione delle richieste di deroga / modifica (cd "*waiver*") di competenza della *Tranche* A4 Romulus viene rilasciata direttamente dai *noteholder* sulla base delle maggioranze contrattualmente previste.

In questo nuovo contesto all'inizio del mese di agosto ADR ha emesso una richiesta di *waiver* finalizzata a eliminare alcuni vincoli che furono negoziati con la stessa Ambac in sede di approvazione dell'importante progetto di rifinanziamento che ADR ha completato a fine 2013. Con l'approvazione di questa richiesta, avvenuta il successivo 10 settembre, sono stati eliminati/modificati: (i) i limiti alla distribuzione dei dividendi (50% dell'utile netto dell'anno precedente fino al 2016 e al 70% fino al rimborso delle *notes* A4) ora solo assoggettati al rispetto di specifici *covenants* finanziari e (ii) i limiti all'incremento di debito lordo pre-autorizzato (fino a 500 milioni di euro su provvista, diretta e/o indiretta, della Banca Europea degli Investimenti (BEI) in aggiunta ai circa 300 milioni di euro già previsti dal contratto per finanziare il piano investimenti della Società).

A valle degli eventi descritti sopra, al 31 dicembre 2015, il sistema di *covenant*, applicabile alla sola *Tranche* A4 delle obbligazioni Romulus Finance, è di seguito riassunto:

- le acquisizioni di *asset* finanziari sono possibili solo con il consenso dei creditori o attraverso una "società veicolo senza ricorso" e comunque solo tramite indebitamento autorizzato o cassa disponibile;
- gli introiti da vendita di *asset* finanziari possono essere usati per investimenti o, se non utilizzati entro 12 mesi dall'incasso, devono essere destinati al rimborso del debito;

- la distribuzione di dividendi è possibile solo nel caso in cui specifici indici finanziari superino delle soglie contrattualmente prestabilite e non si sia verificato un cosiddetto “*event of default*” oppure un cosiddetto “*trigger event*”;
- l’assunzione di ulteriore debito, eccedente (i) 500 milioni di euro di linee della Banca Europea degli Investimenti (BEI) e (ii) dai circa 300 milioni di euro previsti dal contratto per finanziare il piano investimenti della Società, è possibile solo se i medesimi indici finanziari superano determinati livelli soglia (più elevati rispetto a quelli richiesti nel corso normale della gestione del debito) e se il *rating* assegnato ad ADR sia superiore a livelli minimi predefiniti;
- se una linea di finanziamento in scadenza non è rimborsata/rifinanziata almeno 12 mesi prima della data di scadenza, in tale periodo tutta la cassa eccedente generata deve essere prioritariamente destinata (in base a proporzioni definite) al rimborso del debito secondo il cosiddetto “*retention regime*” (inoltre, se determinati indici finanziari non sono rispettati 24 mesi prima della scadenza, si potrà avere un “*retention regime*” di 24 mesi);
- qualora i *covenant* finanziari risultino inferiori a certi livelli soglia minimi predeterminati o il giudizio di *rating* si attesti al di sotto della soglia *sub-investment grade* o si verificano altre particolari situazioni critiche contrattualmente definite, scattano misure ulteriormente restrittive di gestione dei flussi di cassa con la finalità di proteggere i creditori dal rischio di *default* di ADR.

Inoltre, i contratti finanziari che regolano le obbligazioni Romulus Finance e la nuova linea *revolving* prevedono il rispetto di cosiddetti *covenant* finanziari, che misurano: (i) il rapporto tra flusso di cassa disponibile e servizio del debito (DSCR) e il (ii) rapporto tra indebitamento finanziario netto e margine operativo lordo (*Leverage Ratio*). I soli contratti Romulus Finance prevedono un ulteriore indice (CLCR) che misura il rapporto tra flussi di cassa futuri attualizzati e l’indebitamento netto.

La verifica dei suddetti *ratio* viene effettuata due volte all’anno, alle *application date* del 20 marzo e del 20 settembre, applicando i metodi di calcolo dei rispettivi indici ai dati di riferimento al 31 dicembre e al 30 giugno.

Il rispetto di determinate soglie, più elevate dei suddetti indici, consente la distribuzione dei dividendi e il ricorso a ulteriore indebitamento; viceversa, nel caso in cui tali indici dovessero risultare inferiori a determinate soglie minime, si può verificare un *trigger event* o un *event of default*.

I dati di chiusura al 31 dicembre 2015 consentono di poter confermare, sulla base delle simulazioni effettuate, il rispetto dei *ratio* finanziari previsti nei contratti. Il calcolo di tali *ratio* sarà formalizzato nella prossima *application date* di marzo 2016.

Per quanto riguarda la documentazione contrattuale del Programma EMTN, così come quella disciplinante la nuova linea *revolving* da 250 milioni di euro, essa è già stata impostata sulla base della prassi *standard* di mercato applicabile a operazioni di tale genere per società “*investment grade*”.

Il *rating* oggi assegnato al debito *secured* di ADR (la sola *Tranche A4* Romulus Finance) da entrambe le agenzie indicate dai contratti (Moody’s e Standard & Poor’s) è posizionato su livelli superiori alle soglie che innescano la condizione restrittiva di c.d. *trigger event* e di *cash sweep*. Al 31 dicembre 2015, quindi, l’unica condizione restrittiva vigente e rinveniente dalla citata rinegoziazione dei contratti Romulus Finance riguarda l’assunzione di eventuale nuovo debito aggiuntivo che potrà essere contratto senza necessità di richiedere consensi fino alla soglia nominale lorda di 1.750 milioni di euro (ivi espressamente incluso Romulus Finance).

Infine, in data 30 novembre 2015, ADR, in coerenza con il progetto di progressiva semplificazione della struttura finanziaria/contrattuale Romulus, ha emesso una ulteriore richiesta di *waiver* con la finalità di eliminare, nella prospettiva di una definitiva integrale riconfigurazione della struttura Romulus del 2003, una serie di obblighi e di vincoli onerosi per la società e non più funzionali al contesto del finanziamento ADR/Romulus vigenti, tra i quali:

- eliminazione dell'indice finanziario CLCR (*Concession Life Coverage Ratio*) utilizzato esclusivamente nei contratti Romulus;
- eliminazione degli obblighi concernenti l'elaborazione e l'approvazione del *Business Plan* della Società (ivi incluso l'intervento dell'*advisor* tecnico - cd. *independent engineer* - già a supporto di Ambac);
- eliminazione del requisito di *rating* minimo per le controparti *hedge*;
- eliminazione di alcune prescrizioni afferenti la definizione di indebitamento autorizzato - *Permitted Indebtedness Criteria*;
- la cancellazione del requisito di *rating* minimo per gli assicuratori di ADR nonché l'eliminazione del *Risk Advisor* esterno a supporto di Ambac per l'analisi delle coperture assicurative;
- l'eliminazione del *Trigger Event* quale condizione di rafforzamento dei vincoli finanziari in caso di discesa del *rating* sotto certi livelli soglia concordati, nonché del *Retention Regime Period* inteso come lasso temporale antecedente la scadenza *bullet* del finanziamento Romulus A4 (2023) entro il quale risulta vigente un vincolo di destinazione prioritaria della cassa al rimborso del debito in scadenza;
- liberazione della riserva di cassa presso il Security Agent (DSRA).

Gli esiti del processo di approvazione della richiesta di *waiver* del 30 novembre 2015 sono descritti nella sezione "Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio".

Per maggiori informazioni sul rispetto dei *covenant* si rinvia a quanto descritto nella sezione "Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti" della Relazione sulla gestione.

9. Altre garanzie, impegni e rischi

9.1 Garanzie

Il Gruppo ADR al 31 dicembre 2014 ha in essere le seguenti garanzie:

- garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8;
- fidejussioni rilasciate a clienti e terzi sono pari a 0,2 milioni di euro (0,2 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto per 169,4 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

Si rileva, inoltre, l'impegno in capo ad ADR, quale gestore di infrastrutture aeroportuali, di predisposizione e attuazione di piani per il contenimento e abbattimento del rumore, come previsto dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico (Legge n. 447/1995) e dal D.M. 29/11/2000 per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino.

A tal fine, ADR sta provvedendo alla rilevazione dell'effettivo superamento dei limiti e, qualora questi non fossero rispettati, alla predisposizione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore. Tali impegni risultano di difficile quantificazione e, comunque, determinabili in via necessariamente interpretativa non essendo disponibili indicazioni specifiche circa le attività da considerare per "manutenzione" e "potenziamento" delle infrastrutture, che costituiscono la base di calcolo ai sensi della Legge n. 447/1995 (legge quadro sull'inquinamento acustico).

Tenuto conto di quanto sopra, ADR, sulla base delle stime disponibili in base agli investimenti effettuati alla data del presente Bilancio, ritiene che l'impegno complessivo, in relazione all'avanzamento del programma di investimenti, non superi i 65 milioni di euro. Si precisa che tale cifra è relativa alle attività di solo potenziamento, e non è comprensiva della manutenzione. Il dato potrà essere determinato con più certezza in funzione della interpretazione che verrà data a quanto previsto dalla normativa in vigore e una volta che verranno effettuati i progetti specifici sulla tipologia di interventi da effettuare. L'importo è quindi condizionato a eventi successivi e comunque da definirsi in relazione all'effettivo programma di opere da realizzare.

9.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2015 è rappresentata dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione

individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare l'investimento in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti *cash* per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, etc.), con controparti occasionali (ad esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, etc.);
- richiesta di pagamenti *cash* o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito e alla richiesta di garanzie collaterali.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ADR ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito.

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 468,6 milioni euro, composta da:

- 218,6 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 250,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2015				
(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	1.122.729	35.490	35.343	106.402	945.494
Finanziamenti a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
Derivati	75.916	7.047	8.668	21.769	38.432
TOTALE	1.198.645	42.537	44.011	128.171	983.926

	31.12.2014				
(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	1.126.296	34.198	34.294	102.623	955.181
Finanziamenti a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
Derivati	98.706	6.071	6.129	18.214	68.292
TOTALE	1.225.002	40.270	40.423	120.837	1.023.472

Rischio di tasso di interesse e di cambio

Il Gruppo ADR utilizza strumenti derivati in tassi, con l'obiettivo di mitigare, a condizioni economicamente accettabili, la potenziale incidenza della variabilità dei tassi d'interesse e di cambio sul risultato economico.

Con delibera del 14 maggio 2015 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha dato il via libera, in coerenza con le politiche adottate dal proprio azionista, alla possibilità di sottoscrivere,

valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *Interest Rate Swap* “*forward starting*” fino all’importo massimo di 900 milioni di euro e di durata pari a 10 anni. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse in corrispondenza delle scadenze previste per l’assunzione di nuovo debito, ADR intende fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi ritenuto oggi più probabile rispetto al recente passato.

Alla data del 31 dicembre 2015 il Gruppo ADR ha in essere:

- derivati *cross currency swap* a copertura delle obbligazioni A4; la *Tranche A4* del prestito obbligazionario emesso da Romulus Finance, pari a 215 milioni di sterline, è stata coperta, per l’intera durata (fino a scadenza nel 2023) attraverso *cross currency swap* in euro. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 6.15;
- derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* per un nozionale complessivo di 250 milioni di euro, sottoscritti lo scorso 15 giugno e attivi a decorrere dal 20 giugno 2016, aventi durata 10 anni attraverso i quali la Capogruppo ADR ha inteso coprire le esigenze di nuovo debito di medesima durata che la Società intende assumere nel medesimo orizzonte temporale. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 6.15.

Il Gruppo non ha in essere altre operazioni in valuta estera.

Sensitivity analysis

RISCHIO DI TASSO ESPOSIZIONE E SENSITIVITY ANALYSIS	VALUTAZIONE AL FAIR VALUE		RISCHIO TASSO DI INTERESSE				RISCHIO TASSO DI CAMBIO			
	31.12.2015	31.12.2014	SHOCK UP +10 BPS IR		SHOCK DOWN -10 BPS IR		SHOCK UP +10% FX		SHOCK DOWN -10% FX	
			31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Passività finanziarie non derivate (<i>cash flow sensitivity</i>)	(1.008.657)	(1.007.029)	0	0	0	0	(29.294)	(27.089)	29.294	27.089
Strumenti derivati trattati in <i>hedge</i> <i>accounting</i>	(106.643)	(119.374)	2.980	779	(3.012)	(786)	29.294	27.089	(29.294)	(27.089)
Strumenti derivati non trattati in <i>hedge accounting</i>	0	(2.263)	0	15	0	(15)	0	514	0	(514)
TOTALE	(1.115.300)	(1.128.666)	2.980²	794	(3.012)¹	(801)	0	514	0	(514)

Le principali fonti di esposizione del Gruppo ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili alle obbligazioni e agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell’esercizio 2015 (2014 per il comparativo) riconducibili ai rischi di tasso sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del *fair value* degli strumenti derivati in essere.

Il Gruppo ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno *shock* del mercato dei tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

² Gli impatti indicati si riferiscono alla variazione della riserva di *cash flow hedge* a patrimonio netto

- per gli strumenti derivati, una variazione parallela di +10 *basis point* (+0,1%) e -10 *basis point* (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- per le obbligazioni in valuta e gli strumenti finanziari, una variazione del tasso di cambio EUR/GBP pari a +/- 10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di *shock up* e *shock down* dei diversi dati di mercato.

A integrazione delle informazioni esposte nella tabella sopra si segnala che l'impatto derivante dal rischio tasso di cambio sulla riserva di *cash flow hedge* a patrimonio netto sarebbe di riduzione di 4,2 milioni di euro in caso di *shock down* e di aumento di 11,7 milioni di euro in caso di *shock up*.

9.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*

Di seguito è riportata la valutazione al *fair value* alla data di chiusura dell'esercizio e la classificazione secondo la gerarchia del *fair value* delle attività e passività valutate al *fair value* su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al *fair value* su base non ricorrente):

	31.12.2015			
(MIGLIAIA DI EURO)	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati di copertura	0	106.643	0	106.643

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al *fair value* sono costituiti dagli strumenti derivati, descritti nella Nota 6.15. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel "livello 2" della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7, ovvero, il *fair value* è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

Nel 2015 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di *fair value*.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.15 è fornita l'indicazione del *fair value*, tale *fair value*, calcolato secondo le tecniche indicate nelle suddette note, rientra nel livello 2 della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7.

9.5 Contenzioso

Il contenzioso in materia tributaria, amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle funzioni legali del Gruppo ADR che hanno fornito, per la redazione del presente Bilancio, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi e arbitrali. A fronte del contenzioso, la Società ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti in accordo con le norme in materia di formazione del bilancio d'esercizio. Sussistono, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività per il Gruppo ADR.

Contenzioso tributario

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Energia Elettrica

- Si ricorda che nel 2006 l'Ufficio Tecnico di Finanza di Roma (UTF - oggi Agenzia delle Dogane) ha emesso avvisi di pagamento per 13 milioni di euro (comprensivo di interessi, spese e sanzioni), aventi ad oggetto l'omesso pagamento dell'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica e della relativa addizionale per il periodo 2002-2006, nonché i relativi atti di contestazione di violazioni amministrative. Le contestazioni sono riconducibili alla presunta cessione a soggetti terzi dell'energia elettrica acquistata da ADR, nonché al disconoscimento dell'agevolazione prevista dall'art. 52 del TUA ai soggetti cui è riconosciuta la qualifica di "opificio industriale". Avverso i citati Avvisi e Atti, ADR ha presentato i ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale, definiti con esito favorevole per la Società. Nei ricorsi in appello presentati dall'Agenzia delle Dogane, la Commissione Tributaria Regionale del Lazio ha confermato l'esito dei giudizi di primo grado. L'Avvocatura Generale dello Stato ha impugnato in Cassazione le sentenze della Commissione Tributaria Regionale e ADR si è ritualmente costituita in giudizio. A seguito delle udienze del 5 marzo e 25 giugno 2013, la Corte di Cassazione ha depositato diciannove sentenze con le quali sono stati accolti i motivi di ricorso proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. Nella sostanza, la Suprema Corte, riconoscendo l'erroneità delle pronunce di merito emesse dalla Commissione Tributaria Regionale favorevoli alla Società, ha ritenuto legittime le pretese impositive dell'Agenzia delle Dogane, sia in ordine alla cessione di energia a terzi che al disconoscimento della qualifica di opificio industriale.

In ordine a tre sentenze emesse dalla Cassazione, afferenti il disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, la Società ha presentato ricorsi per revocazione in quanto ritiene siano state pronunciate escludendo fatti decisivi la cui esistenza risulta dai documenti di causa, che non hanno costituito oggetto di contestazione tra le parti del giudizio.

- In analogia con l'attività di verifica intrapresa, per gli anni 2002-2006 dall'allora UTF di Roma, nel 2011, l'Agenzia delle Dogane ha avviato nei confronti di ADR una verifica in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per il periodo 2007-2010. A seguito di tale attività, l'Agenzia delle Dogane ha notificato alla Società, nell'ottobre 2012, l'Avviso di pagamento e l'Atto di irrogazione delle sanzioni amministrative per complessivi 5,3 milioni di euro. La Società ha proposto ricorso in Commissione Tributaria Provinciale, con richiesta di sospensione della riscossione. L'Agenzia delle Entrate ha notificato alla società l'Avviso di Accertamento per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo contestata per il 2007 per complessivi 0,3 milioni di euro. In data 11 ottobre 2013 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale con la quale sono stati accolti, previa riunione, i ricorsi presentati avverso gli atti di accertamento emessi dall'Agenzia delle Dogane e dall'Agenzia delle Entrate per il periodo d'imposta 2007. Alla luce dell'evoluzione del contenzioso in Cassazione per il periodo 2002-2006, l'Amministrazione Finanziaria ha proposto appello avverso tale decisione.

In data 11 giugno 2015 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale con la quale è stato accolto, previa riunione, l'appello presentato dall'Agenzia delle Dogane e dall'Agenzia delle Entrate avverso la sentenza di primo grado. In considerazione dell'orientamento giurisprudenziale formatosi con le sentenze emesse dalla Corte di Cassazione per le annualità precedenti, la Società ha proposto ricorso avverso la sentenza della Commissione Tributaria

Regionale in relazione al rilievo afferente il disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, nonché al rilievo IVA contestato dall'Agenzia delle Entrate.

L'Agenzia delle Entrate ha notificato, con riferimento ai periodi d'imposta 2008, 2009 e 2010, avvisi di accertamento per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo contestata per complessivi 0,5 milioni di euro, per i quali sono stati presentati ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale.

- In data 23 febbraio 2015 l'Ufficio delle Dogane di Roma 2 ha avviato nei confronti della Capogruppo ADR una verifica riguardante la corretta applicazione della normativa in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi d'imposta 2011 e 2012. Tale attività costituisce il proseguimento delle verifiche già effettuate nei periodi d'imposta 2002-2010.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Duty Free Shop

Nel 2007, la Circostrizione Doganale di Roma ha contestato ad ADR alcune irregolarità nelle vendite effettuate presso i *duty free shop* nel periodo 1 gennaio 1993 - 31 gennaio 1998 nei confronti dei passeggeri con destinazione comunitaria in eccedenza delle franchigie di quantità e valore, notificando l'invito al pagamento di IVA, imposte di fabbricazione e imposte di consumo tabacchi, dovute sulle base dei rilievi formulati per un totale di 22,3 milioni di euro.

A chiusura dell'iter contenzioso conclusosi con il deposito della sentenza pronunciata dalla Commissione Tributaria Regionale di Roma, con la quale viene definitivamente riconosciuto il diritto al rimborso dei diritti doganali prescritti, è stata formalmente presentata, all'Agenzia delle Dogane e a Equitalia Sud, istanza di sgravio parziale con contestuale richiesta di rimborso delle maggiori somme versate.

Manleva Fiscale

Nel 2002, in occasione dell'ottenimento da parte di IRI del consenso alla vendita al Gruppo Macquarie del 44,74% di ADR, Gemina, Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. si sono sostituite alla stessa IRI assumendo direttamente nei confronti di ADR, rispettivamente con una quota del 50%, 13,1% e 36,9%, l'impegno di indennizzo rilasciato da IRI in occasione della privatizzazione di ADR finalizzato a coprire il 51,166% delle minusvalenze che la Società avesse dovuto subire per pretese tributarie relative a periodi antecedenti alla privatizzazione del luglio 2000. La vertenza tra ADR e l'Agenzia delle Dogane si riferisce al periodo 1993/1998 ed è coperta dalla garanzia citata. Poiché Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. disconoscono la validità della garanzia, ADR ha avviato nei confronti di queste ultime un'azione volta alla condanna al pagamento delle somme dovute, condizionatamente all'intervento di sentenza definitiva di condanna di ADR. Con sentenza dell'ottobre 2012, il Tribunale di Roma ha accolto la domanda di ADR, contro la quale Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. hanno proposto appello. All'udienza del 27 settembre 2013, il giudizio è stato rinviato al 10 novembre 2017 per la precisazione delle conclusioni.

ICI / IMU

Il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR due avvisi di accertamento con i quali è stata contestata l'omessa dichiarazione e l'omesso versamento dell'ICI per le annualità 2001 e 2002, in relazione all'albergo Hilton Rome Airport. La Società, ritenendo sussistenti valide argomentazioni per sostenere la carenza della soggettività passiva di imposta, ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 20 dicembre 2010 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma che ha respinto il ricorso presentato da ADR avverso l'avviso di accertamento relativo al 2002. In ragione del limitato grado di approfondimento delle questioni giuridiche oggetto di causa, la Società ha proposto appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 23

dicembre 2011 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma che ha accolto il ricorso presentato di ADR avverso l'avviso di accertamento relativo al 2001. Il Comune di Fiumicino ha proposto appello avverso la sentenza emessa della Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

In data 9 gennaio 2015 sono state depositate le sentenze della Commissione Tributaria Regionale con le quali è stato, rispettivamente, respinto il ricorso in appello presentato da ADR per l'anno 2002, e accolto il ricorso in appello del Comune di Fiumicino per l'anno 2001. La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, presenterà ricorso in Cassazione avverso le sentenze di secondo grado.

In data 5 maggio 2011, il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR altri due avvisi di accertamento per le annualità 2005 e 2006. La Società, in linea con quanto sostenuto per le annualità 2001 e 2002, ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 2 dicembre 2014 la Commissione Tributaria Provinciale, previa riunione dei ricorsi relativi alle annualità 2005 e 2006, ha depositato la sentenza con la quale ha respinto i ricorsi della Società.

La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ha proposto, in data 29 maggio 2015, appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

In data 7 ottobre 2013 il Comune di Fiumicino ha notificato alla società cinque avvisi di accertamento con i quali è stato contestato l'omesso versamento dell'ICI relativa all'albergo Hilton Rome Airport per le annualità 2007-2011, nonché l'omesso versamento dell'ICI relativa ad altri fabbricati limitatamente alle annualità 2007-2009.

La Società, in data 12 novembre 2013, ha presentato istanza di annullamento in autotutela dei predetti avvisi, in relazione alle contestazioni riguardanti i fabbricati diversi dall'albergo Hilton Rome Airport. In assenza di una tempestiva risposta da parte dell'Amministrazione comunale, la Società ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale. In data 2 e 7 gennaio 2014, il Comune di Fiumicino ha notificato gli atti di annullamento degli avvisi di accertamento già notificati il 7 ottobre 2013, in parziale accoglimento dell'istanza di annullamento proposta dalla società, con contestuale riemissione degli stessi relativamente all'albergo Hilton Rome Airport e ai fabbricati facenti parte della cd. Area Tecnica Alitalia. Anche per tali nuovi avvisi di accertamento la Società ha presentato ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale.

In relazione al ricorso presentato avverso l'avviso di accertamento per il periodo d'imposta 2008, concernente gli altri immobili presenti nella cd. Area Tecnica Alitalia, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la sentenza depositata il 3 dicembre 2015, ha respinto in toto il ricorso proposto. La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, presenterà appello in Commissione Tributaria Regionale.

IRESA

A partire dal giugno 2014 sono stati notificati ad ADR, da parte di 40 vettori, 92 ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma con i quali sono state impuginate le lettere di addebito emesse da ADR per il periodo gennaio-settembre 2014 aventi ad oggetto il pagamento dell'IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili). I ricorsi mirano a far dichiarare l'illegittimità dell'IRESA per la quale ADR sta esercitando le attività di riscossione in conformità a quanto previsto dalla vigente Convenzione sottoscritta con la Regione Lazio, a seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n. 2 del 29 aprile 2013 ovvero, in subordine, a ottenere la riduzione della stessa entro i limiti previsti dal cosiddetto Decreto "Destinazione Italia" e il conseguente rimborso delle somme pagate in eccesso.

In data 9 giugno 2015, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha depositato la sentenza relativa al ricorso proposto da AirOne. La sentenza, accogliendo parzialmente le richieste del vettore, annulla le note di addebito riferite ai periodi successivi al 21 febbraio 2014, con compensazione delle spese di giudizio.

A seguito della sottoscrizione dell'Addendum alla Convenzione stipulata con la Regione Lazio, la Società ha provveduto a trasmettere alla stessa Regione i dati necessari alla rideterminazione dell'imposta dovuta dai vettori per il periodo 1 gennaio 2014-30 giugno 2015. Sulla base degli impegni assunti dalle parti, che prevedono a carico della Regione l'onere di rideterminare l'esatto carico tributario dovuto dai vettori con conseguente autonoma attività di accertamento e riscossione, la Società ha stornato tutti i documenti di addebito emessi e non ancora pagati relativi al periodo citato.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Diritti e regolazione tariffaria

Nel luglio 2011 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione della Swiss International Airlines Ltd ("Swiss") per la restituzione di 5,2 milioni di euro (comprensivi di interessi), successivamente ridotti a 1,8 milioni di euro per un errore materiale commesso nella quantificazione iniziale, pari all'importo pagato in eccesso (importo diritti ExtraUE), a parere della ricorrente, dal 2002 al 2009 per diritti di approdo e decollo. ADR ha applicato l'importo dei diritti ExtraUE ai voli da e per il territorio della Confederazione svizzera invece dei diritti UE. Swiss ritiene che l'accordo UE/Confederazione Svizzera del 21 gennaio 1999 (entrato in vigore il 1 giugno 2002) avrebbe parificato i vettori svizzeri a quelli comunitari e, pertanto, ADR avrebbe discriminato i vettori svizzeri. La Società sostiene, viceversa, di non avere effettuato alcuna discriminazione dato che l'applicazione dei diritti aeroportuali, e relativi importi, in Italia è disciplinata dal DM 14 novembre 2000 che si basa sul territorio (*intra* o *extra* Unione Europea) del volo e non sulla soggettività del vettore che lo effettua. Nell'agosto 2011 è stato notificato ad ADR analogo atto da parte di Swiss, con una richiesta di 3,5 milioni di euro (comprensivi di interessi) a titolo di diritti di imbarco passeggeri. All'udienza del 20 febbraio 2015, a seguito di richiesta congiunta delle parti, il giudice ha disposto un rinvio per trattative al 10 luglio 2015. All'udienza del 10 luglio 2015, è stato disposto un ulteriore rinvio al 3 novembre 2017. Nel dicembre 2015 ADR e Swiss hanno perfezionato un accordo transattivo.

- In data 7 aprile 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland SA per la restituzione di 1 milione di euro, oltre interessi, pari all'importo pagato, a suo dire, in eccesso (diritti ExtraUE anziché UE) dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri. All'udienza di prima comparizione del 23 ottobre 2014, le parti si sono limitate a richiamare quanto contenuto nei rispettivi documenti processuali e il giudice ha impartito i termini per le memorie, fissando la successiva udienza al 7 ottobre 2015, durante la quale è stata fissata la data della prossima udienza, al 20 dicembre 2017, per la precisazione delle conclusioni.
- Nel luglio 2011 è stato notificato ad ADR, in qualità di contro interessata, il ricorso presentato innanzi al TAR del Lazio da IBAR e da dieci vettori per l'annullamento della lettera dell'11 maggio 2011 con cui ENAC ha dichiarato che, con riferimento al corrispettivo per l'uso dell'impianto di smistamento bagagli in transito "NET6000", il limite di connessione al costo risulta - per il solo 2011 - "pari a 1,87 euro a bagaglio". I proponenti il ricorso non hanno formulato istanza di sospensione e si è in attesa di fissazione dell'udienza di merito.

- Il 28 febbraio 2013 è stato notificato ricorso al TAR Lazio da parte del Comune di Viterbo, con cui è stato impugnato il Contratto di Programma, il DPCM del 21 dicembre 2012 e tutti gli altri atti presupposti, connessi e conseguenti con richiesta di risarcimento danni, che risulta a oggi pendente senza fissazione dell'udienza.
- In data 13 novembre 2013 è stato notificato ad ADR un ricorso dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio (ARPA) nei confronti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, della Regione Lazio, dell'ENAC, del Comune di Fiumicino, di Roma Capitale e di ADR. Con tale ricorso l'ARPA ha impugnato il Decreto Interministeriale Ministero dell'Ambiente-Ministero dei Beni Culturali di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) dell'8 agosto 2013, relativo al progetto "Aeroporto Leonardo da Vinci - Progetto di completamento di Fiumicino Sud" e ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale (ivi compreso il parere favorevole con prescrizioni n. 1156 del 25 gennaio 2013, formulato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS), chiedendone l'annullamento parziale nelle parti in cui pone a carico di ARPA adempimenti inerenti alle prescrizioni relative alla verifica di compatibilità ambientale del Progetto di completamento di Fiumicino Sud.
- Il 26 febbraio 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione, a partire dal 1° marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti. Con il ricorso, Easyjet ha impugnato il provvedimento ENAC recante "Articolazione Tariffaria Fiumicino" del 27 dicembre 2013 (e tutti gli atti presupposti, nella misura in cui rimodulano i corrispettivi per imbarco passeggeri sullo scalo di Fiumicino). A parere dei ricorrenti la rimodulazione dei corrispettivi per l'imbarco dei passeggeri sullo scalo di Fiumicino - frutto dell'introduzione di uno sconto del 65% sui predetti corrispettivi applicato ai passeggeri in transito sullo scalo e del contestuale aumento del medesimo corrispettivo per i passeggeri originanti - configurerebbe una violazione della normativa italiana e comunitaria. In particolare, (i) sarebbe stato violato l'obbligo di consultazione con gli utenti, (ii) non sarebbe stato rispettato il principio dell'orientamento ai costi e (iii) il principio di non-discriminazione tra utenti e (iv) si sarebbe configurato un abuso di posizione dominante da parte di ADR per prezzi discriminatori ed eccessivi. La ricorrente ha chiesto la misura cautelare monocratica inaudita, che il Presidente della competente sezione del TAR ha negato. Nella seduta di discussione della misura cautelare del 29 aprile 2014 della Camera di Consiglio, il TAR ha rilevato la fondatezza della eccezione mossa da ADR circa la carenza di interesse per il sopravvenuto DPCM di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 all'Atto Unico. Non essendo ancora decorsi i termini per la proposizione di motivi aggiunti, EasyJet ha dichiarato l'interesse a formulare tali motivi aggiunti. Il Collegio ha quindi fissato la Camera di Consiglio per il 29 maggio 2014 per la discussione della cautelare. All'udienza del 29 maggio 2014 il TAR Lazio (Sezione Terza Ter) ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risulta assistito dal "*fumus boni iuris*".

Limitazione degli *handler* autorizzati a operare a Fiumicino

- Nel mese di dicembre 2014 sono stati notificati ad ADR cinque ricorsi al TAR Lazio che impugnano il provvedimento ENAC del 13 ottobre 2014 di limitazione del numero di *handler* autorizzati a svolgere i servizi di cui ai punti 3, 4 e 5 (con esclusione del 5.7) dell'Allegato A al D. Lgs. 18/99 sullo scalo di Fiumicino. I ricorsi sono stati presentati da Assaereo, Aviation Services S.p.A., Consulta Srl, Consulta S.p.A. e IBAR. Assaereo, Consulta S.r.l. e IBAR hanno richiesto la sospensiva del provvedimento. Nel mese di dicembre 2014 sono, inoltre, stati notificati ad ADR due motivi aggiunti a un ricorso presentato da "Fallimento Groundcare Milano S.r.l." con cui viene impugnato il medesimo provvedimento ENAC. Consulta S.r.l. ha depositato un'istanza di rinvio al merito e

rinunciato all'istanza cautelare. In data 6 febbraio 2015, ALHA Airport ha notificato un ricorso straordinario al Capo dello Stato per l'annullamento del provvedimento ENAC.

All'udienza del 19 marzo 2015, fissata per la discussione dei ricorsi cautelari di IBAR e Assaereo, il TAR ha emesso un provvedimento interlocutorio con il quale ha chiesto a ENAC di depositare la documentazione relativa all'istruttoria compiuta ai fini dell'adozione del provvedimento di limitazione. Pertanto, la discussione dei ricorsi cautelari è stata rinviata alla camera di consiglio del 16 aprile 2015. Con due distinte ordinanze del 17 aprile 2015, il TAR del Lazio ha respinto la richiesta di sospensiva di IBAR e Assaereo. L'udienza per la discussione del merito del ricorso Assaereo è fissata per il 16 giugno 2016.

- A seguito della pubblicazione sulla GUUE del 25 aprile 2015 del bando di gara per la selezione degli *handler* autorizzati a svolgere i servizi di cui ai punti 3, 4 e 5 (con esclusione del 5.7) dell'Allegato A al D. Lgs. 18/99 sullo scalo di Fiumicino, Consulta S.p.A., Assaereo, IBAR e Aviation Services, che avevano già impugnato il provvedimento ENAC di limitazione, con motivi aggiunti hanno impugnato anche il bando di gara di fronte al TAR del Lazio. ATA Italia ha invece depositato un nuovo ricorso al TAR Lazio per l'annullamento del bando di gara. Consulta, IBAR e ATA hanno richiesto la sospensiva. All'udienza del 25 giugno 2015 è stata discussa la richiesta di sospensiva di ATA Italia e, con ordinanza del 26 giugno 2015, il TAR del Lazio ha respinto tale richiesta. L'udienza per la discussione del merito è stata fissata all'8 luglio 2016. Alla camera di consiglio del 9 luglio 2015, i difensori di Consulta S.p.A. hanno dichiarato di rinunciare all'istanza cautelare; si resta in attesa fissazione udienza di merito. Alla camera di consiglio del 17 luglio 2015, IBAR ha confermato la rinuncia all'istanza cautelare; si resta in attesa fissazione udienza di merito. Con motivi aggiunti, Consulta S.p.A., il 29 dicembre 2015, ha impugnato al TAR Lazio il provvedimento ENAC del 23 dicembre 2015 di aggiudicazione definitiva della procedura di gara, chiedendone la sospensiva dell'efficacia: nell'udienza della Camera di Consiglio per la discussione della cautelare del 21 gennaio 2016, il Presidente del Collegio ha accolto l'istanza di differimento di Consulta, rinviando a data da destinarsi in virtù della prossima presentazione di ulteriori motivi aggiunti. Con ricorso al Tar Lazio del 14 gennaio 2016 anche WFS s.r.l. ha impugnato il Provvedimento di aggiudicazione di ENAC, in particolare nella parte relativa alla propria esclusione; ADR è intervenuta nel giudizio con ricorso incidentale *ad opponendum* e all'udienza del 4 febbraio 2016, il Collegio ha respinto la richiesta cautelare di WFS per mancanza di *periculum* in mora ma anche del *fumus* e ha fissato l'udienza di merito al 14 aprile 2016.

Procedura di gara per la subconcessione di una porzione del magazzino Cargo

A seguito della pubblicazione sulla GUUE del 4 aprile 2015 del bando di gara per la selezione di un soggetto cui affidare la subconcessione di un magazzino per l'espletamento delle attività di *handling* sull'aeroporto di Fiumicino, FLE e BAS hanno depositato due separati ricorsi al TAR Lazio per l'annullamento del bando di gara con contestuale richiesta di sospensiva. All'udienza dell'11 giugno 2015, il TAR ha respinto entrambe le richieste di sospensiva. BAS ha quindi proposto un secondo ricorso al TAR del Lazio avverso la nuova configurazione del magazzino Cargo, chiedendo le misure cautelari monocratiche avverso una lettera ENAC e una lettera di ADR, respinte dal giudice amministrativo il 26 giugno 2015. Nell'udienza di camera di consiglio del 17 luglio 2015, la ricorrente ha chiesto un rinvio per presentare motivi aggiunti; il TAR del Lazio ha rinviato alla camera di consiglio del 29 ottobre 2015 e in tale sede il ricorrente ha rinunciato alla sospensiva.

Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti perché se ne accerti l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e le si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con

lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato in giudizio anche le società di gestione, tra cui ADR, perché si accerti la non debenza ai gestori medesimi del canone concessorio parametrato alla quantità di carburante erogato alle compagnie aeree e, in particolare per ADR, la si condanni alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiari non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. A seguito di un'ordinanza di rimessione sul ruolo, il 28 maggio 2014 si è tenuta un'udienza all'esito della quale il Giudice si è riservato di decidere in merito all'opportunità di sollevare questione pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia europea, senza, tuttavia, nulla specificare in merito all'oggetto della predetta questione. A scioglimento della riserva il 15 maggio 2015, il giudizio è stato rinviato all'udienza del 2 dicembre 2015 per la precisazione delle conclusioni. In tale occasione la causa è stata trattenuta in decisione.

- AirOne S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma sia Tamoil, proprio fornitore di carburanti avio, sia alcuni gestori aeroportuali tra cui ADR perché si accerti l'illiceità dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali richiesti dai gestori alle società petrolifere e da queste "ribaltate" sui vettori, e si accerti che Tamoil, in solido con i gestori aeroportuali convenuti, è tenuta alla restituzione di 2,9 milioni di euro corrisposti da AirOne dal 2003. Con sentenza non definitiva del 2012, il Giudice ha disposto una CTU. All'udienza del 19 febbraio 2015, il Giudice si è riservato in merito al prosieguo della causa, in ragione delle diverse richieste di carattere processuale avanzate dalle Parti. Con l'ordinanza del 21 febbraio 2015 il Giudice, rilevato che appare necessario un ulteriore accertamento tecnico d'ufficio ha disposto una CTU. Per l'esame della stessa, la causa è stata rinviata all'udienza del 20 aprile 2016.

Misure abbattimento rumore

- In relazione al D.M. 29 novembre 2000 riguardante i criteri per la predisposizione dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore, nonché agli accantonamenti dei fondi di bilancio nelle percentuali previste in caso di superamento dei valori limite, tutti i gestori aeroportuali hanno proposto ricorso davanti al Consiglio di Stato per ottenere l'annullamento della sentenza del TAR Lazio del 2002.

Con sentenza del 2004, i ricorsi proposti sono stati parzialmente respinti. In particolare il Consiglio di Stato ha ritenuto che l'obbligo di risanamento sorge al verificarsi di due condizioni: i) individuazione dei confini delle aree di rispetto; ii) verifica, con precise scadenze temporali, del superamento dei limiti di immissione del rumore all'esterno delle fasce di rispetto con il rinvio ai limiti stabiliti dalla zonizzazione comunale o, in assenza di questa, dall'art. 6, comma 1, DPCM 1 marzo 1991. All'interno delle fasce di rispetto, invece, i limiti di emissione sono applicabili solo "per tutte le altre sorgenti sonore, diverse dalle infrastrutture aeroportuali". Restano salvi quelli fissati con DM 31 ottobre 1997, "con cui sono previste le tre fasce (zone A, B e C) con diversi valori di L_{va} (Livello di valutazione del rumore aeroportuale diverso rispetto alla misura del "Livello equivalente"). L'obbligo di accantonamento di risorse finanziarie da destinare all'adozione di interventi di contenimento e abbattimento del rumore a prescindere da un accertato superamento dei limiti suindicati deriva dalla Legge-quadro 447/95 e non dal D.M. oggetto del giudizio di appello, perché questo ultimo è meramente ripetitivo della disposizione di legge richiamata. Infatti, il Ministero dell'Ambiente ha "presupposto che l'obbligo di accantonamento scatta a prescindere dall'effettiva verifica del superamento dei limiti acustici"; nello stesso tempo "ogni questione sulla ragionevolezza di tale obbligo anche in assenza del superamento dei limiti, è estranea all'oggetto del presente giudizio, con cui le società ricorrenti hanno impugnato una disposizione che si limita a prevedere la comunicazione dei fondi accantonati". La riportata decisione, peraltro, non esclude, che la questione della "ragionevolezza" (o meno) della citata disposizione di legge sull'obbligo di accantonamento possa essere proposta ex novo dalle società aeroportuali innanzi al Giudice competente.

- ADR ha proposto ricorso davanti al TAR Lazio per l'annullamento del verbale del 1° luglio 2010 della Conferenza dei Servizi, convocata per definire e approvare la zonizzazione acustica del suddetto scalo, con cui la predetta Conferenza dei Servizi ha approvato la Proposta n. 2 di zonizzazione acustica dell'aeroporto di Ciampino. Non è stata richiesta la sospensiva e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

IRESA

- Nei mesi di luglio e dicembre 2014 sono stati notificati sei ricorsi al TAR Lazio (senza richiesta di misure cautelari) da Alitalia Cai (2), AirOne (2), Alitalia Cityliner e CAI First. I ricorrenti chiedono l'annullamento delle lettere di addebito emesse da ADR per il periodo gennaio - settembre 2014 aventi ad oggetto il pagamento dell'IRESA per la quale ADR sta esercitando le attività di riscossione in conformità a quanto previsto dalla vigente Convenzione sottoscritta con la Regione Lazio, a seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n. 2 del 29 aprile 2013. A oggi non risulta fissata alcuna udienza.

Nel mesi di febbraio, maggio e settembre 2015, sono stati notificati tre ricorsi al TAR Lazio (senza richiesta di misure cautelari) da Alitalia SAI per il periodo gennaio-settembre 2015 aventi ad oggetto il pagamento dell'IRESA. A oggi non risulta fissata alcuna udienza.

Piano regolatore

- Nel marzo 2012, il TAR del Lazio ha accolto il ricorso con il quale, nel 2003, ADR aveva impugnato gli atti del Comune di Fiumicino che modificavano il preesistente Piano regolatore, aprendo alla possibilità di edificazione delle aree limitrofe all'aeroporto ("Quadrante Ovest" e "Fiumicino Nord"). Con tale decisione veniva riconosciuto ad ADR un interesse proprio e una legittimazione attiva a tutelare le condizioni necessarie e idonee sul territorio per lo sviluppo del traffico aereo. I proprietari dei terreni interessati e il Comune di Fiumicino hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Con sentenza depositata il 22 febbraio 2013, il Consiglio di Stato ha accolto gli appelli sostanzialmente per motivi procedurali.

Procedure concorsuali clienti

- A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 e il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto a seguito dei quali, in data 20 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 10,3 milioni di euro, quale "credito concorsuale" assistito da privilegio. In data 19 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 0,1 milioni di euro come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s..
- Nel 2009 Volare Airlines S.p.A. in a.s. e Air Europe S.p.A. in a.s. hanno proposto un giudizio civile per ottenere la revocabilità dei pagamenti effettuati ad ADR nell'anno antecedente all'ammissione dei vettori alla procedura concorsuale e la condanna di ADR alla refusione rispettivamente di 6,7 milioni di euro e 1,8 milioni di euro. Con sentenze del giugno 2011, il Tribunale ha condannato ADR al pagamento di quanto richiesto; la Società ha proposto appello. Con riferimento al giudizio di Volare Airlines in a.s., con sentenza di luglio 2012, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR, la quale, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di 7,4 milioni di euro (comprensivi di interessi e spese). Con riferimento al giudizio di Air Europe in a.s., con sentenza depositata il 18 luglio 2014, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR, la quale, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di

circa 2 milioni di euro (comprensivi di interessi e spese). ADR ha proposto in entrambe i casi ricorso in Cassazione. Si è in attesa della fissazione delle udienze.

Lavoro

- Un gruppo di 16 attori ha proposto atto di citazione avverso ADR e il Fallimento Ligabue Gourmet con il quale contestano la validità della cessione di ramo d'azienda del catering Ovest da ADR alla Ligabue Air Catering S.p.A. (successivamente Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.a.), con conseguente richiesta di risarcimento per 9,8 milioni di euro. Con sentenza del giugno 2010, la vertenza è stata vinta da ADR. 14 attori hanno proposto appello, rispetto al quale ADR si è costituita in giudizio. Con sentenza del 14 luglio 2015, la Corte di Appello ha rigettato il gravame proposto dai lavoratori, con conseguente condanna di questi alla refusione delle spese di lite.
- Un gruppo di 12 ricorrenti, ex dipendenti ADR ceduti alla società Ligabue Air Catering S.p.A. (successivamente Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A.) in occasione della cessione del ramo d'azienda del catering Ovest, ha proposto una causa avverso ADR e la Regione Lazio. I ricorrenti reclamano un risarcimento per non essere stati assunti in altre aziende alle medesime condizioni economiche percepite presso la Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A., sulla base di un lodo ministeriale sottoscritto da ADR unitamente ad altre società e a Enti Locali, tra i quali la Regione Lazio, all'esito del fallimento della società. Il risarcimento richiesto dai ricorrenti ammonta complessivamente a circa 9,1 milioni di euro. La causa, che è stata ritenuta matura per la decisione senza necessità di attività istruttoria, è stata rinviata per la discussione al 25 maggio 2016.

Appalti

- L'ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, ha proposto appello avverso la sentenza del 2006 del Tribunale Civile di Roma, con cui è stato definito il giudizio con la condanna di ADR al pagamento di 1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese. L'atto di appello ribadisce le domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro, comprensivo di interessi e rivalutazione). Con sentenza depositata il 14 luglio 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso su quanto proposto dall'ATI Alpine Bau, accogliendo le argomentazioni avanzate da ADR e ha dichiarato risolto il contratto di appalto stipulato il 30 dicembre 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Il 19 giugno 2015 è stato notificato ricorso per Cassazione da parte del Fallimento Alpine Bau in merito alla sentenza della Corte di Appello. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- Nel 2005 Fondedile Costruzioni S.r.l. ha notificato atto di appello avverso la sentenza del 2004 del Tribunale Civile di Roma, riproponendo le medesime richieste risarcitorie dell'atto di primo grado per 3,6 milioni di euro, oltre spese, interessi e rivalutazione, a titolo di asseriti maggiori oneri e danni sostenuti nell'esecuzione dei lavori di costruzione della "galleria servizi lato chiusura anello" dell'aeroporto di Fiumicino. Con sentenza depositata il 4 giugno 2014, la seconda sezione della Corte di Appello di Roma ha rigettato integralmente le domande di Fondedile Costruzioni S.r.l.. Nell'ottobre 2014, la controparte ha proposto ricorso in Cassazione. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- L'ATI NECSO Entrecanales - Lamaro Appalti ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza della Corte d'Appello che nel 2011 aveva integralmente respinto le domande di richiesta del risarcimento del danno per 9,8 milioni di euro, oltre interessi, rivalutazione e spese, per le riserve apposte nella contabilità dei lavori di ampliamento e ristrutturazione del Satellite Ovest dell'aeroporto di Fiumicino. L'udienza di discussione deve essere ancora fissata.
- Nel gennaio 2012 l'ATI Salini - Ircop ha proposto ricorso al TAR Lazio contro ADR per l'annullamento, previa sospensione, dei provvedimenti di esclusione dell'ATI, per anomalia dell'offerta

economica, dalla procedura di affidamento dei lavori di riqualifica della Pista 2 presso l'aeroporto di Fiumicino, nonché per il riconoscimento di danni derivanti dalla mancata aggiudicazione. Con dispositivo di sentenza depositato il 14 dicembre 2012, il TAR ha respinto il ricorso dell'ATI. Le Parti soccombenti in primo grado hanno proposto appello al Consiglio di Stato, insistendo per la domanda risarcitoria. L'udienza di merito si è tenuta il 20 ottobre 2015. Con sentenza pubblicata il 10 novembre 2015, il Consiglio di Stato ha respinto l'appello proposto dall'ATI Salini - Ircop.

- Con riferimento all'evoluzione della trattativa con l'ATI Cimolai appaltatrice dei lavori di costruzione dell'area di imbarco F (ex Molo C), pur non trattandosi di un contenzioso, si segnala che con la firma del Contratto di Programma si è concretizzato il principale presupposto per la ripresa dei lavori precedentemente rallentati proprio in relazione alla mancata finalizzazione dell'accordo tariffario. La ripresa dei lavori è stata formalizzata con l'accordo sottoscritto tra ADR e l'ATI in data 7 agosto 2013 nel quale, tra l'altro, venivano indicati i nuovi termini contrattuali per la finalizzazione dell'opera. Tuttavia, essendo nel frattempo significativamente mutati i volumi e le caratteristiche dell'opera al fine di rispondere più efficacemente alle esigenze operative e commerciali, si è reso necessario il ricorso a una nuova rinegoziazione con la controparte sia dei termini temporali che economici, volti anche a favorire la conclusione dei lavori entro il 2016. Tale trattativa ha portato alla firma, il 7 agosto 2014, dell'Atto di sottomissione alla perizia di variante tecnica e suppletiva n. 3 fase 3 e 4 che ha recepito la rivisitazione progettuale delle opere di completamento del Molo e dell'Avancorpo e delle opere inerenti il BHS/HBS. Tale perizia è stata approvata da ENAC il 6 agosto 2015.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto richiesta di risarcimento per 27 milioni di dollari per danni diretti (quelli indiretti sono ancora in corso di definizione) da AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio in emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10 novembre 2008 presso l'aeroporto di Ciampino. ADR respinge ogni responsabilità sull'accaduto. Qualora, a esito delle indagini da parte delle autorità competenti a oggi ancora in corso, risultasse acclarata la responsabilità di ADR, l'eventuale risarcimento risulterebbe coperto dalla polizza RCT del gestore aeroportuale.
- Si segnala che risultano pervenute circa 150 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, *handler* e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 100 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2015 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per 67,7 milioni di euro (7,1 milioni di euro al 31 dicembre 2014) nei confronti del Gruppo ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve riconosciute sono rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori; se hanno natura risarcitoria, sono stanziata tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per il Gruppo ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

10. Rapporti con parti correlate

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

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

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015		2015		31.12.2014		2014	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	11.405	18.221	90	(1.028)	13.687	584	126	(654)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	11.405	18.221	90	(1.028)	13.687	584	126	(654)
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	202	14.740	215	(74.022)	6	13.449	20	(13.456)
Spea Engineering S.p.A.	284	33.635	887	(37.936)	0	105	0	(2.106)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	968	49.343	1.102	(111.958)	488	14.522	20	(15.562)
PARTI CORRELATE								
Leonardo Energia S.c.a.r.l.	238	3.375	359	(20.057)	180	3.768	344	(22.334)
Fiumicino Energia S.r.l.	68	0	169	0	20	0	166	0
Infoblu S.p.A.	0	26	0	(26)	0	0	0	0
Telepass S.p.A.	19	84	62	(335)	23	84	0	(288)
Autogrill S.p.A.	1.564	82	10.463	(532)	862	260	11.139	(699)
United Colors Communications S.A.	0	0	0	0	0	0	0	(400)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	192	335	191	(393)	150	228	150	(285)
Autostrade Tech S.p.A.	0	156	0	(258)	5	646	0	(1.202)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(17)	12	61	12	(50)
Essediese S.p.A.	0	0	0	(32)	0	32	0	(63)
ADR Engineering S.p.A.	0	0	0	0	310	21.713	0	0
Key Management Personnel	0	4.253	0	(6.958)	0	1.755	0	(5.690)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	2.081	8.311	11.244	(28.608)	1.562	28.547	11.811	(31.011)
TOTALE	14.454	75.875	12.436	(141.594)	15.738	43.653	11.957	(47.227)

I rapporti di intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di alcune società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e all'accordo stipulato con la Capogruppo ADR per l'attivazione della procedura di liquidazione dell'IVA di gruppo.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Pavimental: società controllata da Atlantia, svolge per il Gruppo ADR lavori di manutenzione e ammodernamento delle pavimentazioni aeroportuali;

- Spea Engineering: società controllata da Atlantia, che ha fuso per incorporazione nel corso del 2015 ADR Engineering (società controllata da ADR fino a fine 2015), svolge per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori);
- Fiumicino Energia S.r.l.: società controllata da Atlantia, cui fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia - Società consortile a r.l., partecipata da ADR e Fiumicino Energia S.r.l., con rispettive quote del 10% e del 90%. Gli accordi in essere tra ADR e Fiumicino Energia prevedono che nel 2023 la centrale di cogenerazione sarà trasferita a titolo gratuito alla Capogruppo. La società consortile, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino, subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica;
- Autogrill S.p.A. (controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, *royalty*, utenze, parcheggi e servizi vari;
- Telepass (controllata da Atlantia): sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (cosiddetto *key management personnel*) in carica al 31 dicembre 2015 ammontano a 6.958 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nel periodo hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno), retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR.

Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015		2015		31.12.2014		2014	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	293.458	0	(14.894)	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	293.458	0	(14.894)	0	0	0	0
PARTI CORRELATE								
Spea Engineering S.p.A.	0	0	9	0	0	0	0	0
ADR Engineering S.p.A.	0	0	9	0	1.999	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	0	0	9	0	1.999	0	0	0
TOTALE	0	293.458	9	(14.894)	1.999	0	0	0

La passività finanziaria verso Atlantia, nonché i relativi oneri finanziari, sono relativi alle obbligazioni A4 Romulus possedute al 99,87% dalla controllante a conclusione della procedura di *Tender Offer* lanciata dalla stessa nel corso del mese di gennaio 2015 nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 in circolazione.

11. Altre informazioni

11.1 Informativa sull'incendio del 6-7 maggio 2015 presso lo scalo di Fiumicino

Nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 un'area di circa 5.450 mq, ubicata presso il Terminal 3 (di seguito anche "T3") quota partenze lato air side dell'aeroporto di Fiumicino, è stata interessata da un incendio di vaste proporzioni.

Le fiamme e i fumi hanno danneggiato, in particolare, l'area sicurezza e controllo passaporti T3, il nodo di collegamento aree imbarco C-D, parte della galleria transiti e i sistemi impiantistici arrivi e partenze T3.

L'area maggiormente danneggiata è stata immediatamente sottoposta a sequestro con provvedimento della Polizia Giudiziaria del 7 maggio 2015. Tale area è stata restituita alla disponibilità della Società in data 15 giugno 2015 con decreto di dissequestro emesso dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia. ADR ha immediatamente avviato la bonifica e la messa in sicurezza dell'area dissequestrata.

Sotto il profilo dell'operatività, dalle ore 8:00 alle ore 13:00 del 7 maggio 2015, l'aeroporto di Fiumicino è stato interdetto al 100% dei voli in partenza e in arrivo, con la sola esclusione dei voli intercontinentali. A seguito dell'incontro svoltosi nella medesima giornata con ENAC e altri soggetti istituzionali coinvolti nella gestione dell'emergenza, finalizzato a verificare lo stato del Terminal 3 e a condividere le modalità di intervento, a partire dal pomeriggio dello stesso giorno è ripresa gradualmente l'operatività dell'aeroporto fino al 50% della capacità operativa allocata.

ADR ha intrapreso azioni orientate al ripristino dell'operatività aeroportuale nel rispetto prioritario della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, incaricando immediatamente una società specializzata, leader nel campo del risanamento da sinistri da incendio, per l'esecuzione delle attività emergenziali di bonifica e decontaminazione. Lo scalo è tornato pienamente operativo, anche per i voli di breve-medio raggio, dal 19 luglio 2015 a seguito della riapertura del Molo D.

I punti vendita commerciali impattati dall'incendio, in subconcessione a soggetti terzi, sono stati complessivamente 114; 20 di questi risultano permanentemente compromessi e, quindi, ancora chiusi alla fine dell'esercizio. ADR, nell'immediatezza dell'evento occorso, ha anche commissionato alla società HSI Consulting il monitoraggio sulla qualità dell'aria; le indagini sono state tarate sulla ricerca degli agenti inquinanti presenti nelle situazioni post-incendio, per effetto della combustione, conformandosi alle norme di riferimento nazionali e internazionali per casi simili e in base alle attività svolte sul territorio nazionale da Organismi Pubblici.

ADR ha reso noto che, sulla base dei monitoraggi della qualità dell'aria, i dati relativi agli agenti inquinanti, parametrati dalla legislazione nazionale (D. Lgs. 81/2008), si sono sempre rivelati inferiori ai limiti - tranne un solo giorno e per un solo agente (il toluene) in cui l'area interessata era chiusa al traffico per lavori di bonifica - e, per quanto concerne specificamente la diossina, in assenza di uno specifico standard nella normativa nazionale, i relativi dati si sono rivelati sempre significativamente inferiori ai limiti previsti dalla legge tedesca, unico Paese UE ad aver stabilito dei parametri di riferimento per tale agente. ADR ha, inoltre, comunicato regolarmente i risultati dei propri monitoraggi ai passeggeri e agli operatori.

Il 26 maggio 2015, con decreto del Giudice delle Indagini Preliminari competente, è stato disposto, a fini precauzionali e cautelari, il sequestro preventivo ex art. 321 c.p.p. del Molo D del Terminal 3, con autorizzazione all'accesso al solo fine di stabilire il ripristino delle condizioni di salubrità degli ambienti di lavoro.

Su istanza di ADR, a esito dell'adempimento delle relative prescrizioni, con provvedimento del 19 giugno 2015, è stato disposto il dissequestro del Molo D, con la prescrizione di espletare una completa, omogenea e contemporanea bonifica delle aree commerciali, demandando all'Autorità di Vigilanza il relativo monitoraggio; ADR ha reso noto di aver adempiuto a tutte le prescrizioni in merito.

La Procura della Repubblica di Civitavecchia ha aperto due procedimenti penali in relazione all'evento incendio.

- il primo procedimento in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo), nell'ambito del quale, in data 25 novembre 2015, è stato emesso il provvedimento ex art.415 bis c.p.p. di avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) dell'allora Amministratore Delegato di ADR nella sua qualità di "datore di lavoro" della Società, (iii) del Responsabile del Distaccamento dei Vigili del Fuoco e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC);
- il secondo procedimento, di natura contravvenzionale, avente ad oggetto violazioni in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, di cui al D. Lgs. 81/2008, contestate all'allora Amministratore Delegato di ADR, in qualità di "datore di lavoro" della Società, e due dirigenti del Gruppo ADR aventi medesimo ruolo e funzione nelle due società controllate (ADR Security e Airport Cleaning), per il quale i soggetti indicati sono stati tutti ammessi al pagamento delle ammende e, di conseguenza, si sono realizzate le condizioni per la dichiarazione di estinzione delle contravvenzioni contestate.

Alla data odierna risultano in corso le attività di ADR e dei periti assicurativi finalizzate alla quantificazione dei danni subiti direttamente e indirettamente, rispetto ai quali si attiveranno le relative coperture assicurative e le possibili tutele contrattuali e di legge.

Sono, inoltre, in corso, le attività peritali relative alle richieste di risarcimento pervenute da terzi.

Per l'analisi del trattamento contabile nel presente Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015, si rinvia alle seguenti note illustrative: Nota 6.9 Altre attività correnti, Nota 6.13 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, Nota 6.14 Altri fondi per rischi e oneri, Nota 7.1 Ricavi, Nota 7.3 Costi per servizi, Nota 7.5 Altri costi operativi e Nota 9.5 Contenzioso.

11.2 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del *management*, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nell'ambito del progetto di integrazione tra Atlantia e Gemina, l'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 ha approvato l'estensione dei piani di incentivazione anche a personale o amministratori di ADR, in modo da rendere coerenti i sistemi di incentivazione di lungo termine dell'intero gruppo Atlantia risultante a seguito della fusione.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2015, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo ADR. Inoltre, sono indicati i *fair value* unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito.

	N. DIRITTI ASSEGNATI	N. DIRITTI DECADUTI	N. DIRITTI AL 31.12.2015	SCADENZA VESTING	SCADEN. ESERCIZIO/ ASSEGN.	PREZZO DI ESERCIZIO (EURO)	FAIR VALUE UNITARIO ALLA DATA DI ASSEGN.	SCADENZA ATTESA ALLA DATA DI ASS. (ANNI)	TASSO DI INTERESSE PRIVO DI RISCHIO	VOLATILITÀ ATTESA (=STORICA)	DIVIDEN DI ATTESI ALLA DATA DI ASSEGN.
PIANI DI STOCK OPTION 2011 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	494.903	(74.272)	420.631	8.11.2016	9.11.2019	16,02	2,65	6	0,86%	29,5%	5,62%
PIANI DI STOCK GRANT 2011 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	62.880	(11.419)	51.461	8.11.2016	9.11.2018	na	11,87	4 -5	0,69%	28,5%	5,62%
PIANI DI PHANTOM STOCK OPTION 2014 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	766.032	(150.723)	615.309	9.05.2017	9.05.2020	na	2,88	6	1,10%	28,9%	5,47%
PIANI DI PHANTOM STOCK OPTION 2014 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	764.456	(29.871)	734.585	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	6	1,01%	25,8%	5,32%

11.3 Compensi alla società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-*duodecies* del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo *network* (in migliaia di euro):

TIPOLOGIA DI SERVIZI	SOGGETTO CHE HA EROGATO IL SERVIZIO	DESTINATARIO	COMPENSI 2015
Revisione contabile	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR	157
Servizi di attestazione	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR	45
Altri servizi (*)	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR	112
Altri servizi	Ernst & Young Financial Business Advisory S.p.A.	ADR	332
Revisione contabile	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR Tel S.p.A. ADR Assistance S.r.l. ADR Security S.r.l. ADR Mobility S.r.l. Airport Cleaning S.r.l. Romulus Finance S.r.l.	91
Altri servizi (**)	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR Tel S.p.A. ADR Assistance S.r.l. ADR Security S.r.l. ADR Mobility S.r.l. Airport Cleaning S.r.l. Romulus Finance S.r.l.	4
TOTALE			741

(*) *Comfort letter* nuovo programma emissione obbligazionaria, sottoscrizione modelli Unico e 770

(**) Sottoscrizione modelli Unico e 770

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

Nel corso del 2015, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con terze parti.

Tra gli eventi significativi non ricorrenti si segnala l'incendio del T3 del maggio 2015; per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 11.1.

12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- In data 15 gennaio 2016, a seguito dell'esito di voto favorevole del *noteholder* Atlantia e una volta espletate le procedure di approvazione dei *waiver*, sono divenute efficaci le modifiche richieste da ADR con la lettera formalizzata in data 30 novembre 2015 (vedi il paragrafo relativo ai Rischi finanziari).

In data 20 gennaio 2016, la Società ha emesso un'ulteriore richiesta di *waiver* con l'obiettivo di ottenere il completo e definitivo rilascio della struttura contrattuale Romulus del 2003 per addivenire così a una sostanziale equiparazione delle *notes* Romulus A4 del 2003 alle *notes corporate* emesse da ADR nel 2013 a valere sul proprio Programma EMTN. In questo modo ADR verrebbe a dotarsi in definitiva di una struttura di debito omogenea e coerente, che comprenderebbe anche l'ultima quota residua di finanziamento riconducibile all'operazione di cartolarizzazione risalente ormai a circa 13 anni fa.

L'operazione proposta si incentra su un accordo di accollo liberatorio, ai sensi dell'art. 1273 c.c., sottoscritto tra Romulus Finance e ADR, con il consenso di tutti i creditori di Romulus, in forza del quale ADR verrebbe ad assumere tutte le attività e passività che lo *Special Purpose Vehicle* Romulus Finance oggi vanta 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.).

Contrattualmente tale accordo si configurerebbe come segue:

- (i) una *Issuer Substitution* attraverso cui ADR verrebbe ad assumere il debito e tutte le obbligazioni di pagamento relativi alle *Class A4 notes* direttamente verso i *noteholders* A4;
- (ii) una *novation* del *Cross Currency Swap* in essere esclusivamente finalizzata, a parità di altre condizioni, a sostituire Romulus Finance con ADR quale controparte *swap* negli attuali contratti;
- (iii) la cancellazione mediante compensazione della residua linea di finanziamento A4 tra Romulus Finance e ADR in conseguenza di quanto stabilito al precedente punto (i).

In particolare, in conseguenza dell'integrale estinzione della linea di finanziamento A4 di cui al precedente punto (iii) attualmente in essere tra Romulus Finance (in qualità di finanziatore) e ADR (in qualità di prenditore), verrebbe 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. Per effetto della liberazione del *Security Package* in discorso, ADR avrebbe altresì la facoltà di far decadere, anche l'accordo denominato *Intercreditor Agreement* che attualmente lega tutti i creditori finanziari della Società, facendo, di fatto, collassare l'intero assetto contrattuale (e i relativi vincoli) legati alla cartolarizzazione Romulus, in modo da consentire, per il futuro, una completa indipendenza delle diverse linee di finanziamento in capo ad ADR.

Con l'approvazione di questa operazione, che comprende anche l'accordo tra le parti per la cancellazione del contratto denominato "*Account Bank Agreement*", verrebbe definitivamente eliminata ogni residua interferenza della struttura di cartolarizzazione Romulus del 2003 sull'impianto contrattuale esistente e sui contratti su cui sarà impostato il nuovo debito assunto in futuro da ADR.

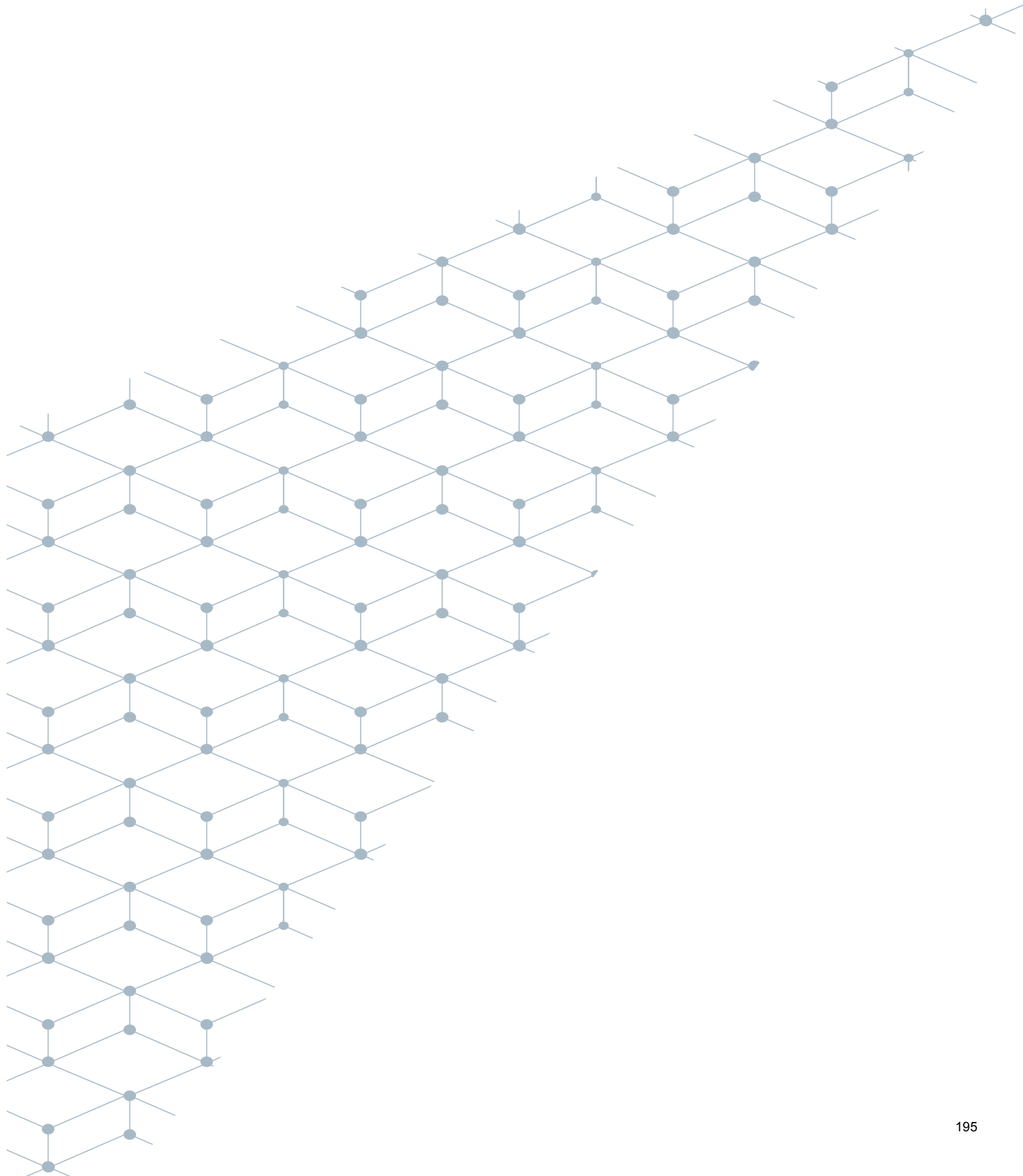
- In data 12 gennaio 2016 si è svolta la prima riunione della Conferenza dei servizi indetta dalla Regione Lazio sul Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino presentato da ADR. La Conferenza dei servizi ha carattere meramente istruttorio e non decisivo, poiché è competenza 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

- La legge 22 gennaio 2016, n. 9 di conversione con modificazioni del D.L. n. 185/2015 "Misure urgenti per interventi nel territorio", ha confermato l'abrogazione dell'art. 71, c. 3-bis del D.L. n. 1/2012 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. In data 4 febbraio 2016, a seguito di istanza di ENAC, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 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.
- L'ordinanza del TAR Lazio del 19 febbraio 2016 ha accolto parzialmente l'istanza cautelare di Easyjet nel ricorso promosso dal vettore per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 29 ottobre 2015 che ha previsto l'ultimo incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco da destinare all'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale. Il TAR ha "sospeso l'efficacia dell'atto impugnato limitatamente alla previsione dell'addizionale per il periodo 1 gennaio 2016 – 20 febbraio 2016". L'udienza di merito si terrà il 30 giugno 2016.

Il Consiglio di Amministrazione

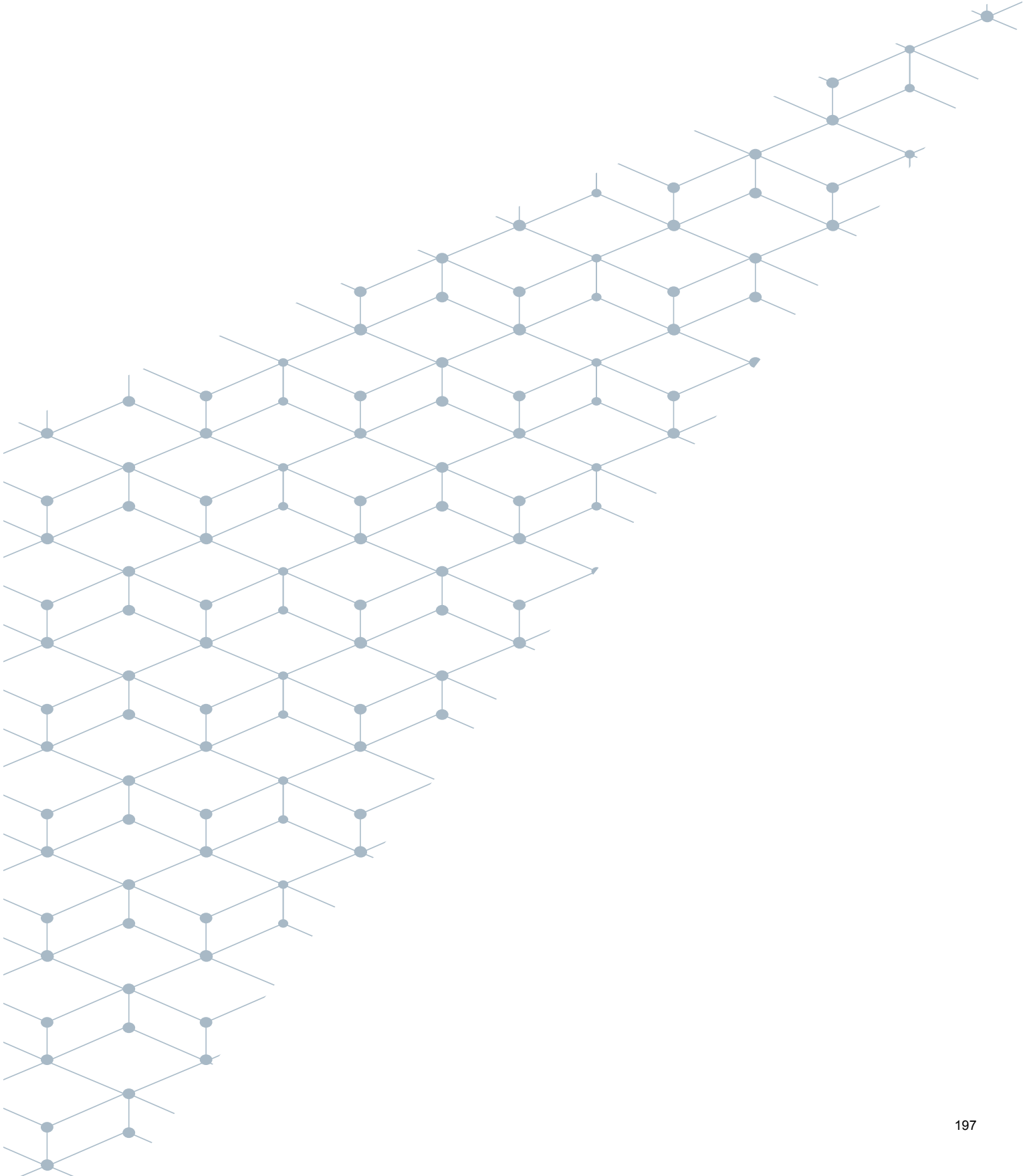
ALLEGATI



Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE (EURO)	SOCI	% POSSESSO	INTERESSENZA GRUPPO ADR	%	METODO DI CONSOLIDAMENTO O CRITERIO DI VALUTAZIONE
CAPOGRUPPO									
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743					
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Sviluppo S.r.l.	99 1	100		Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100		Integrale
ADR Sviluppo S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Attività immobiliare	Euro	100.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100		Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100		Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100		Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100		Integrale
SPECIAL PURPOSE ENTITY									
Romulus Finance S.r.l.	Conegliano (Treviso)	Cartolarizzazione Crediti	Euro	10.000	n/a	-			Integrale
IMPRESE COLLEGATE									
Pavimental S.p.A.	Roma	Edilizia e costruzione	Euro	10.116.452,45	Aeroporti di Roma S.p.A.	20			Valutata con il metodo del patrimonio netto
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20			Valutata con il metodo del patrimonio netto
Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione	Roma	Studio regole europee sul trasporto	Euro	82.633	Aeroporti di Roma S.p.A.	25			Valutata al costo
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	Tessera (Venezia)	Catering aeroportuale	Euro	103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20			Valutata al costo
ALTRE PARTECIPAZIONI									
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	7.755.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	16,57			Valutata al costo
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15			Valutata al costo
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	10			Valutata al costo

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 32475504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 e 16 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

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

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio consolidato del gruppo Aeroporti di Roma, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2015, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note illustrative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio consolidato sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio consolidato dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio consolidato dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio consolidato nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: Via Po, 32 - 00198 Roma
Capitale Sociale € 1.402.500,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. 250904
P.IVA 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2015, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Richiamo di informativa

Nella notte tra il 6 ed il 7 maggio 2015 si è sviluppato un incendio di vaste proporzioni che ha danneggiato alcune aree all'interno del Terminal 3 dell'Aeroporto di Fiumicino. Le indagini preliminari della magistratura finalizzate alla puntuale ricostruzione dell'evento per accertare eventuali responsabilità si sono concluse, mentre le attività della Società e dei periti assicurativi finalizzate alla quantificazione dei danni sono ancora in corso. Gli Amministratori forniscono nelle note illustrative una descrizione degli eventi accaduti, delle azioni intraprese dalla Società per il ritorno alla piena operatività, delle valutazioni effettuate e dei conseguenti effetti contabili. Il nostro giudizio non contiene rilievi con riferimento a tale aspetto.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio consolidato

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, e della sezione relativa alle informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98, la cui responsabilità compete agli amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A., con il bilancio consolidato del gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98 sopra richiamate, sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2015.

Roma, 21 Marzo 2016

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Luigi Facci
(Socio)

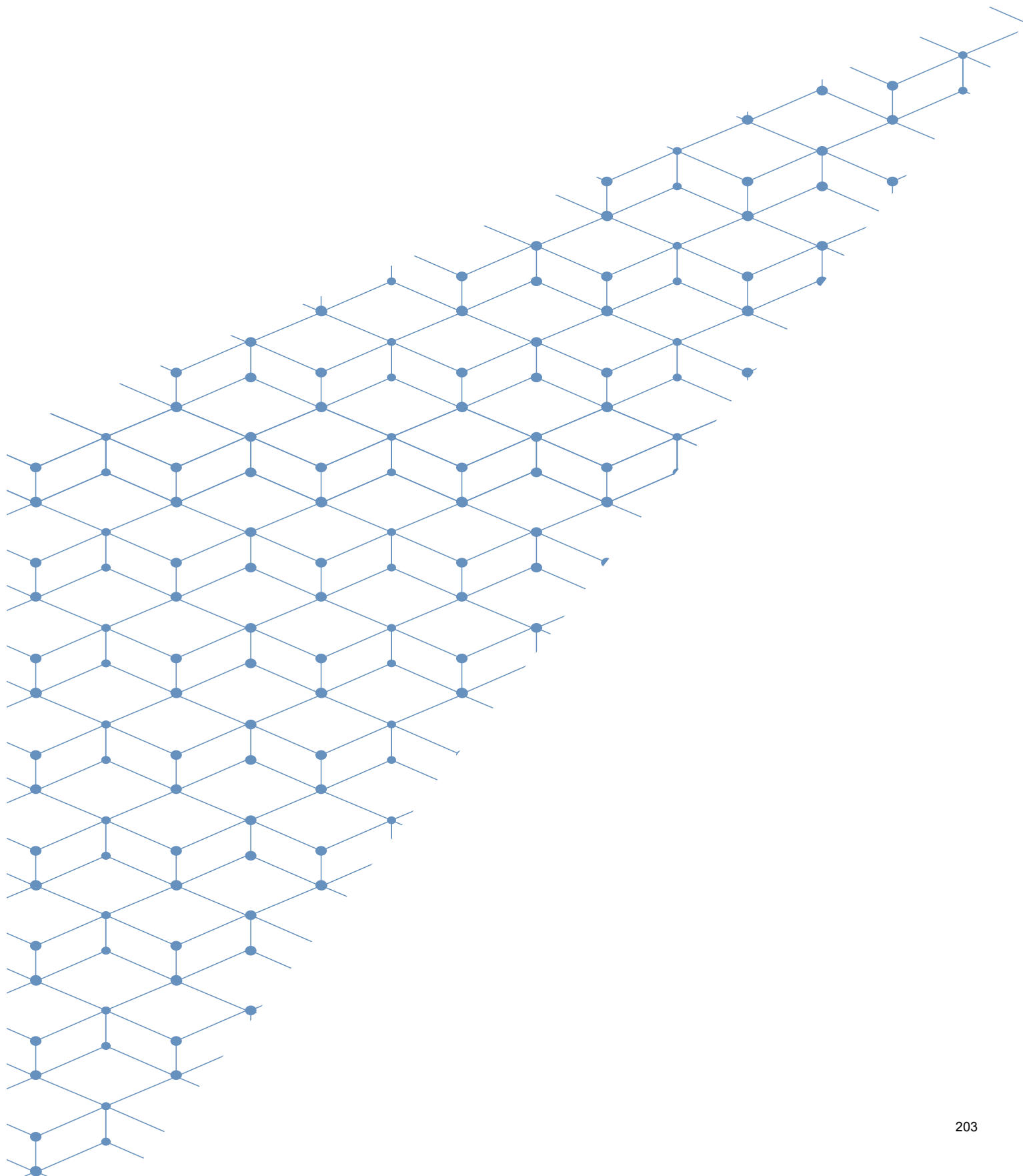


**BILANCIO
DI ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2015**

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015

PROSPETTI CONTABILI DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.	203
Situazione patrimoniale-finanziaria	204
Conto economico	206
Conto economico complessivo	207
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	208
Rendiconto finanziario	209
NOTE ILLUSTRATIVE DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.	211
1. Informazioni generali	212
2. Forma e contenuto del bilancio	213
3. Principi contabili applicati	213
4. Contratto di concessione	227
5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	230
6. Informazioni sulle voci di conto economico	250
7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	258
8. Altre garanzie, impegni e rischi	262
9. Rapporti con parti correlate	276
10. Altre informazioni	279
11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	283
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	285
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	288
ALLEGATI	292
Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2014 di Atlantia S.p.A.	293
Allegato 2 - Dati patrimoniali ed economici delle società controllate e collegate	294

PROSPETTI CONTABILI DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.



Situazione patrimoniale-finanziaria

ATTIVITÀ (MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	31.12.2015	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2014	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	5.1	35.578		17.175	
Diritti concessori		2.033.976		1.959.689	
Altre attività immateriali		14.357		20.567	
Attività immateriali	5.2	2.048.333		1.980.256	
Partecipazioni	5.3	35.228		37.643	
Altre attività finanziarie non correnti	5.4	2.925		7.546	
Attività per imposte anticipate	5.5	109.135		120.393	
Altre attività non correnti	5.6	468		457	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.231.667		2.163.470	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		3.433		2.876	
Crediti commerciali		270.206	8.738	217.701	8.662
Attività commerciali	5.7	273.639	8.738	220.577	8.662
Altre attività finanziarie correnti	5.4	10.516		11.822	
Attività per imposte correnti	5.8	12.045	7.081	9.001	9.001
Altre attività correnti	5.9	52.014	4.010	30.240	4.707
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	206.201		338.410	2.977
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		554.415	19.829	610.050	25.347
TOTALE ATTIVITÀ		2.786.082	19.829	2.773.520	25.347

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	NOTE	31.12.2015	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2014	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
(MIGLIAIA DI EURO)					
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		931.923		933.063	
Utile dell'esercizio		134.556		131.023	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	5.11	1.128.704		1.126.311	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	14.176		14.938	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	157.834		153.727	
Altri fondi per rischi e oneri	5.14	23.579		36.239	
Fondi per accantonamenti non correnti		195.589		204.904	
Prestiti obbligazionari		594.005		592.963	
Finanziamenti a medio-lungo termine		327.152	327.152	338.650	338.650
Passività finanziarie non correnti	5.15	921.157	327.152	931.613	338.650
Altre passività non correnti		3.895	2.877	1.337	335
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		1.120.641	330.029	1.137.854	338.985
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	784		643	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	97.990		154.829	
Altri fondi per rischi e oneri	5.14	36.366		9.215	
Fondi per accantonamenti correnti		135.140		164.687	
Debiti commerciali	5.16	243.204	82.316	191.988	67.950
Passività commerciali		243.204	82.316	191.988	67.950
Quota corrente passività finanziarie a medio/lungo termine		16.068	693	16.108	693
Strumenti finanziari - derivati	5.15	7.036		0	
Altre passività finanziarie correnti		7.332	7.332	7.075	7.075
Passività finanziarie correnti	5.15	30.436	8.025	23.183	7.768
Passività per imposte correnti	5.8	17.089	17.089	2.167	
Altre passività correnti	5.17	110.868	1.397	127.330	1.420
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		536.737	108.827	509.355	77.138
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		2.786.082	438.856	2.773.520	416.123

Conto economico

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2015	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	2014	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
RICAVI	6.1				
Ricavi da gestione aeroportuale		757.980	37.333	710.666	36.707
Ricavi per servizi di costruzione		154.419		70.142	
Altri ricavi operativi		28.821	5.311	23.959	4.940
TOTALE RICAVI		941.220	42.644	804.767	41.647
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(31.973)	(20.057)	(32.387)	(22.184)
Costi per servizi	6.3	(511.350)	(225.698)	(317.092)	(123.453)
Costo per il personale	6.4	(76.990)	(5.055)	(69.685)	(4.633)
Canoni concessori		(33.599)		(31.464)	
Costo per godimento beni di terzi		(3.458)		(3.508)	
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		65.620		(14.859)	
Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri		(20.602)		(5.135)	
Altri costi		(9.613)	(990)	(16.579)	
Altri costi operativi	6.5	(1.652)	(990)	(71.545)	
Ammortamento attività materiali	5.1	(5.059)		(3.364)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	5.2	(62.324)		(61.981)	
Ammortamento altre attività immateriali	5.2	(3.345)		(2.946)	
Ammortamenti (Svalutazioni) ripristini di valore	5.3	0		205	
TOTALE COSTI		(692.693)	(251.800)	(558.795)	(150.270)
RISULTATO OPERATIVO		248.527		245.972	
Proventi finanziari	6.6	15.629	12.324	11.974	9.934
Oneri finanziari	6.6	(48.208)	(21.965)	(56.081)	(24.018)
Utile (perdite) su cambi	6.6	126		227	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI		(32.453)	(9.641)	(43.880)	(14.084)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		216.074		202.092	
Imposte sul reddito	6.7	(81.518)		(71.069)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		134.556		131.023	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE DELL'ESERCIZIO		134.556		131.023	

Conto economico complessivo

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2015	2014
UTILE DELL'ESERCIZIO (A)		134.556	131.023
Parte efficace degli utili (perdite) sugli strumenti di copertura (<i>cash flow hedge</i>)	5.15	(7.036)	134
Effetto fiscale relativo agli altri utili (perdite)		1.935	(37)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(5.101)	97
Utili (perdite) attuariali su benefici a dipendenti iscritti a Patrimonio netto	5.12	481	(1.505)
Effetto fiscale relativo agli altri utili/(perdite) attuariali		(132)	414
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		349	(1.091)
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(4.752)	(994)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO		129.804	130.029

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPREZZO AZIONI	RISERVA CASH FLOW HEDGE	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE DELL'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31 DICEMBRE 2013	62.225	12.462	667.389	(97)	152.401	83.163	977.543
Utile dell'esercizio						131.023	131.023
Altre componenti dell'utile complessivo:							
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati (<i>cash flow hedge</i>), al netto dell'effetto fiscale				97			97
Utili (perdite) da stime attuariali, al netto dell'effetto fiscale					(1.091)		(1.091)
Utile complessivo dell'esercizio				97	(1.091)	131.023	130.029
Destinazione utile					83.163	(83.163)	0
Operazioni relative a società controllate					17.981		17.981
Altre variazioni					758		758
SALDO AL 31 DICEMBRE 2014	62.225	12.462	667.389	0	253.212	131.023	1.126.311
Utile dell'esercizio						134.556	134.556
Altre componenti dell'utile complessivo:							
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> degli strumenti derivati (<i>cash flow hedge</i>), al netto dell'effetto fiscale				(5.101)			(5.101)
Utili (perdite) da stime attuariali, al netto dell'effetto fiscale					349		349
Utile complessivo dell'esercizio				(5.101)	349	134.556	129.804
Distribuzione dividendi						(128.183)	(128.183)
Destinazione utile					2.840	(2.840)	0
Fusione per incorporazione di ADR Advertising					213		213
Altre variazioni					559		559
SALDO AL 31 DICEMBRE 2015	62.225	12.462	667.389	(5.101)	257.173	134.556	1.128.704

Rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	NOTE	2015	2014
Utile dell'esercizio		134.556	131.023
Rettificato da:			
Ammortamenti	5.1/5.2	70.728	68.291
Accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		91.392	100.518
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi		3.004	8.067
Variazioni altri fondi		14.155	(4.818)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni		0	(205)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		13.061	5.655
Altri costi (Ricavi) non monetari		1.697	2.581
Variazioni del capitale circolante e altri variazioni		(24.857)	2.445
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		303.736	313.557
Investimenti in attività materiali	5.1	(23.782)	(12.016)
Investimenti in attività immateriali	5.2	(141.063)	(65.834)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuale		(146.933)	(85.659)
Investimenti in partecipazioni		(500)	(26.292)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni, e rami di azienda		10.016	17.169
Variazione netta delle altre attività non correnti		(11)	6
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(302.273)	(172.626)
Dividendi corrisposti		(128.183)	0
Emissione di prestiti obbligazionari	5.15	0	(225)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	5.15	(10.646)	(604.579)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(39)	12.286
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		4.939	14.017
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(133.929)	(578.501)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		(132.466)	(437.570)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	5.10	331.334	768.904
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	5.10	198.868	331.334

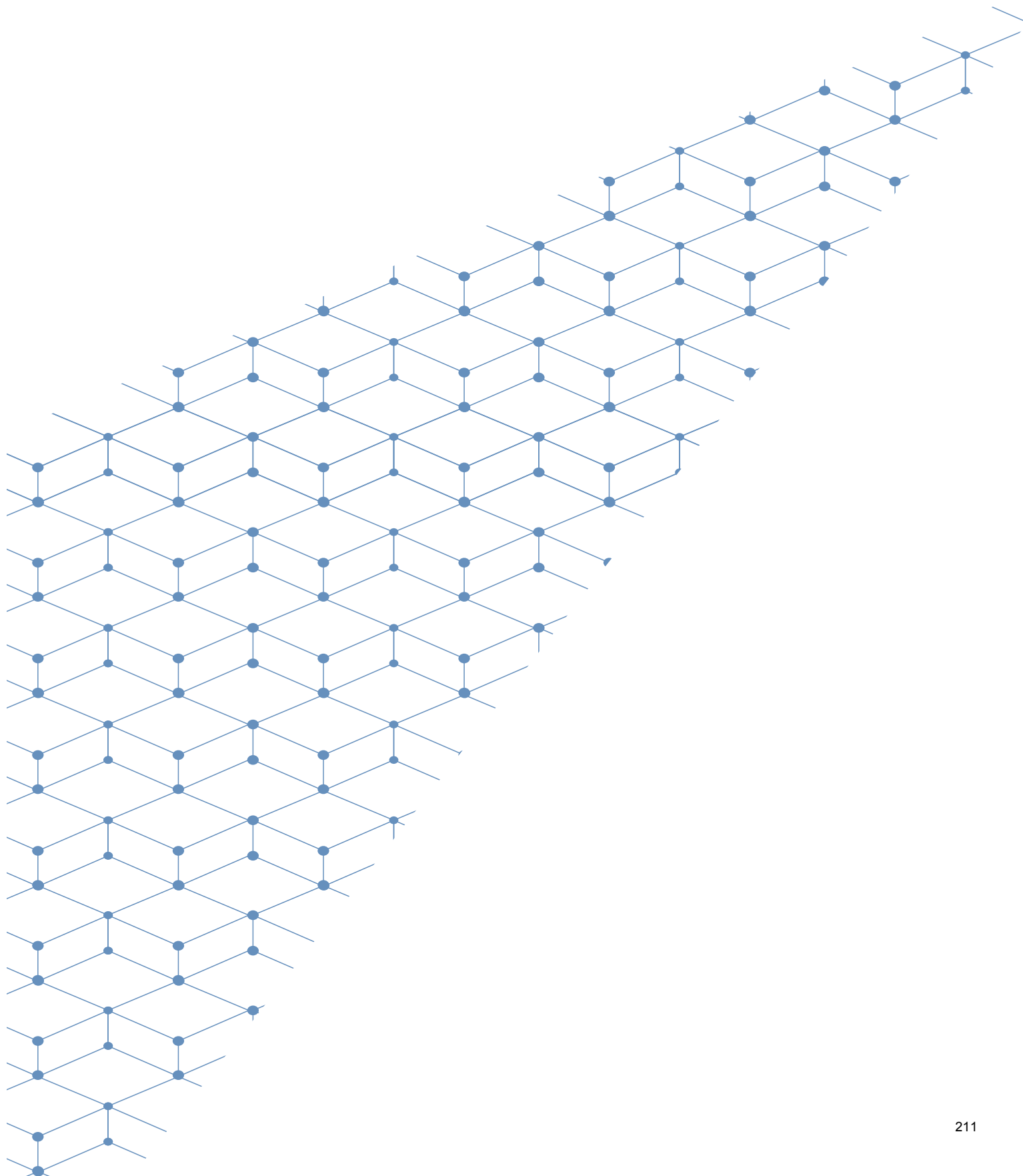
Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	331.334	768.904
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	338.410	770.205
Rapporti di conto corrente con società controllate	(7.076)	(1.301)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	198.868	331.334
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	206.200	338.409
Rapporti di conto corrente con società controllate	(7.332)	(7.075)

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)		2015	2014
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)		56.535	79.047
Interessi attivi incassati		596	2.025
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte		53.990	32.662
Dividendi ricevuti		12.227	9.885

NOTE ILLUSTRATIVE DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.



1. Informazioni generali

Aeroporti di Roma S.p.A.¹ (di seguito la “Società” o “ADR”) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale romano in forza di rapporto concessorio sottoscritto tra l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (“ENAC”) e ADR stessa. Il 21 dicembre 2012 è stata approvata dal Presidente del Consiglio dei Ministri la nuova Convenzione-Contratto di Programma (“Contratto di Programma”), sottoscritta fra ADR ed ENAC il 25 ottobre 2012 in base alla quale ADR assume il compito di gestire il sistema aeroportuale direttamente e indirettamente attraverso le società controllate, cui sono state attribuite specifiche attività.

La Società ha sede legale in Fiumicino, Via dell’Aeroporto di Fiumicino 320, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050.

Alla data del presente Bilancio, Atlantia S.p.A. (“Atlantia”) è l’azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (59.687.641, pari al 95,92% del capitale) ed esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società. L’informativa sull’attività di direzione e coordinamento richiesta dall’art. 2497 *bis* del Codice Civile è riportata nell’Allegato 1.

ADR, detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, provvede anche alla predisposizione del Bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato unitamente al presente Bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 2 marzo 2016 e sottoposto a revisione da parte di Reconta Ernst & Young S.p.A.

Il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

Nell’esercizio 2015, la controllata al 100% ADR Advertising S.p.A. (“ADR Advertising”) è stata fusa per incorporazione in ADR. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 10.4 Fusione per incorporazione di ADR Advertising in ADR.

¹ Leonardo S.p.A. (ora ADR) è stata costituita in data 25 gennaio 2000¹ con l’obiettivo di detenere partecipazioni in società di gestione aeroportuale. In data 31 luglio 2000, in esito al processo di privatizzazione di ADR, Leonardo S.p.A. ha acquisito dall’IRI S.p.A. (ora Fintecna S.p.A.) il 51,148% del capitale di ADR, società di gestione aeroportuale, costituita il 12 febbraio 1974. Tale partecipazione è aumentata al 95,860% per effetto delle offerte pubbliche di acquisto (obbligatoria e residuale) promosse da Leonardo S.p.A. sulle azioni ADR ai sensi dell’art. 106 del D. Lgs. 58/98 che si sono concluse rispettivamente il 6 novembre 2000 e il 23 marzo 2001, nonché per effetto di operazioni di acquisto effettuate sul mercato. Conseguentemente, con decorrenza 29 marzo 2001, a seguito del provvedimento della Borsa Italiana S.p.A., è stata revocata la quotazione ufficiale di Borsa delle azioni ADR, iscritte nel listino dal 24 luglio 1997. In data 16 maggio è stato stipulato l’atto di fusione per incorporazione di ADR in Leonardo, con efficacia dal 21 maggio 2001, essendosi avvalsi della facoltà concessa dall’art. 2503 del C.C. Contestualmente all’incorporazione di ADR in Leonardo S.p.A., questa ha variato la denominazione sociale in ADR.

Le operazioni conseguenti alla fusione sono state imputate al bilancio della incorporante, a decorrere dal 1 gennaio 2001, sia ai fini civilistici che fiscali.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il Bilancio al 31 dicembre 2015 è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS)* emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)* e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, nonché i precedenti *International Accounting Standards (IAS)* e le interpretazioni dello *Standard Interpretations Committee (SIC)* ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni sopra elencati sono di seguito definiti come gli "IFRS".

Il Bilancio è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti Note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti, mentre nel prospetto di conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è stato redatto applicando il metodo indiretto. L'applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel "*Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements*" e non si sono verificate criticità che abbiano richiesto il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta sia la valuta funzionale di ADR che quella della presentazione del bilancio.

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

3. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i principi contabili e i criteri di valutazione più rilevanti applicati nella redazione del Bilancio al 31 dicembre 2015. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, non essendo entrati in vigore, nel corso del 2015, nuovi principi contabili, nuove interpretazioni o modifiche ai principi e alle interpretazioni già in vigore che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio della Società. Le informazioni illustrative delle partecipazioni sono presentate in base all'IFRS 12 "informativa sulle partecipazioni in altre entità".

In particolare, si evidenzia che dall'esercizio 2015 decorre l'applicazione dei seguenti nuovi principi contabili e interpretazioni e/o modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni già in vigore:

- IFRS 3 - Aggregazioni aziendali: le modifiche apportate chiariscono che un corrispettivo potenziale classificato come un'attività o una passività deve essere misurato al *fair value* a ogni data di chiusura dell'esercizio, con rilevazione degli effetti nel conto economico, a prescindere dal fatto che il corrispettivo potenziale sia uno strumento finanziario oppure un'attività o una passività non finanziaria. Inoltre, si chiarisce che il principio in oggetto non è applicabile a tutte le operazioni di costituzione di una *joint venture*;

- IFRS 13 - Misurazione al *fair value*: è stata chiarita e confermata esplicitamente la possibilità di contabilizzare i crediti e i debiti commerciali a breve senza rilevare gli effetti di un'attualizzazione, qualora tali effetti risultino non materiali;
- IFRIC 21 - Tributi: l'interpretazione è applicabile a tutti i prelievi dello Stato diversi da quelli che rientrano nel campo di applicazione di altre norme (ad esempio, IAS 12 - Imposte sul reddito). L'interpretazione chiarisce che un'entità deve riconoscere una passività per un prelievo dello Stato solo quando l'attività che determina l'obbligo di pagamento, come identificato dalla normativa applicabile, si verifica. Inoltre, una passività relativa al prelievo è accantonata progressivamente solo se l'attività da cui deriva il pagamento avviene lungo un arco di tempo. Per un prelievo che sia attivato al raggiungimento di una soglia minima, la passività deve essere stimata e rilevata prima che tale soglia sia raggiunta, qualora si stimi il superamento della soglia nel periodo di misurazione del tributo.

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo storico, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione.

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

- impianti e macchinari: dal 7% al 25%;
- attrezzature: dal 10% al 25%;
- altri beni: dal 10% al 25%.

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

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

Eventuali costi di manutenzione ordinaria sono addebitati al conto economico.

Attività immateriali

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

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

Per le attività immateriali rappresentate dai Diritti concessori, il valore di rilevazione può includere: a) il *fair value* dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione”), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie, corrispondenti alle quote coperte sotto forma di contributo; b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi.

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

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

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato in presenza di eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)”, che sono imputate a conto economico. Le stesse sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Per società controllate si intendono tutte le società sulle quali ADR ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie e operative al fine di ottenere i benefici derivanti dalla loro attività.

Per partecipazioni in società collegate si intendono quelle nelle quali ADR è in grado di esercitare un'influenza significativa, ma non il controllo né il controllo congiunto, attraverso la partecipazione alle politiche decisionali finanziarie e operative della partecipata.

Le attività in altre imprese sono classificabili nella categoria degli strumenti finanziari disponibili per la vendita come definita dallo IAS 39, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, se determinabile, con imputazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da *impairment*, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono rilasciati a conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alle “Riduzioni di valore delle attività”, sono ripristinate nelle altre componenti del conto economico complessivo nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate. Qualora il *fair value* non possa essere attendibilmente determinato, le partecipazioni classificate tra gli strumenti finanziari disponibili per la

vendita sono valutate al costo, rettificato per perdite di valore; in questo caso le perdite di valore non sono soggette a eventuali ripristini.

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

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

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

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

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare ADR, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

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

Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al *fair value* e, successivamente, valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi.

La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi che tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al *fair value* della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo. I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti nella situazione patrimoniale-finanziaria in base al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio. I derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata e risulta compresa tra l'80% e il 125%.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e/o passività oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata a conto economico.

Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfano le condizioni per essere qualificati, ai sensi dello IAS 39, come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Altre attività e passività finanziarie

Le eventuali attività finanziarie per cui esiste l'intenzione e la capacità da parte di ADR di essere mantenute sino alla scadenza, in base a quanto richiesto dallo IAS 39, e le passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal *fair value* del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività e diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili alla acquisizione delle attività e alla emissione delle passività finanziarie. Successivamente alla rilevazione iniziale, tali attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le eventuali attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti a conto economico; le eventuali attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari compresi in tali categorie.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, ADR non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene rischi e benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazioni al *fair value*

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

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

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

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

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

Benefici per i dipendenti

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

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

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

Fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali e Altri fondi per rischi e oneri

Il Fondo per rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.

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

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

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

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

Le attività destinate alla vendita e le passività connesse ad attività destinate alla vendita, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della Situazione

patrimoniale-finanziaria. Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto *fair value*, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ricavi

I ricavi sono rilevati per competenza, nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati: a) i ricavi per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi della proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente; b) i ricavi per prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati; c) i canoni attivi e le *royalty* lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti; d) i proventi per interessi (così come gli oneri per interessi) sono rilevati per competenza, calcolati sul valore delle

relative attività/passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo; e) i dividendi sono rilevati quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Costi

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

Pagamenti basati su azioni

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

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

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

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte: a) le prime, solo se è probabile che vi sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero; b) le seconde, se esistenti, in ogni caso.

Le imposte anticipate e differite sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte anticipate e differite sono imputate al conto economico, ad eccezione di quelle relative a poste rilevate direttamente nel patrimonio netto; in tale ipotesi anche le relative imposte anticipate e/o differite sono imputate nel patrimonio netto.

Le imposte anticipate e differite sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

Si evidenzia che, per il triennio 2014-2016, la controllante Atlantia predispose il Consolidato Fiscale Nazionale, cui ha aderito ADR.

Stime e valutazioni

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

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

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

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

TITOLO DOCUMENTO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DEL DOCUMENTO IASB	DATA DI OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UE
Nuovi principi e nuove interpretazioni contabili		
IFRS 9 - Strumenti finanziari	1° gennaio 2018	Non omologato
IFRS 15 - Ricavi da contratti con i clienti	1° gennaio 2018	Non omologato
Modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti		
Modifiche allo IAS 1 - Iniziativa sulle <i>disclosures</i>	1° gennaio 2016	dicembre 2015
Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 - Chiarimento circa i metodi accettabili di ammortamento	1° gennaio 2016	dicembre 2015
Modifiche all'IFRS 11 - Contabilizzazione dell'acquisizione di una interessenza in una <i>joint operation</i>	1° gennaio 2016	novembre 2015
<i>Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012</i>	1° febbraio 2015	dicembre 2014
<i>Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014</i>	1° gennaio 2016	dicembre 2015

IFRS 9 - Strumenti finanziari

Nel luglio 2014 lo IASB ha emesso in via definitiva l'IFRS 9, principio volto a sostituire l'attuale IAS 39 per la contabilizzazione e valutazione degli strumenti finanziari. Il principio introduce nuove regole di classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, nonché di contabilizzazione delle operazioni di copertura definibili come "*hedge accounting*".

Classificazione e misurazione

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

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

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

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

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

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

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di *trading*, bensì di tipo strategico, il nuovo principio prevede che in sede di

rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo.

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

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

- la rappresentazione degli effetti delle variazioni del *fair value* attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di *fair value* attribuibili alle altre tipologie di rischio;
- l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al *fair value*.

Impairment

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese a ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è, quindi, più necessario che si verifichi un particolare evento ("*trigger event*") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti. I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

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

IFRS 15 - Ricavi da contratti con i clienti

In data 28 maggio lo IASB ha pubblicato il nuovo principio IFRS 15 che sostituisce il precedente principio IAS 18, oltre allo IAS 11, relativo ai lavori su ordinazione, e alle relative interpretazioni IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 e SIC 31.

L'IFRS 15 stabilisce i principi da seguire per la rilevazione dei ricavi derivanti dai contratti con i clienti, ad eccezione di quei contratti che ricadono nell'ambito di applicazione dei principi aventi ad oggetto i contratti di leasing, i contratti di assicurazione e gli strumenti finanziari.

Il nuovo principio definisce un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l'importo dei ricavi da iscrivere in bilancio. In base al nuovo principio, l'ammontare che l'entità rileva come ricavo deve riflettere il corrispettivo a cui essa ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

Inoltre, per l'iscrizione del ricavo è enfatizzata la necessità di probabilità di ottenimento/incasso dei benefici economici legati al provento; per i lavori in corso su ordinazione, attualmente regolati dallo IAS 11, si introduce il requisito di procedere all'iscrizione dei ricavi tenendo anche conto dell'eventuale effetto di attualizzazione derivante da incassi differiti nel tempo.

In sede di prima applicazione, qualora non risulti possibile procedere all'applicazione retrospettiva del nuovo principio, è previsto un approccio alternativo ("*modified approach*") in base al quale gli effetti derivanti dall'applicazione del nuovo principio devono essere rilevati nel patrimonio netto iniziale dell'esercizio di prima applicazione.

Modifiche allo IAS 1 - Iniziativa sulle *disclosures*

Nel dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 1, con il fine di fornire taluni chiarimenti alle informazioni da includere nelle note illustrative. Più in particolare, sono state apportate alcune modifiche all'informativa da fornire con riferimento a:

- il concetto di materialità, ossia la rilevanza delle informazioni da fornire in bilancio;
- le voci da presentare nei prospetti di bilancio;
- la struttura delle note;
- le politiche contabili;
- le modalità di presentazione nel conto economico complessivo degli effetti economici correlati alle partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto.

Trattandosi di modifiche attinenti alla classificazione delle voci di bilancio e alle informazioni da fornire nelle note, queste non comportano impatti sui saldi del bilancio della Società.

Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 - Chiarimento circa i metodi accettabili di ammortamento

Nel maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche ai principi IAS 16 - Immobili, impianti e macchinari, e IAS 38 - Attività immateriali che mirano a chiarire quali metodologie di ammortamento risultano accettabili. In particolare, ribadendo la necessità che il metodo di ammortamento utilizzato debba riflettere la modalità con cui i benefici economici futuri incorporati nell'attività si prevede che saranno consumati dall'impresa, si introduce la presunzione di non appropriatezza di un criterio di ammortamento basato sui ricavi che possono essere generati dall'attività (materiale o immateriale); ciò in quanto lo IASB ritiene che i ricavi che possono essere generati da un'attività riflettano fattori che non sono direttamente legati al consumo dei benefici economici incorporati nell'attività stessa.

Per quanto attiene alle attività immateriali, è inoltre specificato che nella scelta del criterio di ammortamento l'entità debba considerare i fattori limitanti e predominanti che risultano inerenti all'attività immateriale stessa e che la summenzionata presunzione possa essere superata solamente in circostanze limitate, ad esempio qualora (i) l'attività immateriale risulti espressa in funzione di un certo ammontare di ricavi ottenibili dalla medesima attività oppure (ii) quando sia possibile dimostrare che i ricavi e il consumo dei benefici economici dell'attività immateriale siano altamente correlati.

Modifiche all'IFRS 11 - Contabilizzazione dell'acquisizione di una *joint operation*

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 11 - Accordi congiunti aventi l'obiettivo di fornire una guida sulla contabilizzazione, da parte degli investitori, dell'acquisizione di un'interessenza in una *joint operation* che costituisca o contenga un *business*.

Annual Improvements to IFRSs: 2010 - 2012

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2010 - 2012 cycle*".

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per la Società si riferiscono a:

- IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni: sono state apportate delle modifiche alle definizioni di "*vesting condition*" e di "*market condition*" e aggiunte le ulteriori definizioni di "*performance condition*" e "*service condition*" per la rilevazione dei piani di compensi basati su azioni;
- IFRS 8 - Settori operativi: gli emendamenti introdotti richiedono di dare informativa delle valutazioni fatte dal *management* nell'applicazione dei criteri di aggregazione dei segmenti operativi, inclusa una descrizione dei segmenti operativi aggregati e degli indicatori economici considerati nel determinare se tali segmenti operativi abbiano "caratteristiche economiche simili". Inoltre, la riconciliazione tra il totale delle attività dei segmenti operativi e il totale delle attività dell'entità deve essere fornita solamente se il totale delle attività dei segmenti operativi è regolarmente fornito alla Direzione aziendale.

Annual Improvements to IFRSs: 2012 - 2014

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2012 - 2014 cycle*".

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per la Società si riferiscono a:

- IFRS 7 - Informazioni sugli strumenti finanziari: le modifiche eliminano le incertezze su come l'informativa relativa alla compensazione delle attività e passività finanziarie (entrata in vigore a partire dagli esercizi che hanno avuto inizio dall'1 gennaio 2013 o data successiva) debba essere inclusa nei bilanci intermedi; il documento chiarisce che l'informativa sulla compensazione di attività e passività finanziarie non è esplicitamente richiesta per tutti i bilanci intermedi. Tuttavia, tale informativa potrebbe essere necessaria per rispettare i requisiti previsti dallo IAS 34, nel caso si tratti di un'informazione significativa;
- IAS 19 - Benefici ai dipendenti: il documento chiarisce che le obbligazioni societarie di alta qualità, utilizzate per determinare il tasso di sconto dei benefici relativi ai piani successivi al rapporto di lavoro, devono essere denominate nella stessa valuta utilizzata per il pagamento dei benefici. Le modifiche precisano, inoltre, che l'ampiezza del mercato di tali obbligazioni da considerare nella determinazione del tasso deve essere esaminata facendo riferimento alla valuta;
- IAS 34 - Bilanci intermedi: sono introdotte delle modifiche al fine di chiarire i requisiti nel caso in cui l'informativa richiesta è presentata nella relazione finanziaria infrannuale, ma al di fuori del bilancio intermedio. In particolare, si precisa che tale informativa possa essere inclusa attraverso un rinvio dal bilancio intermedio ad altre sezioni della relazione finanziaria infrannuale, a condizione che quest'ultimo documento sia disponibile ai lettori del bilancio intermedio nella stessa modalità e con gli stessi tempi del bilancio intermedio.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, ad eccezione di quelle relative allo IAS 1, ADR sta valutando gli eventuali impatti attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

4. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

ADR ha, come oggetto sociale, la costruzione e l'esercizio di aeroporti o di parte di essi, nonché l'esercizio di qualsiasi attività connessa o complementare al traffico aereo di qualunque tipo o specialità. Tale scopo viene conseguito sulla base di un rapporto di Concessione rilasciato dall'ENAC.

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

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

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

Durata della Concessione

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

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

Oggetto della Concessione

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

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

Proventi

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

L’art. 10 del Contratto di Programma elenca dettagliatamente i proventi della concessionaria, prevedendo anche l’“equo corrispettivo” da riconoscere alla stessa da chiunque svolga, anche occasionalmente, nell’ambito degli aeroporti in concessione un’attività non *aviation* a fine di lucro, non altrimenti compensata.

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

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

Il canone concessorio

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

Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone (“WLU” - *Work Load Unit*) è stato adottato a seguito del Decreto dell’Agenzia del Demanio 30 giugno 2003. La WLU corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell’annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell’Agenzia del Demanio, fino al 2015.

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

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

Il regime dei beni

Il Contratto di Programma regola all’art.12 il regime di possesso dei beni da parte della Concessionaria. Lo stesso è comunque da interpretare insieme con le disposizioni contenute negli artt. 703 e 41 del Codice della Navigazione.

Ulteriori norme contenute nel Contratto di Programma contribuiscono alla definizione dell’inquadramento giuridico dei beni (es. art. 9 comma 7 e art. 20 bis) che, seppur condizionato dalla rilevanza del principio di correlazione all’uso per l’esercizio di attività regolamentate o

alternativamente commerciali (non regolamentate), non differisce in modo significativo dal regime preesistente. In particolare:

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	731.376	701.631
TOTALE	880.481	850.736

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

- i beni acquisiti/realizzati dalla concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio e utilizzati per l'esercizio di attività soggette a regolamentazione tariffaria sono posseduti in regime di proprietà di concessione. Da ciò ne consegue l'obbligo di devoluzione all'Ente concedente alla scadenza naturale della concessione, devoluzione che sarà comunque condizionata al rimborso del loro valore da stabilirsi in base alle nuove regole Convenzionali;
- stesso trattamento è riservato ai beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio, ma utilizzati per l'esercizio di attività commerciali (non regolamentate) purché si tratti di beni immobili;
- nel caso di beni mobili commerciali, invece, il titolo di proprietà è pieno; in capo all'amministrazione concedente viene a essere posto (art. 20 bis 4.d) il diritto di acquisto, alla scadenza naturale della concessione, perfezionabile corrispondendo alla ex Concessionaria il loro valore contabile residuo. In base a quanto previsto dal Contratto di Programma, ADR riceverà, alla scadenza naturale della concessione, da ENAC un corrispettivo pari al valore residuo degli investimenti realizzati. Il valore residuo sarà desunto dalla contabilità regolatoria. a oggi, ADR non ha beni in esercizio il cui valore residuo da contabilità regolatoria sia superiore a zero.

5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

5.1 Attività materiali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014			VARIAZIONE			31.12.2015		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Impianti e macchinari	47.384	(35.922)	11.462	6.366	(3.187)	814	54.323	(38.868)	15.455
Attrezzature industriali e commerciali	10.696	(9.629)	1.067	1.207	(451)	26	11.929	(10.080)	1.849
Altri beni	21.597	(18.510)	3.087	2.437	(1.421)	388	22.860	(18.369)	4.491
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.559	0	1.559	13.772	0	(1.548)	13.783	0	13.783
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	81.236	(64.061)	17.175	23.782	(5.059)	(320)	102.895	(67.317)	35.578

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2013			VARIAZIONE			31.12.2014		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Impianti e macchinari	36.961	(33.912)	3.049	8.126	(2.010)	2.297	47.384	(35.922)	11.462
Attrezzature industriali e commerciali	9.979	(9.170)	809	240	(459)	477	10.696	(9.629)	1.067
Altri beni	20.108	(18.302)	1.806	2.090	(895)	86	21.597	(18.510)	3.087
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.863	0	2.863	1.560	0	(2.864)	1.559	0	1.559
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	69.911	(61.384)	8.527	12.016	(3.364)	(4)	81.236	(64.061)	17.175

Le Attività materiali, pari a 35.578 mila euro (17.175 mila euro al 31 dicembre 2014), si incrementano nell'esercizio di 18.403 mila euro principalmente per effetto degli investimenti, in parte compensati dagli ammortamenti per 5.059 mila euro.

Gli investimenti, pari a 23.782 mila euro, sono riferiti essenzialmente a:

- nell'ambito della classe Impianti e macchinari (6.366 mila euro), a impianti pubblicitari per 2.927 mila euro e macchine ispezione bagagli per 1.552 mila euro;
- nell'ambito della classe Attrezzature industriali e commerciali (1.207 mila euro), ad attrezzature di sicurezza per 1.166 mila euro;
- nell'ambito della classe Altri beni (2.437 mila euro) a macchine elettroniche per 2.236 mila euro;
- nella classe "immobilizzazioni materiali in corso e acconti" (13.772 mila euro), macchine ispezione bagagli per 13.594 mila euro.

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

Le garanzie fornite da ADR ad alcuni finanziatori, aventi ad oggetto i beni mobili (quali impianti, macchinari e beni strumentali, etc.), sono descritte alla Nota 7 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

5.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014			VARIAZIONE			31.12.2015		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori									
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(701.340)	1.477.824	0	(50.096)	0	2.179.164	(751.436)	1.427.728
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	603.158	(121.293)	481.865	136.613	(12.230)	0	739.771	(133.523)	606.248
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	2.782.322	(822.633)	1.959.689	136.613	(62.326)	0	2.918.935	(884.959)	2.033.976
Altre attività	44.618	(38.009)	6.609	4.450	(3.343)	(9)	49.060	(41.353)	7.707
Anticipi a fornitori	13.958	0	13.958	0	0	(7.308)	6.650	0	6.650
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	58.576	(38.009)	20.567	4.450	(3.343)	(7.317)	55.710	(41.353)	14.357
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	2.840.898	(860.642)	1.980.256	141.063	(65.669)	(7.317)	2.974.645	(926.312)	2.048.333

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2013			VARIAZIONE			31.12.2014		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIMENTI	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori									
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(651.244)	1.527.920	0	(50.096)	0	2.179.164	(701.340)	1.477.824
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	554.918	(109.407)	445.511	48.319	(11.885)	(80)	603.158	(121.293)	481.865
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	2.734.082	(760.651)	1.973.431	48.319	(61.981)	(80)	2.782.322	(822.633)	1.959.689
Altre attività	41.043	(35.082)	5.961	3.557	(2.946)	37	44.618	(38.009)	6.609
Anticipi a fornitori	0	0	0	13.958	0	0	13.958	0	13.958
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	41.043	(35.082)	5.961	17.515	(2.946)	37	58.576	(38.009)	20.567
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	2.775.125	(795.733)	1.979.392	65.834	(64.927)	(43)	2.840.898	(860.642)	1.980.256

Le Attività immateriali, pari a 2.048.333 mila euro (1.980.256 mila euro al 31 dicembre 2014), si incrementano di 68.077 mila euro principalmente per effetto degli investimenti pari a 141.063 mila euro solo in parte compensati dagli egli ammortamenti dell'esercizio, pari a 65.669 mila euro.

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 4. In dettaglio:

- Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è stato rilevato contabilmente in sede di fusione per incorporazione di ADR in Leonardo S.p.A. (ora ADR) ed è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR rispetto al valore pro-quota del patrimonio netto della Società;
- Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati da ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 136.613 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il *fair value* dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- lavori di realizzazione dell'area di imbarco F (ex nuovo Molo C) per 76,8 milioni di euro;
- interventi di manutenzione e ottimizzazione *terminal* per 27,1 milioni di euro;
- interventi sull'area d'imbarco A per 23,5 milioni di euro;
- interventi Pista 3 per 54,7 milioni di euro;
- interventi sul HBS/BHS ex Cargo AZ per 21,3 milioni di euro;
- interventi di manutenzione edifici per 20,8 milioni di euro.

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

Le Altre attività, pari a 7.707 mila euro (6.609 mila euro al 31 dicembre 2014), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 4.450 mila euro, si riferiscono principalmente all'implementazione di sistemi di scalo, alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili e all'acquisizione di licenze.

Gli Anticipi a fornitori, pari a 6.650 mila euro (13.958 mila euro nel 2014), si riferiscono all'anticipazione sui lavori di realizzazione dell'area di imbarco F (ex Molo C), concordata con l'ATI Cimolai, prevista dell'Atto di sottomissione alla perizia di variante tecnica e suppletiva n. 3 fase 3 e 4 del 7 agosto 2014, al fine di garantire una ripresa rapida dei lavori e il rispetto dei termini di consegna degli stessi.

5.3 Partecipazioni

La voce Partecipazioni presenta un saldo pari a 35.228 mila euro al 31 dicembre 2015 (37.643 mila euro alla fine dell'esercizio precedente).

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014					VARIAZIONE		31.12.2015		
	VALORE LORDO	SVALUTAZ. CUMULATE	VALORE NETTO	INCREM.	DECREM.	SVALUTAZ. /RIVALUTAZ.	VALORE LORDO	SVALUTAZ. CUMULATE	VALORE NETTO	
IMPRESE CONTROLLATE										
ADR Assistance S.r.l.	6.000	0	6.000	0	(2.000)	0	4.000	0	4.000	
ADR Tel S.p.A.	594	0	594	0	0	0	594	0	594	
ADR Advertising S.p.A.	955	0	955	0	(955)	0	0	0	0	
ADR Mobility S.r.l.	1.700	0	1.700	40	0	0	1.740	0	1.740	
ADR Security S.r.l.	500	0	500	0	0	0	500	0	500	
Airport Cleaning S.r.l.	1.500	0	1.500	500	0	0	2.000	0	2.000	
ADR Sviluppo S.r.l.	100	0	100	0	0	0	100	0	100	
	11.349	0	11.349	540	(2.955)	0	8.934	0	8.934	
IMPRESE COLLEGATE										
Consorzio E.T.L. in liquidazione	10	(10)	0	0	0	0	10	(10)	0	
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	3.883	(3.883)	0	
Pavimental S.p.A.	9.768	0	9.768	0	0	0	9.768	0	9.768	
Spea Engineering S.p.A.	14.324	0	14.324	0	0	0	14.324	0	14.324	
	27.985	(3.893)	24.092	0	0	0	27.985	(3.893)	24.092	
ALTRE IMPRESE										
Aeroporto di Genova S.p.A.	1.394	(500)	894	0	0	0	1.394	(500)	894	
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	0	1.307	0	0	0	1.307	0	1.307	
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	0	1	0	0	0	1	0	1	
	2.702	(500)	2.202	0	0	0	2.702	(500)	2.202	
TOTALE PARTECIPAZIONI	42.036	(4.393)	37.643	540	(2.955)	0	39.621	(4.393)	35.228	

Le Partecipazioni ammontano a 35.228 mila euro, con un decremento di 2.415 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014 dovuto all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- riduzione di 2.000 mila euro della partecipazione in ADR Assistance S.r.l. ("ADR Assistance"), in relazione alla riduzione del capitale sociale della società da 6.000 mila euro a 4.000 mila euro, come deliberato dall'Assemblea Straordinaria dei Soci del 28 aprile 2015;
- azzeramento della partecipazione in ADR Advertising, derivante dalla fusione per incorporazione della società in ADR, avvenuta in data 23 aprile 2015, con effetti contabili retroattivi al 1° gennaio 2015;
- incremento della partecipazione in ADR Mobility S.r.l. ("ADR Mobility") di 40 mila euro in relazione alla valorizzazione dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli relativi a personale operativo presso la società;
- incremento della partecipazione in Airport Cleaning S.r.l. ("Airport Cleaning"), di 500 mila euro per effetto del versamento in conto capitale effettuato, in data 31 marzo 2015, in favore della società.

Con riferimento alla partecipazione in Spea Engineering, si segnala che, nel primo semestre 2015, è stata perfezionata l'operazione di fusione per incorporazione di ADR Engineering S.p.A. in Spea Ingegneria Europea S.p.A. (entrambe controllate direttamente Atlantia) che ha assunto, quindi, la denominazione di Spea Engineering. In conseguenza della fusione la partecipazione detenuta da ADR in Spea Engineering si è ridotta dal 27% al 20%.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2015, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico è di seguito riportato:

DENOMINAZIONE	SEDE	VALUTA	NUMERO AZIONI/ QUOTE	CAPITALE (EURO)	NUMERO AZIONI/ QUOTE POSSEDUTE	QUOTA PARTECIP. (%)	PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2015 (*) (MIGLIAIA DI EURO)	UTILE (PERDITA) ESERCIZIO 2015 (*) (MIGLIAIA DI EURO)	VALORE DI CARICO (MIGLIAIA DI EURO)
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	4.000.000	1	100%	4.576	410	4.000
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	7.326	2.027	594
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	12.291	6.964	1.740
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	2.965	2.272	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	2.692	972	2.000
ADR Sviluppo S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	100.000	1	100%	133	18	100
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE									8.934
IMPRESE COLLEGATE									
Consorzio E.T.L. in liquidazione	Roma	euro	1	82.633	1	25%	(5)	(19)	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	Tessera (Venezia)	euro	20.000	103.200	4.000	20%	-	-	0
Pavimental S.p.A.	Roma	euro	77.818.865	10.116.452	15.563.773	20%	49.295	7.764	9.768
Spea Engineering S.p.A.	Milano	euro	1.350.000	6.966.000	270.000	20%	87.370	16.407	14.324
TOTALE IMPRESE COLLEGATE									24.092
ALTRE IMPRESE									
Aeroporto di Genova S.p.A. (*)	Genova Sestri	euro	15.000	7.746.900	2.250	15%	5.684	152	894
S.A.CAL. S.p.A. (*)	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	15.000	7.755.000	2.485	16,57%	7.766	67	1.307
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	10.000	1	10%	268	0	1
TOTALE ALTRE IMPRESE									2.202
TOTALE PARTECIPAZIONI									35.228

(*) I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di Aeroporto di Genova S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A. sono relativi all'esercizio 2014 (ultimo bilancio approvato)

Le garanzie fornite da ADR ad alcuni finanziatori, aventi ad oggetto le azioni e le quote detenute da ADR nel capitale delle società controllate, sono descritte nella Nota 7 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

5.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 2.925 mila euro (7.546 mila euro al 31 dicembre 2014) e si riferiscono a risconti attivi finanziari a medio/lungo termine (3.913 mila euro al 31 dicembre 2014) relativi agli oneri accessori sostenuti per l'accensione, nel dicembre 2013, della linea di finanziamento denominata *Revolving Credit Facility* che vengono imputati *pro-quota* a conto economico sulla base della durata della linea.

Al 31 dicembre 2014, erano incluse in tale voce le obbligazioni A4 emesse dal veicolo Romulus Finance S.r.l. ("Romulus Finance" o "Romulus"), aventi un valore nominale di 4 milioni di sterline, acquistate sul mercato da ADR, in data 13 febbraio 2009, a un controvalore di 2,8 milioni di euro (pari a un prezzo di 2,4 milioni di sterline) e valutate in bilancio con il metodo del costo ammortizzato. Nel mese di gennaio 2015, tali obbligazioni sono state cedute all'azionista Atlantia, nell'ambito della procedura di *Tender Offer* da questa lanciata nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 Romulus in circolazione, a un prezzo pari al 121% del loro valore nominale.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 10.516 mila euro (11.822 mila euro al 31 dicembre 2014) e sono costituite dal saldo del conto corrente vincolato "*Debt Service Reserve Account*" pari a 10.516 mila euro (11.099 mila euro al 31 dicembre 2014). Si ricorda che ai sensi dei contratti di finanziamento ADR, a oggi riferibili alla sola *Tranche* A4, il "*Debt Service Reserve Account*" è un conto corrente vincolato intestato al "*Security Agent*" su cui ADR ha l'obbligo di mantenere depositata una somma, da adeguare su base semestrale, a garanzia del servizio del debito in maturazione (periodi 20 marzo-19 settembre e 20 settembre-19 marzo).

Al 31 dicembre 2014, erano inseriti in questa voce anche risconti attivi finanziari correnti per 713 mila euro, riferibili al premio corrisposto anticipatamente e su base semestrale alla Ambac Assurance UK, assicurazione *monoline* che garantiva la *Tranche* obbligazionaria A4 emessa da Romulus Finance nel 2003. A partire dal mese di luglio 2015, Ambac non è più garante delle obbligazioni A4 e di conseguenza è uscita definitivamente dall'operazione Romulus. Per tale ragione nel mese di dicembre 2015 non è stato effettuato il consueto pagamento semestrale anticipato del premio riconosciuto all'assicurazione che generava il risconto attivo a fine anno. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.

5.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 109.135 mila euro (120.393 mila euro al 31 dicembre 2014) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee che hanno determinato le attività nette per imposte anticipate è rappresentata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	VARIAZIONE			31.12.2015	
		ACCANTONAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTICIPATE/DIFFERITE SU PROVENTI E ONERI RILEVATI NEL PN	EFFETTO VARIAZIONE ALIQUOTA	
IMPOSTE ANTICIPATE						
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi rinnovo	115.329	23.403	(21.294)	0	(11.418)	106.020
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	18	0	0	0	0	18
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	10.998	192	(1.219)	0	(1.269)	8.702
Accantonamenti relativi al personale	1.440	0	(1.440)	0	0	0
Costo ammortizzato e strumenti derivati	5.319	0	(566)	1.935	(531)	6.157
Fondi rischi e oneri	8.563	5.788	(1.253)	0	(321)	12.777
Altre	1.780	820	(679)	(132)	(114)	1.675
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	143.447	30.203	(26.451)	1.803	(13.653)	135.349
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI						
Applicazione IFRIC 12	23.044	9.136	(2.150)	0	(3.816)	26.214
Altre	10	0	(10)	0	0	0
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	23.054	9.136	(2.160)	0	(3.816)	26.214
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	120.393	21.067	(24.291)	1.803	(9.837)	109.135

Le variazioni del 2015 sono relative principalmente all'accantonamento e all'utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e agli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sulle immobilizzazioni. La riduzione del 3,5% dell'aliquota IRES, a partire dall'esercizio 2017, prevista dalla "Legge di Stabilità 2016", ha comportato una diminuzione delle Attività per imposte anticipate di 9.837 mila euro.

5.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 468 mila euro (457 mila euro al 31 dicembre 2014), sono relative a depositi cauzionali.

5.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 273.639 mila euro (220.577 mila euro al 31 dicembre 2014), comprendono:

- rimanenze (pari a 3.433 mila euro, 2.876 mila euro al 31 dicembre 2014), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, etc. Le garanzie fornite da ADR ad alcuni finanziatori aventi ad oggetto le rimanenze sono descritte nella Nota 7 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative;
- crediti commerciali (pari a 270.206 mila euro, 217.701 mila euro al 31 dicembre 2014), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Crediti verso clientela	260.464	225.143	35.321
Crediti verso imprese controllate	5.922	6.835	(913)
Crediti verso imprese controllante	225	130	95
Crediti per servizi di costruzione	47.117	33.146	13.971
Altri crediti commerciali	1.654	989	665
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	315.382	266.243	49.139
Fondo svalutazione crediti	(37.470)	(40.839)	3.369
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.706)	(7.703)	(3)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(45.176)	(48.542)	3.366
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	270.206	217.701	52.505

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 260.464 mila euro e registrano una variazione positiva di 35.321 mila euro, riconducibile, oltre che all'aumento dei volumi di attività, a un allungamento dei tempi medi di incasso registrato nell'esercizio. Sul deterioramento dell'indice di rotazione dei crediti commerciali ha inciso un rallentamento nei pagamenti di parte della clientela maggiormente impattata dall'incendio del 7 maggio 2015 e di alcuni tra i principali clienti del comparto *aviation*. Tali fenomeni sono stati in parte attenuati dalla riduzione di 24,9 milioni dei crediti per IRESA a fronte della rettifica retroattiva degli addebiti effettuati a tale titolo fino al 30 giugno 2015 e non ancora incassati. Tale adeguamento degli addebiti IRESA è stato applicato in aderenza al dettato della più recente normativa e in accordo con il beneficiario finale di tale addebito (Regione Lazio) nel cui interesse ADR incassa le somme a tale titolo. Per maggiori informazioni su tale imposta, si rinvia alla Nota 5.17.

A seguito del pagamento sopra citato, i crediti vantati da ADR verso le società del gruppo Alitalia in a.s. ammontano a 11,0 milioni di euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia S.p.A. in a.s. (nonché verso i *lessor* proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei *lessor* pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

I crediti verso imprese controllate, pari a 5.922 mila euro, subiscono un decremento rispetto al valore di fine 2014 di 913 mila euro. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

I crediti verso ENAC per servizi di costruzione (al lordo del fondo svalutazione), pari a 47.117 mila euro, includono i crediti per fatture emesse e da emettere per lavori in corso, relativi sostanzialmente alla quota finanziata dallo Stato dei lavori di realizzazione dell'aera di imbarco F e si incrementano di 13.971 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014.

Gli Altri crediti commerciali (1.654 mila euro e 989 mila euro al 31 dicembre 2014) si riferiscono a risconti attivi di natura commerciale e anticipi a fornitori.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE CREDITI	CREDITI NON SCADUTI E NON SVALUTATI	CREDITI SVALUTATI, AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI SCADUTI E NON SVALUTATI		
				DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2015	270.206	159.545	75.102	31.280	3.103	1.176
31.12.2014	217.701	142.891	29.354	28.186	3.683	13.587

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	INCREMENTI	FUSIONE ADR ADVERTISING	DECREMENTI	31.12.2015
Fondo svalutazione crediti	40.839	1.620	292	(5.281)	37.470
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.703	3	0	0	7.706
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	48.542	1.623	292	(5.281)	45.176

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

Relativamente alle garanzie fornite da ADR ad alcuni finanziatori aventi ad oggetto i crediti si rinvia alla Nota 7 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

5.8 Attività e passività per imposte correnti

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

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Crediti/ debiti verso controllante per consolidato fiscale	7.081	9.001	(1.920)	17.089	0	17.089
IRES	36	0	36	0	0	0
IRAP	4.928	0	4.928	0	2.167	(2.167)
TOTALE	12.045	9.001	3.044	17.089	2.167	14.922

Le Attività per imposte correnti ammontano a 12.045 mila euro (9.001 mila euro al 31 dicembre 2014) e includono principalmente:

- il credito verso la controllante Atlantia per 7.081 mila euro (7.081 mila euro al 31 dicembre 2014) per l'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato. La riduzione dei crediti verso la controllante rispetto al 31 dicembre 2014 è attribuibile all'incasso del credito di 425 mila euro relativo al rimborso IRES sulla deduzione 10% dell'IRAP relativa all'anno 2007, a fronte dell'istanza presentata a suo tempo dalla consolidante Gemina e al recupero del credito verso la controllante relativo al saldo IRES 2014, pari a 1.495 mila euro; per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito;
- il credito IRAP di 4.928 mila euro (0 al 31 dicembre 2014) derivate dal pagamento di acconti superiori rispetto all'imposta maturata nell'esercizio su cui ha inciso la nuova deducibilità del costo del personale a tempo indeterminato.

Le Passività per imposte correnti ammontano a 17.089 mila euro e sono costituite dal debito verso la controllante Atlantia per consolidato fiscale, relativo alla stima dell'imposta dell'esercizio, al netto degli acconti versati; per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 6.7 Imposte sul reddito.

5.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti verso società controllante	3.528	4.225	(697)
Crediti tributari	23.439	22.753	686
Crediti verso altri	24.565	2.780	21.785
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	52.014	30.240	21.774

I Crediti verso società controllanti, pari a 3.528 mila euro, subiscono un decremento netto di 697 mila euro dovuto a:

- incasso del credito di 4.225 mila euro, relativo alla manleva fiscale rilasciata dalla controllante per la vertenza con l'Agenzia delle Dogane relativa alle vendite effettuate nei *duty free* nel periodo 1993-1998, in relazione all'attivazione della stessa a seguito del passaggio in giudicato della condanna di ADR, con la pronuncia della Corte di Cassazione nel settembre 2013;
- iscrizione di un credito di 3.528 mila euro relativo all'IVA a credito di ADR del mese dicembre, in relazione all'accordo stipulato con la controllante Atlantia per l'attivazione della procedura di liquidazione dell'IVA di gruppo.

I Crediti tributari, pari a 23.439 mila euro (22.753 mila euro al 31 dicembre 2014), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 12.795 mila euro, in linea rispetto al 2014;
- crediti tributari per 9.580 mila euro, pari alla migliore stima dei tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione sopra citata, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane.

I Crediti verso altri, pari a 24.565 mila euro, includono la migliore stima, elaborata sulla base delle migliori conoscenze odierne dello *status* di gestione del sinistro, del risarcimento assicurativo a valere sulla copertura "Incendio" a fronte dei costi sostenuti per le attività di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio delle aree impattate dall'incendio e della stima dei costi da sostenere per la ricostruzione della porzione del Terminal 3, al netto dell'acconto di 5 milioni di euro incassato nel mese di luglio 2015. Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 10.1.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE CREDITI	CREDITI NON SCADUTI E NON SVALUTATI	CREDITI SVALUTATI, AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI SCADUTI E NON SVALUTATI		
				DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2015	52.014	50.421	0	0	171	1.422
31.12.2014	30.240	28.818	0	0	0	1.422

5.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	206.182	335.417	(129.235)
Denaro e valori in cassa	19	16	3
Conti correnti di corrispondenza verso controllate	0	2.977	(2.977)
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	206.201	338.410	(132.209)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 206.201 mila euro, diminuiscono di 132.209 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014 principalmente per effetto dell'utilizzo della liquidità disponibile per il pagamento dei dividendi (128,2 milioni di euro).

La liquidità di ADR derivante dalla gestione è depositata su un conto corrente bancario, denominato "Proceeds Account", assoggettato alle garanzie rese a favore delle linee "secured" (oggi la sola Tranche A4) ad eccezione di una residua disponibilità al 31 dicembre 2015 di 19,2 milioni di euro (23,2 milioni di euro al 31 dicembre 2014) accreditata su un conto corrente bancario, cosiddetto "Investment Account", non assoggettato ad alcun vincolo né garanzia derivante dai contratti finanziari.

Le garanzie fornite da ADR ad alcuni finanziatori aventi ad oggetto le disponibilità liquide sono descritte nella Nota 7 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

5.11 Patrimonio netto

Il patrimonio netto di ADR al 31 dicembre 2015 ammonta a 1.128.704 mila euro (1.126.311 mila euro al 31 dicembre 2014) ed è così composto:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva valutazione strumenti finanziari <i>cash flow hedge</i>	(5.101)	0	(5.101)
Altre riserve e utili portati a nuovo	257.173	253.212	3.961
Utile dell'esercizio	134.556	131.023	3.533
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.128.704	1.126.311	2.393

Le variazioni intervenute nell'esercizio sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili.

Al 31 dicembre 2015, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

La Riserva legale di ADR rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile, non può essere distribuita a titolo di dividendo. La riserva ha raggiunto l'ammontare massimo richiesto dalla legge.

La Riserva valutazione strumenti finanziari *cash flow hedge* include la valutazione al *fair value* dei derivati *cash flow hedge*; per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Le Altre riserve e utili portati a nuovo, pari a 257.173 mila euro includono: i) le perdite cumulate derivanti dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -2.745 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.162 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 395.167 mila euro; vi) la riserva relativa agli effetti delle operazioni di cessione di partecipazioni e rami d'azienda *under common control* pari a 17.981 mila euro; vii) la riserva relativa a piani di compensi basati su azioni per 1.219 mila euro.

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nell'esercizio, del *fair value* dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli deliberati dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Atlantia a favore anche di dipendenti e amministratori di ADR, pari a 559 mila euro, è stato imputato a conto economico, con contropartita incremento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo". Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 10.2.

Nel seguito si riporta il prospetto di analisi del capitale e delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile e dallo IAS 1, paragrafo 76.

(MIGLIAIA DI EURO)	IMPORTO	POSSIBILITÀ DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE ESERCIZI PRECEDENTI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	62.225	B	0		
RISERVE					
Riserva legale (1)	12.462	A, B	17		
Riserva sovrapprezzo azioni (2)	667.389	A, B, C	667.389		
Riserva <i>cash flow hedge</i> , al netto degli effetti fiscali	(5.101)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	257.173	A, B, C	257.173		
TOTALE RISERVE	931.923		924.579		
TOTALE CAPITALE E RISERVE	994.148				
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile			924.579		

(1) di cui disponibile la quota eccedente un quinto del capitale.

(2) distribuibile per l'intero importo, dato che la riserva legale ha raggiunto il limite ex art. 2430 c.c.

Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

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

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 14.960 mila euro, di cui 14.176 mila euro non corrente (14.938 mila euro al 31 dicembre 2014), e sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto ("Fondo TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro. La movimentazione del Fondo TFR è illustrata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015
VALORE INIZIALE FONDO TFR	15.581
Costo corrente	0
Interessi passivi	196
Totale costi rilevati a conto economico	196
Liquidazioni / Utilizzi	(441)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	35
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(494)
Effetto dell'esperienza passata	(22)
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	(481)
Altre variazioni	105
VALORE FINALE FONDO TFR	14.960
di cui:	
quota non corrente	14.176
quota corrente	784

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2015:

IPOTESI FINANZIARIE	2015	2014
Tasso di attualizzazione	1,39%	0,9%
Tasso di inflazione	1,5% per il 2016 1,8% per il 2017 1,7% per il 2018 1,6% per il 2019 2,0% dal 2020 in poi	0,6% per il 2015 1,2% per il 2016 1,5% per il 2017 e 2018 2,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo di incremento del TFR	2,18% per il 2016 2,37% per il 2017 2,3% per il 2018 2,24% per il 2019 e 2,49% dal 2020 in poi	1,95% per il 2015 2,40% per il 2016 2,63% per il 2017 e 2018 3,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo di incremento salariale	0,7%	0,7%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	1,05%	0,98%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,5%	1,6%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10 con *duration* commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE	2015/2014
Mortalità	Tablette di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dell'Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n. 214 del 22 Dicembre 2011

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(MIGLIAIA DI EURO)	INCREMENTO DEL 1,0%	DECREMENTO DEL 1,0%	INCREMENTO DEL 0,25%	DECREMENTO DEL 0,25%
Tasso annuo di <i>turnover</i>	14.900	14.995		
Tasso di inflazione			15.136	14.789
Tasso di attualizzazione			14.671	15.260

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 9 anni e il *service cost* previsto per il 2014 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	977
2° anno	519
3° anno	1.110
4° anno	1.112
5° anno	1.153

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

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

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 255.824 mila euro (308.556 mila euro al 31 dicembre 2014), di cui 97.990 mila euro la quota corrente (154.829 al 31 dicembre 2014), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni a fronte dell'obbligazione contrattuale prevista dalla concessione aeroportuale sottoscritta con l'Amministrazione concedente, finalizzati ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nel periodo è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	ACCANTONAMENTI	EFFETTO ATTUALIZZAZIONE	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2015
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	308.556	91.392	2.808	(146.932)	255.824
di cui:					
quota corrente	154.829				97.990
quota non corrente	153.727				157.834

Si sottolinea che il valore del fondo al 31 dicembre 2015 include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio. Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 10.1.

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 59.945 mila euro (45.454 mila euro al 31 dicembre 2014) di cui 36.366 mila euro la quota corrente (9.215 al 31 dicembre 2014). L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014	ACCANTONAMENTI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2015
Fondo imposte	17.200	1.661		(3.258)	15.603
Fondi per vertenze in corso e potenziali	26.516	18.821		(2.262)	43.075
Fondo assicurazioni interne	1.122	117			1.239
Fondo ristrutturazione	591			(591)	0
Fondo copertura perdite partecipate	25	3			28
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	45.454	20.602	0	(6.111)	59.945
di cui:					
quota corrente	9.215				36.366
quota non corrente	36.239				23.579

Il fondo imposte, pari a 15.603 mila euro, è relativo, per 9,5 milioni di euro, al rischio di soccombenza nei giudizi pendenti relativi al contenzioso con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) sull'imposta erariale e addizionale provinciale energia elettrica relativi al periodo 2002-2005 e 2007-2010, a seguito delle sentenze sfavorevoli della Cassazione su alcuni contenziosi già valutati dalla Corte, e per 6,1 milioni di euro alla valutazione del rischio di passività a esito di recenti sentenze sfavorevoli in tema di ICI/IMU.

Il fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 43.075 mila euro (26.516 mila euro al 31 dicembre 2014), accoglie la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo è stato utilizzato nel 2015 per 2.261 mila euro sostanzialmente a fronte della definizione di alcune vertenze con ex dipendenti e clienti e si è incrementato per effetto di accantonamenti per 18.821 mila euro. Tali accantonamenti includono, tra l'altro, una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 150 richieste di risarcimento da terzi (vettori, *handler*, subconcessionari e passeggeri) solo in parte supportate da una quantificazione puntuale dei danni quantificate, a oggi, in circa 100 milioni di euro. Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 10.1.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso.

5.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015					31.12.2014		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA 1 E 5 ANNI	IN SCADENZA OLTRE I 5 ANNI	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	594.005	0	594.005	0	594.005	592.963	0	592.963
Finanziamenti a medio-lungo termine	327.152	0	327.152	0	327.152	338.650	0	338.650
Ratei passivi debiti finanziari a medio-lungo termine	16.068	16.068	0	0	0	16.108	16.108	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	937.225	16.068	921.157	0	921.157	947.721	16.108	931.613
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	7.036	7.036	0	0	0	0	0	0
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	7.332	7.332	0	0	0	7.075	7.075	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	951.593	30.436	921.157	0	921.157	954.796	23.183	931.613

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014		VARIAZIONE		31.12.2015
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMM.ZATO	VALORE DI BILANCIO
Prestiti obbligazionari	592.963	0	0	1.042	594.005
- quota non corrente	592.963				594.005

I Prestiti obbligazionari sono pari a 594.005 mila euro (592.963 mila euro al 31 dicembre 2014). La variazione dell'esercizio, pari a 1.042 mila euro, è riferita agli effetti della valutazione con il metodo del costo ammortizzato.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative al prestito obbligazionario emesso in data 10 dicembre 2013 a valere sul Programma EMTN.

(MIGLIAIA DI EURO)		31.12.2015						
DENOMINAZIONE	VALORE NOMINALE	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO DI INTERESSE	CEDOLA	RIMBORSO	DURATA	SCADENZA
€600.000.000 3,250% Programma EMTN	600.000	594.005	euro	fisso 3,25%	annuale	a scadenza	7 anni e 2 mesi	20/02/2021
	600.000	594.005						

I prestiti obbligazionari esposti in bilancio includono le obbligazioni *senior unsecured* emesse in data 10 dicembre 2013, per un importo complessivo di nominali 600 milioni di euro, nell'ambito del rilevante programma di rifinanziamento intrapreso da ADR. I titoli rappresentativi del prestito obbligazionario di dicembre 2013 sono stati collocati presso investitori qualificati e sono quotati sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese.

L'emissione obbligazionaria è stata effettuata da ADR a valere sul proprio programma di emissione a medio termine (cosiddetto "Programma EMTN" - *Euro Medium Term Note Programme*) approvato da ADR nel novembre 2013 per un importo massimo di 1,5 miliardi di euro. A tale prestito obbligazionario "*senior unsecured*" le agenzie Standard & Poor's, Moody's e Fitch Ratings assegnano un *rating* creditizio rispettivamente pari a "BBB+", "Baa2" e "BBB+". Moody's assegna, inoltre, un *outlook* "positivo" mentre le altre due agenzie assegnano un *outlook* "stabile".

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015		31.12.2014	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	594.005	662.580	592.963	676.073
	594.005	662.580	592.963	676.073

Il *fair value* del prestito obbligazionario riportato nella tabella è stato determinato in base ai valori di mercato al 31 dicembre 2015, in particolare i flussi di interesse futuri sono stati attualizzati in base alla curva standard di mercato (*Euribor* a 6 mesi). Inoltre è stato considerato uno *spread* sulla curva che esprimesse il rischio controparte, coerentemente con la situazione alla data di rilevazione.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2014		VARIAZIONE		31.12.2015
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	
Finanziamenti a medio-lungo termine	338.650	0	0	(11.498)	327.152
- quota non corrente	338.650				327.152
- quota corrente	0				0

I finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 327.152 mila euro (338.650 mila euro al 31 dicembre 2014). La variazione del costo ammortizzato dell'esercizio, pari a -11.498 mila euro, è relativa per 10,6 milioni di euro al premio anticipato pagato ad Ambac (garante della *Tranche A4*) nel mese di luglio 2015, a fronte dell'uscita della *monoline* da ogni ruolo precedentemente ricoperto nell'ambito dei contratti finanziari afferenti l'emissione obbligazionaria "Romulus" del 2003.

Nella seguente tabella viene riportata, oltre alla linea residua (A4) del prestito di Romulus Finance, la vigente linea di finanziamento bancaria di tipo *revolving* sottoscritta da ADR nel dicembre del 2013, e con indicazione della scadenza e del tasso applicabile. Al 31 dicembre 2015 tale linea, ancorché disponibile, non risulta utilizzata.

(MIGLIAIA DI EURO)			31.12.2015						
FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	AMMONTARE UTILIZZATO (VALORE NOMINALE)	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	RIMBORSO	DURATA	SCAD.
Pool di banche	Revolving Facility	250.000	0	0	Euro	variabile indicizzato all'Euribor + margine	rotativa	5 anni	12/2018
Romulus Finance S.r.l.	A4	325.019	325.019	327.152	Euro	variabile indicizzato all'Euribor + margine fino al 20/12/2009 e poi fisso	a scadenza	20 anni	02/2023
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE			325.019	327.152					

Anche la linea di finanziamento *revolving*, come il debito di ADR derivante dall'emissione obbligazionaria effettuata sotto Programma EMTN, è di tipo *senior unsecured* ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Il *pool* di banche che ha concesso tale finanziamento è composto da: BNP Paribas, Barclays, Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, The Royal Bank of Scotland, UniCredit e Société Générale.

Il margine di interesse applicato sulla *Revolving Credit Facility* varia in relazione al livello del *rating* ADR. Nel corso del 2015, non si registrano variazioni del giudizio di rating assegnato ad ADR da parte delle agenzie Standard & Poor's, Moody's e Fitch Ratings.

La descrizione delle garanzie reali concesse da ADR (e da alcune controllate) e dei principali *covenant* assunti in favore dei finanziatori a garanzia delle obbligazioni derivanti dal finanziamento Romulus Finance è riportata nella Nota 7 - Garanzie e *covenant* sulle passività a medio-lungo termine delle presenti Note illustrative.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015		31.12.2014	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	327.152	435.502	338.650	454.225
Tasso variabile	0	0	0	0
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	327.152	435.502	338.650	454.225

Il *fair value* dei finanziamenti riportato nella tabella è stato determinato in base ai valori di mercato al 31 dicembre 2015, in particolare i flussi di interesse futuri sono stati attualizzati in base alla curva standard di mercato (*Euribor* a 6 mesi). Inoltre è stato considerato uno *spread* sulla curva che esprimesse il rischio controparte, coerentemente con la situazione alla data di rilevazione.

Derivati con *fair value* passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Derivati a copertura di rischi di interesse	7.036	0	7.036
Rateo interessi	0	0	0
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	7.036	0	7.036
Quota non corrente	0	0	0
Quota corrente	7.036	0	7.036

Derivati a copertura del rischio di tasso d'interesse

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

Nel corso del mese di giugno 2015 ADR ha sottoscritto contratti di *interest rate swap* di tipo *forward starting*, adottando una politica di copertura del rischio di tasso prospettico derivante dai futuri fabbisogni finanziari. Tale politica ha la valenza di ridurre il rischio di disallineamento tra rendimento del capitale investito e il costo del debito.

CONCEDENTE	SOCIETÀ	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOSCRIZ.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO	TASSO APPLIC.	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
									AL 31.12.2015	AL 31.12.2014	A C/ ECONOMICO	A OCI
Société Générale	ADR S.p.A	IRS FWD (**)	CF	I	06/2015	06/2026	250.000	Paga un tasso fisso del 1,396% e riceve Euribor a 6 mesi	(7.036)	0	0	(7.036)
Totale									(7.036)	0	0	(7.036)
Effetto fiscale												1.935
TOTALE AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE (*)												(5.101)
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									0	0		
Derivati di copertura di rischi di interesse									(7.036)	0		

(*) Variazione della riserva di copertura

(**) IRS *forward starting*: data di attivazione 20 giugno 2016

CF: *Cash Flow Value Hedge* - I: interesse

Per le tecniche di valutazione e gli *input* utilizzati nella determinazione del *fair value* dei derivati si rimanda alla Nota 8.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*.

Altre passività finanziarie correnti

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 7.332 mila euro (7.075 mila euro al 31 dicembre 2014), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

5.16 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 243.204 mila euro (191.988 mila euro al 31 dicembre 2014).

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	203.697	155.512	48.185
Debiti verso imprese controllate	28.482	26.411	2.071
Debiti verso imprese controllanti	1.130	583	547
Risconti passivi	1.227	1.363	(136)
Acconti e anticipi ricevuti	8.668	8.119	549
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	243.204	191.988	51.216

I Debiti verso fornitori (escluse controllate e controllanti), pari a 203.697 mila euro, si incrementano di 48.185 mila euro riconducibile sostanzialmente all'espansione degli investimenti dell'esercizio.

I debiti verso imprese controllate di natura commerciale, pari a 28.482 mila euro, si riducono di 2.071 mila euro. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

5.17 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 110.868 mila euro (127.330 mila euro al 31 dicembre 2014). L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	69.529	88.423	(18.894)
Debiti per servizio antincendio	104	55	49
Debiti verso il personale	6.700	7.040	(340)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	4.341	4.247	94
Debiti per depositi cauzionali	9.722	8.804	918
Altri debiti diversi	20.472	18.761	1.711
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	110.868	127.330	(16.462)

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 69.529 mila euro (88.423 mila euro al 31 dicembre 2014) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 58.829 mila euro (52.445 mila euro al 31 dicembre 2014). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'incremento di 6,4 milioni di euro del debito per addizionale rispetto alla fine del 2014 riflette il correlato effetto dell'andamento, nell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 4.989 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (33.703 mila euro al 31 dicembre 2014). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali

precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione. ADR ha iniziato ad addebitare tale imposta a partire dal mese di maggio 2014, con decorrenza dal 1° gennaio 2014, a seguito della sottoscrizione, intervenuta il 30 gennaio 2014, con la Regione Lazio della convenzione per la gestione dell'imposta. La riduzione di 28.714 mila euro dei debiti IRESA rispetto al 31 dicembre 2014 deriva dalla rettifica retroattiva degli addebiti effettuati a tale titolo fino al 30 giugno 2015 e non ancora incassati. Tale adeguamento è stato applicato in aderenza al dettato della più recente normativa e in accordo con il beneficiario finale di tale addebito (Regione Lazio) nel cui interesse ADR incassa le somme a tale titolo.

I Debiti per il servizio antincendio sono pari a 104 mila euro, sostanzialmente dell'intero corrispettivo maturato nel 2015.

Gli Altri debiti diversi, pari a 20.472 mila euro, includono per 17.195 mila euro (16.111 mila euro al 31 dicembre 2014) il debito verso ENAC per il canone concessorio. Tale debito si incrementa di 1.084 mila euro in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della saldo 2014 e della prima rata del 2015.

6. Informazioni sulle voci di conto economico

6.1 Ricavi

I Ricavi dell'esercizio 2015 sono pari a 941.220 mila euro (804.767 mila euro nel 2014) e sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
AVIATION		
Diritti aeroportuali	440.174	398.248
Infrastrutture centralizzate	13.198	13.171
Servizi di sicurezza	84.313	78.134
Altri	27.627	30.426
	565.312	519.979
NON AVIATION		
Subconcessioni e utenze:		
Immobiliari e utenze	40.726	43.616
Commerciali	105.436	103.402
Parcheggi	14.781	14.810
Pubblicità	9.822	9.645
Parcheggi	1.489	1.103
Altri	20.414	18.111
	192.668	190.687
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	757.980	710.666
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	154.419	70.142
ALTRI RICAVI OPERATIVI	28.821	23.959
TOTALE RICAVI	941.220	804.767

I ricavi da gestione aeroportuale, pari a 757.980 mila euro, sono aumentati complessivamente del 6,7% rispetto all'esercizio a confronto, per effetto dello sviluppo delle attività *aviation* (+8,7%) trainate, oltre che dalla componente di adeguamento tariffario, anche dal positivo andamento del traffico. Il comparto *non aviation*, invece, è risultato sostanzialmente in linea con l'anno precedente (+1,0%). Su questo ambito, infatti, è risultato più incisivo l'effetto dell'incendio sia per quanto attiene le subconcessioni commerciali, cresciute solo del 2,0%, che per quelle immobiliari, in calo del -6,6% rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi per servizi di costruzione pari a 154.419 mila euro (70.142 mila euro nel 2014) sono relativi per 136.611 mila euro (48.240 mila euro nell'esercizio a confronto) a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate e per 17.808 mila euro (21.902 mila euro nel 2014) a ricavi per servizi di costruzione di opere finanziate dallo Stato (Molo C). Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (prevalentemente costi esterni).

Gli Altri ricavi operativi, pari a 28.821 mila euro (23.959 mila euro nell'esercizio a confronto) sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Contributi e sovvenzioni	339	192
Plusvalenze da alienazioni	9	0
Diversi:		
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	0	7
Altri fondi per rischi e oneri	0	2.513
Recuperi di spesa	7.307	6.162
Indennizzi da terzi	16.541	610
Altri proventi	4.625	14.475
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	28.821	23.959

A seguito dell'incendio che ha interessato il Terminal 3, ADR ha immediatamente attivato le coperture assicurative di cui è dotata e la cui garanzia copre anche i mancati proventi derivanti dalle penalizzazioni operative (cosiddetta *Business Interruption*). Essendo tuttavia ancora in corso le attività peritali, si è ritenuto non riflettere nel conto economico alcun effetto di tale componente.

Gli Altri ricavi dell'esercizio accolgono, sulla base delle migliori conoscenze dello *status* della gestione del sinistro a oggi, il prudente apprezzamento del risarcimento assicurativo riferibile alla copertura degli extra-costi e dei costi di ripristino e salvataggio sostenuti a causa dell'incendio (di cui 5 milioni già incassati a titolo di acconto). Per maggiori informazioni sull'evento incendio del Terminal 3, si rinvia alla Nota 10.1.

Nel 2014, gli altri ricavi includevano, invece, nel 2014, un provento non ricorrente di 10,4 milioni di euro riferito all'incasso di crediti privilegiati vantati verso l'amministrazione straordinaria di Alitalia già prudentemente portati a perdita nel 2008 oltre al riassorbimento di fondi rischi e oneri per 2,5 milioni di euro derivante dall'aggiornamento del valore di probabili passività per la Società, ridimensionatesi anche grazie alla positiva conclusione di accordi transattivi.

6.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 31.973 mila euro (32.387 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Carburante e lubrificanti	3.450	3.390
Energia elettrica, gas e acqua	24.075	25.518
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	4.448	3.479
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	31.973	32.387

La riduzione complessiva di 414 mila euro è correlata principalmente all'effetto combinato di:

- minori costi dell'energia elettrica, gas e acqua per 1.443 mila euro attribuibili sostanzialmente alla componente prezzo dell'energia elettrica;
- incremento dei costi di acquisto del vestiario e dei materiali di pulizia (+969 mila euro) in relazione al maggiore volume di attività svolta dalla controllata Airport Cleaning, operativa dal 20 maggio 2014, alla quale vengono forniti tali materiali di magazzino.

6.3 Costi per servizi

I Costi per servizi sono pari a 511.350 mila euro (317.092 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Costi per manutenzioni	51.107	30.169
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	146.933	85.660
Costi per servizi esterni	76.847	70.403
Costi per servizi di costruzione	147.914	67.845
Pulizie e disinfestazioni	27.402	21.022
Prestazioni professionali	13.471	10.314
Servizi antincendio	8.647	8.446
Altri costi	37.373	21.662
Compensi ad amministratori e sindaci	1.653	1.319
Rettifiche costi per servizi anni precedenti	3	252
TOTALE COSTI PER SERVIZI	511.350	317.092

Nel 2015, i costi per servizi includono, i costi di ripristino, messa in sicurezza e salvataggio e degli extra-costi sostenuti con riferimento all'incendio che ha interessato il Terminal 3 (vedi anche il commento agli Altri ricavi di cui alla Nota 6.1); tali costi sono classificati principalmente tra le manutenzioni e negli altri costi.

L'incremento dei costi per servizi, al netto della componente di costo legata all'incendio del Terminal 3, è attribuibile sostanzialmente ai maggiori costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (61,3 milioni di euro), servizi di costruzione (80,1 milioni di euro), oltre ai maggiori costi per manutenzioni ordinarie e delle pulizie mirate principalmente al miglioramento della qualità del servizio e ai costi commerciali relativi alle iniziative promozionali.

6.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 76.990 mila euro (69.685 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Salari e stipendi	55.843	50.917
Oneri sociali	15.304	14.129
Benefici successivi al rapporto di lavoro	4.798	3.938
Rettifiche costo del lavoro anni precedenti	0	(115)
Altri costi	1.045	816
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	76.990	69.685

La variazione rispetto all'esercizio a confronto è correlata alla maggiore forza media impiegata dalla Società (+75,2 risorse) conseguente alle iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza al passeggero e alle assunzioni legate alla realizzazione del Piano di sviluppo previsto dal Contratto di Programma.

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

FORZA MEDIA	2015	2014	VARIAZIONE
Dirigenti	44,3	44,1	0,2
Quadri	178,5	163,3	15,2
Impiegati	683,7	624,7	59
Operai	240,6	239,8	0,8
TOTALE FORZA MEDIA	1.147,1	1.071,9	75,2

6.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 1.652 mila euro (71.545 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Canoni concessori	33.599	31.464
Costi per godimento beni terzi	3.458	3.509
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(65.620)	14.859
Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri	20.602	5.135
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	1.621	9.060
Imposte indirette e tasse	5.926	5.535
Oneri diversi	2.066	1.983
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	1.652	71.545

La voce Canoni concessori, pari a 33.599 mila euro, si incrementa di 2.135 mila euro principalmente per effetto dell'incremento del traffico.

La voce Accantonamento (utilizzo) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali include gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, iscritti al netto degli utilizzi a fronte dei costi sostenuti nell'esercizio, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente. Nell'esercizio 2015, tale voce include, inoltre, la stima da computo tecnico progettuale del costo di ricostruzione a nuovo della porzione del Terminal 3 impattata dall'incendio, iscritta al netto della migliore stima del risarcimento assicurativo a copertura di tale tipologia di danno.

Gli Accantonamenti ai fondi per rischi e oneri sono pari a 20.602 mila euro rispetto ai 5.135 mila dell'esercizio a confronto, e includono, tra l'altro, una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità; per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti, pari a 1.621 mila euro, riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti della Società e si riducono di 7,4 milioni rispetto all'esercizio a confronto.

6.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce proventi (oneri) finanziari è pari a -32.453 mila euro (-43.880 mila euro nel 2014). Il dettaglio è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	434	1.562
Interessi da imprese controllate	95	49
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	7	29
Interessi da clienti e da altri	7	2
Dividendi da società controllate	12.227	9.885
Altri proventi	2.859	447
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	15.629	11.974

Gli Interessi su depositi bancari e crediti finanziari, pari a 434 mila euro, si riducono di 1.128 mila euro rispetto al 2014, per effetto, da un lato, dei minori depositi e, dall'altro, dei minori tassi attivi riconosciuti dalle controparti su tali depositi.

I Dividendi da imprese controllate, attribuiti all'esercizio in cui sono stati deliberati in conformità ai principi contabili internazionali, si incrementano di 2.342 mila euro e sono relativi a:

- ADR Mobility per 3.600 mila euro come da destinazione dell'utile 2014, approvata dall'Assemblea dei Soci del 10 marzo 2015;
- ADR Security S.r.l. ("ADR Security") per 4.014 mila euro come da destinazione dell'utile 2014, approvata dall'Assemblea dei Soci del 10 marzo 2015;
- ADR Tel S.p.A. ("ADR Tel") per 2.106 mila euro come da destinazione dell'utile 2014, approvata dall'Assemblea degli Azionisti dell'11 marzo 2015;
- ADR Assistance per 2.507 mila euro come da destinazione dell'utile 2014, approvata dall'Assemblea dei Soci dell'11 marzo 2015.

La voce Altri proventi include per 2.676 mila euro la plusvalenza derivante dalla vendita ad Atlantia delle obbligazioni A4 in portafoglio. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.4.

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	2.808	7.916
ONERI FINANZIARI PER INTERESSI		
Interessi su obbligazioni in circolazione	19.458	19.498
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	24.544	26.127
Interessi a imprese controllate	15	18
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	1.178	1.823
Altri oneri finanziari per interessi	9	12
	45.204	47.478
ONERI SU DERIVATI		
Differenziali IRS	0	142
	0	142
ALTRI ONERI		
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	196	151
Altri oneri	0	394
	196	545
TOTALE ONERI FINANZIARI	48.208	56.081

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 2.808 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e diminuiscono di 5.108 mila euro per effetto della variazione del tasso applicato.

Gli Interessi su obbligazioni in circolazione ammontano a 19.458 mila euro (19.498 mila euro nel 2014) e sono relativi al prestito obbligazionario EMTN emesso a dicembre 2013.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine (24.544 mila euro) si riducono di 1.583 mila euro principalmente in relazione al rimborso anticipato volontario, in data 30 gennaio 2014, di tutte le linee bancarie utilizzate - *Term Loan* del 2012, BEI del 2008 e Banca Intesa del 2003 e dal rimborso anticipato volontario, in data 20 marzo 2014, delle *Tranche A2* e *A3* del prestito di Romulus Finance; a tale riduzione ha contribuito anche la rinegoziazione della *margin grid* sulla base della quale vengono calcolati gli oneri, da corrispondere a titolo di *commitment fee*, relativi alla linea di finanziamento *revolving*. Gli effetti di riduzione descritti sopra sono stati in parte compensati dalla quota a carico dell'esercizio della componente finanziaria (1,6 milioni di euro) delle *fee* riconosciute alla *monoline* Ambac per la definitiva uscita dai ruoli che la stessa ricopriva nell'ambito struttura finanziaria relativa all'emissione obbligazionaria *Romulus*.

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
Utili su cambi	136	234
Perdite su cambi	(10)	(7)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	126	227

6.7 Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono pari a 81.518 mila euro (71.069 mila euro nel 2014). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	59.674	44.615
IRAP	11.494	16.505
	71.168	61.120
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(2.711)	4.295
	(2.711)	4.295
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	9.902	(3.150)
Imposte differite	3.159	8.804
	13.061	5.654
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	81.518	71.069

Con riferimento all'IRES si segnala che in data 20 maggio 2014 ADR, congiuntamente alle società del Gruppo, ADR Tel, ADR Assistance, ADR Mobility e ADR Security, ha comunicato alla consolidante Atlantia la volontà di esercitare l'opzione per la tassazione di gruppo, di cui all'art. 117 del TUIR, per il triennio 2014-2016.

La stima del carico fiscale IRAP, nell'esercizio 2015, beneficia della deducibilità del costo del lavoro a tempo indeterminato, introdotta dalla "Legge di stabilità 2015".

Le Imposte sul reddito di esercizi precedenti, positive per 2.711 mila euro (negative per 4.295 mila euro nel 2014), includono per 1.139 mila euro il provento derivante dal pagamento disposto dall'Agenzia delle Entrate a fronte dell'istanza presentata da ADR in qualità di consolidante per i periodi d'imposta 2004, 2005 e 2006, a seguito del riconoscimento della deducibilità forfettaria del 10% dell'IRAP dalla base imponibile IRES.

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno, tenendo conto, pertanto della riduzione del 3,5% dell'aliquota IRES, a partire dall'esercizio 2017, come stabilito dalla "Legge di Stabilità 2016", con un effetto negativo a conto economico di 9.836 mila euro. Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 5.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 27,6% (22,1% nel 2014). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2015		2014	
	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	216.074		202.092	
ALiquota Teorica		27,5%		27,5%
IRES teorica		59.420		55.576
Differenze permanenti	(5.891)	(1.620)	(20.777)	(5.714)
Differenze temporanee	6.814	1.874	(19.080)	(5.247)
IRES effettiva		59.674		44.615
ALiquota Effettiva		27,6%		22,1%

7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

La *Tranche* obbligazionaria A4 emessa nel 2003 dal veicolo di cartolarizzazione Romulus Finance è, al 31 dicembre 2015, garantita mediante:

- privilegio speciale (avente natura di ipoteca mobiliare) sugli impianti, macchinari, beni strumentali e beni a scorta di ADR e ADR Mobility, nonché di eventuali crediti derivanti dalla cessione di tali beni;
- cessione in garanzia dei crediti e dei contratti con clienti e con società del Gruppo di ADR, ADR Mobility e ADR Security così come, più in generale, di ogni diritto derivante dai contratti con clienti e dall'attivazione delle coperture assicurative;
- pegno su conti correnti bancari di ADR, ADR Mobility e ADR Security;
- pegno sulle azioni detenute da ADR in ADR Tel e sulle quote del capitale di ADR Assistance, ADR Mobility, ADR Security e Airport Cleaning;
- “*Deed of Charge*” (pegno previsto dal diritto inglese su crediti, accordi di *hedging* di cui è parte ADR e polizze assicurative assoggettati, in base ai contratti di finanziamento, al diritto inglese).

Tali garanzie rimangono valide fino all'estinzione dello speculare finanziamento tra Romulus Finance e ADR sottostante alle obbligazioni A4 in circolazione.

Oltre alle citate garanzie, la *Tranche* A4, e in particolare il citato finanziamento a carico di ADR (la “linea A4”), è regolato da contratti finanziari e accordi intercreditori che prevedono una numerosa serie di impegni e *covenant* assunti dalla Società nell'ambito della complessa struttura finanziaria adottata in sede di cartolarizzazione del precedente debito bancario contratto nell'ambito del progetto di privatizzazione della società a metà 2001.

L'operazione di rifinanziamento finalizzata nel primo trimestre del 2014 con la quale sono state rimborsate le *Tranche* A2 e A3 Romulus Finance, il *Term Loan* bancario stipulato nel 2012, il prestito BEI del 2008 e la linea Banca Intesa Sanpaolo del 2003 (all'epoca Banca OPI), è stata supportata da una nuova emissione obbligazionaria in ambito Programma EMTN che, in tutt'uno con la sostituzione della linea *revolving* del 31 maggio 2012 con una nuova sottoscritta il 16 dicembre 2013, ha di fatto demarcato un nuovo punto di importante discontinuità rispetto alla situazione preesistente. Infatti, per la prima volta dal 2003, ADR ha assunto nel 2013 solo nuovo debito su base “*unsecured*” e con un sistema di *covenant* allineato allo *standard* applicato alle società “*investment grade*” e quindi ormai affrancato dalla precedente struttura Romulus Finance. Come precedentemente accennato, a quest'ultima rimane a oggi ancorata la sola *Tranche* A4 avente scadenza nel 2023. I rapporti tra le diverse categorie di creditori di ADR sono, al 31 dicembre 2015, disciplinati dal preesistente accordo intercreditorio del 20 febbraio 2003 (c.d. ADR STID) come modificato il 29 novembre 2013 sulla base però dei nuovi rapporti di maggioranza tra le diverse tipologie di creditori.

Inoltre, con il consenso al *waiver* per il rifinanziamento, ottenuto nel novembre 2013 da parte dei creditori finanziari di ADR facenti parte dell'ADR STID, sono state apportate una serie di modifiche ai contratti dell'originaria struttura Romulus Finance con l'obiettivo, da un lato, di consentire proprio una compatibile convivenza tra linee di credito e tipologie di creditori differenti, dall'altro, di intervenire su alcune previsioni contrattuali che, nella formulazione originaria del 2003, avrebbero potuto ostacolare gli impegni assunti dalla Società con la firma del Contratto di Programma, con particolare riferimento al piano investimenti.

Nel corso del mese di gennaio 2015, ADR ha aderito alla procedura di *Tender Offer* lanciata dall'azionista Atlantia nei confronti dei detentori delle obbligazioni A4 Romulus in circolazione consegnando obbligazioni in suo possesso per un ammontare pari a nominali 4 milioni di sterline. A conclusione di tale processo, Atlantia è entrata in possesso del 99,87% delle *notes* A4 Romulus in circolazione. All'interno del documento di *Tender Offer* Atlantia ha esplicitato la possibilità di apportare talune modifiche alle caratteristiche delle *notes* A4 (e, di conseguenza, della *tranche* A4 del finanziamento tra ADR e Romulus) con l'obiettivo di semplificare la struttura di finanziamento di ADR costituita nel 2003 e tendenzialmente rendere le *notes* A4 il più possibile simili a quelle dell'emissione obbligazionaria del 2013 nell'ambito del programma EMTN.

In data 16 giugno 2015 ADR veniva informata, con lettera inviata da Romulus Finance, dell'intenzione dell'obbligazionista maggioritario Atlantia di portare in approvazione dell'assemblea degli obbligazionisti la proposta di cancellazione della garanzia prestata dalla *monoline* inglese Ambac sulle *notes* A4. In tale prospettiva ADR ha concordato e sottoscritto, con la stessa Ambac, un accordo (*Termination Agreement*) con cui le parti hanno definito ogni reciproca spettanza in caso di delibera assembleare favorevole alla cancellazione della garanzia stessa e da regolarsi per la definitiva uscita di Ambac da ogni ruolo assunto nella struttura finanziaria Romulus/ ADR.

In data 22 luglio 2015, l'assemblea degli obbligazionisti della *Tranche* A4, convocata in data 24 giugno da Romulus Finance su istanza dell'obbligazionista Atlantia, ha approvato la proposta di cancellazione della garanzia prestata da Ambac a beneficio delle *notes* A4. Con la sottoscrizione dell'accordo di cui sopra Ambac è definitivamente uscita dalla struttura Romulus. Pertanto, dalla stessa data, l'approvazione delle richieste di deroga / modifica (cd "*waiver*") di competenza della *Tranche* A4 Romulus viene rilasciata direttamente dai *noteholder* sulla base delle maggioranze contrattualmente previste.

In questo nuovo contesto all'inizio del mese di agosto ADR ha emesso una richiesta di *waiver* finalizzata a eliminare alcuni vincoli che furono negoziati con la stessa Ambac in sede di approvazione dell'importante progetto di rifinanziamento che ADR ha completato a fine 2013. Con l'approvazione di questa richiesta, avvenuta il successivo 10 settembre, sono stati eliminati/modificati: (i) i limiti alla distribuzione dei dividendi (50% dell'utile netto dell'anno precedente fino al 2016 e al 70% fino al rimborso delle *notes* A4) ora solo assoggettati al rispetto di specifici *covenants* finanziari e (ii) i limiti all'incremento di debito lordo pre-autorizzato (fino a 500 milioni di euro su provvista, diretta e/o indiretta, della Banca Europea degli Investimenti (BEI) in aggiunta ai circa 300 milioni di euro già previsti dal contratto per finanziare il piano investimenti della Società).

A valle degli eventi descritti sopra, al 31 dicembre 2015, il sistema di *covenant*, applicabile alla sola *Tranche* A4 delle obbligazioni Romulus Finance, è di seguito riassunto:

- le acquisizioni di *asset* finanziari sono possibili solo con il consenso dei creditori o attraverso una "società veicolo senza ricorso" e comunque solo tramite indebitamento autorizzato o cassa disponibile;
- gli introiti da vendita di *asset* finanziari possono essere usati per investimenti o, se non utilizzati entro 12 mesi dall'incasso, devono essere destinati al rimborso del debito;
- la distribuzione di dividendi è possibile solo nel caso in cui specifici indici finanziari superino delle soglie contrattualmente prestabilite e non si sia verificato un cosiddetto "*event of default*" oppure un cosiddetto "*trigger event*";

- l'assunzione di ulteriore debito, eccedente (i) 500 milioni di euro di linee della Banca Europea degli Investimenti (BEI) e (ii) dai circa 300 milioni di euro previsti dal contratto per finanziare il piano investimenti della Società, è possibile solo se i medesimi indici finanziari superano determinati livelli soglia (più elevati rispetto a quelli richiesti nel corso normale della gestione del debito) e se il *rating* assegnato ad ADR sia superiore a livelli minimi predefiniti;
- se una linea di finanziamento in scadenza non è rimborsata/rifinanziata almeno 12 mesi prima della data di scadenza, in tale periodo tutta la cassa eccedente generata deve essere prioritariamente destinata (in base a proporzioni definite) al rimborso del debito secondo il cosiddetto "*retention regime*" (inoltre, se determinati indici finanziari non sono rispettati 24 mesi prima della scadenza, si potrà avere un "*retention regime*" di 24 mesi);
- qualora i *covenant* finanziari risultino inferiori a certi livelli soglia minimi predeterminati o il giudizio di *rating* si attesti al di sotto della soglia *sub-investment grade* o si verificano altre particolari situazioni critiche contrattualmente definite, scattano misure ulteriormente restrittive di gestione dei flussi di cassa con la finalità di proteggere i creditori dal rischio di *default* di ADR.

Inoltre, i contratti finanziari che regolano le obbligazioni Romulus Finance e la nuova linea *revolving* prevedono il rispetto di cosiddetti *covenant* finanziari, che misurano: (i) il rapporto tra flusso di cassa disponibile e servizio del debito (DSCR) e il (ii) rapporto tra indebitamento finanziario netto e margine operativo lordo (*Leverage Ratio*). I soli contratti Romulus Finance prevedono un ulteriore indice (CLCR) che misura il rapporto tra flussi di cassa futuri attualizzati e l'indebitamento netto.

La verifica dei suddetti *ratio* viene effettuata due volte all'anno, alle *application date* del 20 marzo e del 20 settembre, applicando i metodi di calcolo dei rispettivi indici ai dati di riferimento al 31 dicembre e al 30 giugno.

Il rispetto di determinate soglie, più elevate dei suddetti indici, consente la distribuzione dei dividendi e il ricorso a ulteriore indebitamento; viceversa, nel caso in cui tali indici dovessero risultare inferiori a determinate soglie minime, si può verificare un *trigger event* o un *event of default*.

I dati di chiusura al 31 dicembre 2015 consentono di poter confermare, sulla base delle simulazioni effettuate, il rispetto dei *ratio* finanziari previsti nei contratti. Il calcolo di tali *ratio* sarà formalizzato nella prossima *application date* di marzo 2016.

Per quanto riguarda la documentazione contrattuale del Programma EMTN, così come quella disciplinante la nuova linea *revolving* da 250 milioni di euro, essa è già stata impostata sulla base della prassi *standard* di mercato applicabile a operazioni di tale genere per società "*investment grade*".

Il *rating* oggi assegnato al debito *secured* di ADR (la sola *Tranche* A4 Romulus Finance) da entrambe le agenzie indicate dai contratti (Moody's e Standard & Poor's) è posizionato su livelli superiori alle soglie che innescano la condizione restrittiva di c.d. *trigger event* e di *cash sweep*. Al 31 dicembre 2015, quindi, l'unica condizione restrittiva vigente e rinveniente dalla citata rinegoziazione dei contratti Romulus Finance riguarda l'assunzione di eventuale nuovo debito aggiuntivo che potrà essere contratto senza necessità di richiedere consensi fino alla soglia nominale lorda di 1.750 milioni di euro (ivi espressamente incluso Romulus Finance).

Infine, in data 30 novembre 2015, ADR, in coerenza con il progetto di progressiva semplificazione della struttura finanziaria/contrattuale Romulus, ha emesso una ulteriore richiesta di *waiver* con la finalità di eliminare, nella prospettiva di una definitiva integrale riconfigurazione della struttura

Romulus del 2003, una serie di obblighi e di vincoli onerosi per la società e non più funzionali al contesto del finanziamento ADR/Romulus vigenti, tra i quali:

- eliminazione dell'indice finanziario CLCR (*Concession Life Coverage Ratio*) utilizzato esclusivamente nei contratti Romulus;
- eliminazione degli obblighi concernenti l'elaborazione e l'approvazione del *Business Plan* della Società (ivi incluso l'intervento dell'*advisor* tecnico - cd. *independent engineer* - già a supporto di Ambac);
- eliminazione del requisito di *rating* minimo per le controparti *hedge*;
- eliminazione di alcune prescrizioni afferenti la definizione di indebitamento autorizzato - *Permitted Indebtedness Criteria*;
- la cancellazione del requisito di *rating* minimo per gli assicuratori di ADR nonché l'eliminazione del *Risk Advisor* esterno a supporto di Ambac per l'analisi delle coperture assicurative;
- l'eliminazione del *Trigger Event* quale condizione di rafforzamento dei vincoli finanziari in caso di discesa del *rating* sotto certi livelli soglia concordati, nonché del *Retention Regime Period* inteso come lasso temporale antecedente la scadenza *bullet* del finanziamento Romulus A4 (2023) entro il quale risulta vigente un vincolo di destinazione prioritaria della cassa al rimborso del debito in scadenza;
- liberazione della riserva di cassa presso il Security Agent (DSRA).

Gli esiti del processo di approvazione della richiesta di *waiver* del 30 novembre 2015 sono descritti nella sezione "Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio".

Per maggiori informazioni sul rispetto dei *covenant* si rinvia a quanto descritto nella sezione "Rischi connessi ai contratti di finanziamento vigenti" della Relazione sulla gestione.

8. Altre garanzie, impegni e rischi

8.1 Garanzie

ADR al 31 dicembre 2015 ha in essere le seguenti garanzie:

- garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 7;
- fidejussioni rilasciate a clienti e terzi per 0,2 milioni di euro (0,2 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

8.2 Impegni

ADR ha in essere impegni di acquisto per 185,7 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

Si rileva, inoltre, l'impegno in capo ad ADR, quale gestore di infrastrutture aeroportuali, di predisposizione e attuazione di piani per il contenimento e abbattimento del rumore, come previsto dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico (Legge n. 447/1995) e dal D.M. 29/11/2000 per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino.

A tal fine, ADR sta provvedendo alla rilevazione dell'effettivo superamento dei limiti e, qualora questi non fossero rispettati, alla predisposizione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore. Tali impegni risultano di difficile quantificazione e, comunque, determinabili in via necessariamente interpretativa non essendo disponibili indicazioni specifiche circa le attività da considerare per "manutenzione" e "potenziamento" delle infrastrutture, che costituiscono la base di calcolo ai sensi della Legge n. 447/1995 (legge quadro sull'inquinamento acustico).

Tenuto conto di quanto sopra, ADR, sulla base delle stime disponibili in base agli investimenti effettuati alla data del presente Bilancio, ritiene che l'impegno complessivo, in relazione all'avanzamento del programma di investimenti, non superi i 65 milioni di euro. Si precisa che tale cifra è relativa alle attività di solo potenziamento, e non è comprensiva della manutenzione. Il dato potrà essere determinato con più certezza in funzione della interpretazione che verrà data a quanto previsto dalla normativa in vigore e una volta che verranno effettuati i progetti specifici sulla tipologia di interventi da effettuare. L'importo è quindi condizionato a eventi successivi e comunque da definirsi in relazione all'effettivo programma di opere da realizzare.

8.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per ADR al 31 dicembre 2015 è rappresentata dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato da ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali poste in essere da ADR hanno l'obiettivo di controllare l'investimento in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, etc.), con controparti occasionali (ad esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, etc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito e alla richiesta di garanzie collaterali.

La massima esposizione teorica al rischio di credito per ADR al 31 dicembre 2015 è rappresentata dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato da ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali poste in essere da ADR hanno l'obiettivo di controllare l'investimento in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, etc.) o con controparti occasionali (ad esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, etc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito e alla richiesta di garanzie collaterali.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. ADR ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito.

Al 31 dicembre 2015, ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 456,2 milioni di euro, composta da:

- 206,2 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti
- 250,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 5.15).

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	31.12.2015		PIÙ DI 5 ANNI
			DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	
Prestiti obbligazionari	715.611	19.595	19.405	58.542	618.069
Finanziamenti a medio-lungo termine	474.036	20.743	20.801	62.461	370.030
Derivati	6.782	1.839	3.516	6.256	(4.829)
TOTALE	1.196.429	42.177	43.722	127.259	983.270

(MIGLIAIA DI EURO)	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	31.12.2014		PIÙ DI 5 ANNI
			DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	
Prestiti obbligazionari	735.111	19.500	19.595	58.405	637.611
Finanziamenti a medio-lungo termine	494.780	20.743	20.744	62.404	390.889
Derivati					
TOTALE	1.229.891	40.243	40.339	120.809	1.028.500

Rischio di tasso di interesse

ADR utilizza strumenti derivati in tassi, con l'obiettivo di mitigare, a condizioni economicamente accettabili, la potenziale incidenza della variabilità dei tassi d'interesse e di cambio sul risultato economico.

Con delibera del 14 maggio 2015 il Consiglio di Amministrazione di ADR ha dato il via libera, in coerenza con le politiche adottate dal proprio azionista, alla possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di *Interest Rate Swap "forward starting"* fino all'importo massimo di 900 milioni di euro e di durata pari a 10 anni. Con tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse in corrispondenza delle scadenze previste per l'assunzione di nuovo debito, ADR intende fronteggiare il rischio di innalzamento dei tassi ritenuto oggi più probabile rispetto al recente passato.

Alla data del 31 dicembre 2015 ADR ha in essere derivati *interest rate swap* di tipo *forward starting* per un nozionale complessivo di 250 milioni di euro, sottoscritti lo scorso 15 giugno e attivi a decorrere dal 20 giugno 2016, aventi durata 10 anni attraverso i quali ADR ha inteso coprire le esigenze di nuovo debito di medesima durata che la Società intende assumere nel medesimo orizzonte temporale.

Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 5.15.

Sensitivity analysis

RISCHIO DI TASSO ESPOSIZIONE E SENSITIVITY ANALYSIS	VALUTAZIONE AL FAIR VALUE		RISCHIO TASSO DI INTERESSE			
	31.12.2015	31.12.2014	SHOCK UP +10 BPS IR		SHOCK DOWN -10 BPS IR	
			31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(1.098.082)	(1.130.298)	0	0	0	0
Strumenti derivati trattati in <i>hedge accounting</i>	(7.036)	0	2.375	0	(2.403)	0
Strumenti derivati non trattati in <i>hedge accounting</i>	0	0	0	0	0	0
TOTALE	(1.105.118)	(1.130.298)	2.375²	0	(2.403)¹	0

² Gli impatti indicati si riferiscono alla variazione della riserva di *cash flow hedge* a patrimonio netto.

L'unica fonte di esposizione di ADR al rischio di tasso di interesse è riconducibile agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2015 (2014 per il comparativo) riconducibili al rischio tasso di interesse sono:

- potenziale variazione dei differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del *fair value* degli strumenti derivati in essere.

ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali prodotti da uno *shock* del mercato dei tassi di interesse, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, è stata ipotizzata una variazione parallela di +10 *basis point* (+0,1%) e -10 *basis point* (-0,1%) della curva a termine dei tassi.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di *shock up* e *shock down* dei tassi di interesse.

8.4 Informazioni sulle valutazioni al *fair value*

Di seguito è riportata la valutazione al *fair value* alla data di chiusura dell'esercizio e la classificazione secondo la gerarchia del *fair value* delle attività e passività valutate al *fair value* su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al *fair value* su base non ricorrente):

	31.12.2015			
(MIGLIAIA DI EURO)	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati di copertura	0	7.036	0	7.036

Gli unici strumenti finanziari valutati al *fair value* sono costituiti dagli strumenti derivati, descritti nella Nota 5.15. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel "livello 2" della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7, ovvero, il *fair value* è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

Nel 2015 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di *fair value*.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 5.15 è fornita l'indicazione del *fair value*, tale *fair value*, calcolato secondo le tecniche indicate nelle suddette note, rientra nel livello 2 della "gerarchia *fair value*" definita dall'IFRS 7.

8.5 Contenzioso

Il contenzioso in materia tributaria, amministrativa, civile e di lavoro viene seguito dalle funzioni legali della Società che hanno fornito, per la redazione del presente Bilancio, un quadro completo ed esaustivo dei diversi procedimenti civili, amministrativi e arbitrali. A fronte del contenzioso, la Società ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti in accordo con le norme in materia di formazione del bilancio d'esercizio. Sussistono, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività per la Società.

Contenzioso tributario

Sono di seguito sinteticamente descritte le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR:

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Energia Elettrica

- Si ricorda che nel 2006 l'Ufficio Tecnico di Finanza di Roma (UTF - oggi Agenzia delle Dogane) ha emesso avvisi di pagamento per 13 milioni di euro (comprensivo di interessi, spese e sanzioni), aventi ad oggetto l'omesso pagamento dell'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica e della relativa addizionale per il periodo 2002-2006, nonché i relativi atti di contestazione di violazioni amministrative. Le contestazioni sono riconducibili alla presunta cessione a soggetti terzi dell'energia elettrica acquistata da ADR, nonché al disconoscimento dell'agevolazione prevista dall'art. 52 del TUA ai soggetti cui è riconosciuta la qualifica di "opificio industriale". Avverso i citati Avvisi e Atti, ADR ha presentato i ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale, definiti con esito favorevole per la Società. Nei ricorsi in appello presentati dall'Agenzia delle Dogane, la Commissione Tributaria Regionale del Lazio ha confermato l'esito dei giudizi di primo grado. L'Avvocatura Generale dello Stato ha impugnato in Cassazione le sentenze della Commissione Tributaria Regionale e ADR si è ritualmente costituita in giudizio. A seguito delle udienze del 5 marzo e 25 giugno 2013, la Corte di Cassazione ha depositato diciannove sentenze con le quali sono stati accolti i motivi di ricorso proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. Nella sostanza, la Suprema Corte, riconoscendo l'erroneità delle pronunce di merito emesse dalla Commissione Tributaria Regionale favorevoli alla Società, ha ritenuto legittime le pretese impositive dell'Agenzia delle Dogane, sia in ordine alla cessione di energia a terzi che al disconoscimento della qualifica di opificio industriale.

In ordine a tre sentenze emesse dalla Cassazione, afferenti il disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, la Società ha presentato ricorsi per revocazione in quanto ritiene siano state pronunciate escludendo fatti decisivi la cui esistenza risulta dai documenti di causa, che non hanno costituito oggetto di contestazione tra le parti del giudizio.

- In analogia con l'attività di verifica intrapresa, per gli anni 2002-2006 dall'allora UTF di Roma, nel 2011, l'Agenzia delle Dogane ha avviato nei confronti di ADR una verifica in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per il periodo 2007-2010. A seguito di tale attività, l'Agenzia delle Dogane ha notificato alla Società, nell'ottobre 2012, l'Avviso di pagamento e l'Atto di irrogazione delle sanzioni amministrative per complessivi 5,3 milioni di euro. La Società ha proposto ricorso in Commissione Tributaria Provinciale, con richiesta di sospensione della riscossione. L'Agenzia delle Entrate ha notificato alla società l'Avviso di Accertamento per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo contestata per il 2007 per complessivi 0,3 milioni di euro. In data 11 ottobre 2013 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale con la quale sono stati accolti, previa riunione, i ricorsi presentati avverso gli atti di accertamento emessi dall'Agenzia delle Dogane e dall'Agenzia delle Entrate per il periodo d'imposta 2007. Alla luce dell'evoluzione del contenzioso in Cassazione per il periodo 2002-2006, l'Amministrazione Finanziaria ha proposto appello avverso tale decisione.

In data 11 giugno 2015 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale con la quale è stato accolto, previa riunione, l'appello presentato dall'Agenzia delle Dogane e dall'Agenzia delle Entrate avverso la sentenza di primo grado. In considerazione dell'orientamento giurisprudenziale formatosi con le sentenze emesse dalla Corte di Cassazione per le annualità precedenti, la Società ha proposto ricorso avverso la sentenza della Commissione Tributaria Regionale in relazione al rilievo afferente il disconoscimento dell'agevolazione prevista per gli opifici industriali, nonché al rilievo IVA contestato dall'Agenzia delle Entrate.

L'Agenzia delle Entrate ha notificato, con riferimento ai periodi d'imposta 2008, 2009 e 2010, avvisi di accertamento per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo contestata per complessivi 0,5 milioni di euro, per i quali sono stati presentati ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale.

- In data 23 febbraio 2015 l'Ufficio delle Dogane di Roma 2 ha avviato nei confronti di ADR una verifica riguardante la corretta applicazione della normativa in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi d'imposta 2011 e 2012. Tale attività costituisce il proseguimento delle verifiche già effettuate nei periodi d'imposta 2002-2010.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - *Duty Free Shop*

Nel 2007, la Circostrizione Doganale di Roma ha contestato ad ADR alcune irregolarità nelle vendite effettuate presso i *duty free shop* nel periodo 1 gennaio 1993-31 gennaio 1998 nei confronti dei passeggeri con destinazione comunitaria in eccedenza delle franchigie di quantità e valore, notificando l'invito al pagamento di IVA, imposte di fabbricazione e imposte di consumo tabacchi, dovute sulle base dei rilievi formulati per un totale di 22,3 milioni di euro.

A chiusura dell'iter contenzioso conclusosi con il deposito della sentenza pronunciata dalla Commissione Tributaria Regionale di Roma, con la quale viene definitivamente riconosciuto il diritto al rimborso dei diritti doganali prescritti, è stata formalmente presentata, all'Agenzia delle Dogane e a Equitalia Sud, istanza di sgravio parziale con contestuale richiesta di rimborso delle maggiori somme versate.

Manleva Fiscale

Nel 2002, in occasione dell'ottenimento da parte di IRI del consenso alla vendita al Gruppo Macquarie del 44,74% di ADR, Gemina, Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. si sono sostituite alla stessa IRI assumendo direttamente nei confronti di ADR, rispettivamente con una quota del 50%, 13,1% e 36,9%, l'impegno di indennizzo rilasciato da IRI in occasione della privatizzazione di ADR finalizzato a coprire il 51,166% delle minusvalenze che la Società avesse dovuto subire per pretese tributarie relative a periodi antecedenti alla privatizzazione del luglio 2000. La vertenza tra ADR e l'Agenzia delle Dogane si riferisce al periodo 1993/1998 ed è coperta dalla garanzia citata. Poiché Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. disconoscono la validità della garanzia, ADR ha avviato nei confronti di queste ultime un'azione volta alla condanna al pagamento delle somme dovute, condizionatamente all'intervento di sentenza definitiva di condanna di ADR. Con sentenza dell'ottobre 2012, il Tribunale di Roma ha accolto la domanda di ADR, contro la quale Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. hanno proposto appello. All'udienza del 27 settembre 2013, il giudizio è stato rinviato al 10 novembre 2017 per la precisazione delle conclusioni.

ICI / IMU

Il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR due avvisi di accertamento con i quali è stata contestata l'omessa dichiarazione e l'omesso versamento dell'ICI per le annualità 2001 e 2002, in relazione all'albergo Hilton Rome Airport. La Società, ritenendo sussistenti valide argomentazioni per sostenere la carenza della soggettività passiva di imposta, ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 20 dicembre 2010 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma che ha respinto il ricorso presentato da ADR avverso l'avviso di accertamento relativo al 2002. In ragione del limitato grado di approfondimento delle questioni giuridiche oggetto di causa, la Società ha proposto appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 23 dicembre 2011 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma che ha accolto il ricorso presentato di ADR avverso l'avviso di accertamento relativo al 2001. Il

Comune di Fiumicino ha proposto appello avverso la sentenza emessa della Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

In data 9 gennaio 2015 sono state depositate le sentenze della Commissione Tributaria Regionale con le quali è stato, rispettivamente, respinto il ricorso in appello presentato da ADR per l'anno 2002, e accolto il ricorso in appello del Comune di Fiumicino per l'anno 2001. La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, presenterà ricorso in Cassazione avverso le sentenze di secondo grado.

In data 5 maggio 2011, il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR altri due avvisi di accertamento per le annualità 2005 e 2006. La Società, in linea con quanto sostenuto per le annualità 2001 e 2002, ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 2 dicembre 2014 la Commissione Tributaria Provinciale, previa riunione dei ricorsi relativi alle annualità 2005 e 2006, ha depositato la sentenza con la quale ha respinto i ricorsi della Società.

La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ha proposto, in data 29 maggio 2015, appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

In data 7 ottobre 2013 il Comune di Fiumicino ha notificato alla società cinque avvisi di accertamento con i quali è stato contestato l'omesso versamento dell'ICI relativa all'albergo Hilton Rome Airport per le annualità 2007-2011, nonché l'omesso versamento dell'ICI relativa ad altri fabbricati limitatamente alle annualità 2007-2009.

La Società, in data 12 novembre 2013, ha presentato istanza di annullamento in autotutela dei predetti avvisi, in relazione alle contestazioni riguardanti i fabbricati diversi dall'albergo Hilton Rome Airport. In assenza di una tempestiva risposta da parte dell'Amministrazione comunale, la Società ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale. In data 2 e 7 gennaio 2014, il Comune di Fiumicino ha notificato gli atti di annullamento degli avvisi di accertamento già notificati il 7 ottobre 2013, in parziale accoglimento dell'istanza di annullamento proposta dalla società, con contestuale riemissione degli stessi relativamente all'albergo Hilton Rome Airport e ai fabbricati facenti parte della cd. Area Tecnica Alitalia. Anche per tali nuovi avvisi di accertamento la Società ha presentato ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale.

In relazione al ricorso presentato avverso l'avviso di accertamento per il periodo d'imposta 2008, concernente gli altri immobili presenti nella cd. Area Tecnica Alitalia, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la sentenza depositata il 3 dicembre 2015, ha respinto in toto il ricorso proposto. La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, presenterà appello in Commissione Tributaria Regionale.

IRESA

A partire dal giugno 2014 sono stati notificati ad ADR, da parte di 40 vettori, 92 ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma con i quali sono state impuginate le lettere di addebito emesse da ADR per il periodo gennaio-settembre 2014 aventi ad oggetto il pagamento dell'IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili). I ricorsi mirano a far dichiarare l'illegittimità dell'IRESA per la quale ADR sta esercitando le attività di riscossione in conformità a quanto previsto dalla vigente Convenzione sottoscritta con la Regione Lazio, a seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n. 2 del 29 aprile 2013 ovvero, in subordine, a ottenere la riduzione della stessa entro i limiti previsti dal cosiddetto Decreto "Destinazione Italia" e il conseguente rimborso delle somme pagate in eccesso.

In data 9 giugno 2015, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha depositato la sentenza relativa al ricorso proposto da AirOne. La sentenza, accogliendo parzialmente le richieste del vettore, annulla le note di addebito riferite ai periodi successivi al 21 febbraio 2014, con compensazione delle spese di giudizio.

A seguito della sottoscrizione dell'Addendum alla Convenzione stipulata con la Regione Lazio, la Società ha provveduto a trasmettere alla stessa Regione i dati necessari alla rideterminazione dell'imposta dovuta dai vettori per il periodo 1 gennaio 2014-30 giugno 2015. Sulla base degli impegni assunti dalle parti, che prevedono a carico della Regione l'onere di rideterminare l'esatto carico tributario dovuto dai vettori con conseguente autonoma attività di accertamento e riscossione, la Società ha stornato tutti i documenti di addebito emessi e non ancora pagati relativi al periodo citato.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR:

Diritti e regolazione tariffaria

Nel luglio 2011 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione della Swiss International Airlines Ltd ("Swiss") per la restituzione di 5,2 milioni di euro (comprensivi di interessi), successivamente ridotti a 1,8 milioni di euro per un errore materiale commesso nella quantificazione iniziale, pari all'importo pagato in eccesso (importo diritti ExtraUE), a parere della ricorrente, dal 2002 al 2009 per diritti di approdo e decollo. ADR ha applicato l'importo dei diritti ExtraUE ai voli da e per il territorio della Confederazione svizzera invece dei diritti UE. Swiss ritiene che l'accordo UE/Confederazione Svizzera del 21 gennaio 1999 (entrato in vigore l'1 giugno 2002) avrebbe parificato i vettori svizzeri a quelli comunitari e, pertanto, ADR avrebbe discriminato i vettori svizzeri. La Società sostiene, viceversa, di non avere effettuato alcuna discriminazione dato che l'applicazione dei diritti aeroportuali, e relativi importi, in Italia è disciplinata dal DM 14 novembre 2000 che si basa sul territorio (*intra* o *extra* Unione Europea) del volo e non sulla soggettività del vettore che lo effettua. Nell'agosto 2011 è stato notificato ad ADR analogo atto da parte di Swiss, con una richiesta di 3,5 milioni di euro (comprensivi di interessi) a titolo di diritti di imbarco passeggeri. All'udienza del 20 febbraio 2015, a seguito di richiesta congiunta delle parti, il giudice ha disposto un rinvio per trattative al 10 luglio 2015. All'udienza del 10 luglio 2015, è stato disposto un ulteriore rinvio al 3 novembre 2017. Nel dicembre 2015 ADR e Swiss hanno perfezionato un accordo transattivo.

- In data 7 aprile 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland SA per la restituzione di 1 milione di euro, oltre interessi, pari all'importo pagato, a suo dire, in eccesso (diritti ExtraUE anziché UE) dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri. All'udienza di prima comparizione del 23 ottobre 2014, le parti si sono limitate a richiamare quanto contenuto nei rispettivi documenti processuali e il giudice ha impartito i termini per le memorie, fissando la successiva udienza al 7 ottobre 2015, durante la quale è stata fissata la data della prossima udienza, al 20 dicembre 2017, per la precisazione delle conclusioni.
- Nel luglio 2011 è stato notificato ad ADR, in qualità di contro interessata, il ricorso presentato innanzi al TAR del Lazio da IBAR e da dieci vettori per l'annullamento della lettera dell'11 maggio 2011 con cui ENAC ha dichiarato che, con riferimento al corrispettivo per l'uso dell'impianto di smistamento bagagli in transito "NET6000", il limite di connessione al costo risulta - per il solo 2011 - "pari a 1,87 euro a bagaglio". I proponenti il ricorso non hanno formulato istanza di sospensione e si è in attesa di fissazione dell'udienza di merito.
- Il 28 febbraio 2013 è stato notificato ricorso al TAR Lazio da parte del Comune di Viterbo, con cui è stato impugnato il Contratto di Programma, il DPCM del 21 dicembre 2012 e tutti gli altri atti presupposti, connessi e conseguenti con richiesta di risarcimento danni, che risulta a oggi pendente senza fissazione dell'udienza.
- In data 13 novembre 2013 è stato notificato ad ADR un ricorso dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio (ARPA) nei confronti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, della Regione

Lazio, dell'ENAC, del Comune di Fiumicino, di Roma Capitale e di ADR. Con tale ricorso l'ARPA ha impugnato il Decreto Interministeriale Ministero dell'Ambiente-Ministero dei Beni Culturali di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) dell'8 agosto 2013, relativo al progetto "Aeroporto Leonardo da Vinci - Progetto di completamento di Fiumicino Sud" e ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale (ivi compreso il parere favorevole con prescrizioni n. 1156 del 25 gennaio 2013, formulato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS), chiedendone l'annullamento parziale nelle parti in cui pone a carico di ARPA adempimenti inerenti alle prescrizioni relative alla verifica di compatibilità ambientale del Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

- Il 26 febbraio 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione, a partire dal 1 marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti. Con il ricorso, Easyjet ha impugnato il provvedimento ENAC recante "Articolazione Tariffaria Fiumicino" del 27 dicembre 2013 (e tutti gli atti presupposti, nella misura in cui rimodulano i corrispettivi per imbarco passeggeri sullo scalo di Fiumicino). A parere dei ricorrenti la rimodulazione dei corrispettivi per l'imbarco dei passeggeri sullo scalo di Fiumicino - frutto dell'introduzione di uno sconto del 65% sui predetti corrispettivi applicato ai passeggeri in transito sullo scalo e del contestuale aumento del medesimo corrispettivo per i passeggeri originanti - configurerebbe una violazione della normativa italiana e comunitaria. In particolare, (i) sarebbe stato violato l'obbligo di consultazione con gli utenti, (ii) non sarebbe stato rispettato il principio dell'orientamento ai costi e (iii) il principio di non-discriminazione tra utenti e (iv) si sarebbe configurato un abuso di posizione dominante da parte di ADR per prezzi discriminatori ed eccessivi. La ricorrente ha chiesto la misura cautelare monocratica inaudita, che il Presidente della competente sezione del TAR ha negato. Nella seduta di discussione della misura cautelare del 29 aprile 2014 della Camera di Consiglio, il TAR ha rilevato la fondatezza della eccezione mossa da ADR circa la carenza di interesse per il sopravvenuto DPCM di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 all'Atto Unico. Non essendo ancora decorsi i termini per la proposizione di motivi aggiunti, EasyJet ha dichiarato l'interesse a formulare tali motivi aggiunti. Il Collegio ha quindi fissato la Camera di Consiglio per il 29 maggio 2014 per la discussione della cautelare. All'udienza del 29 maggio 2014 il TAR Lazio (Sezione Terza Ter) ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risulta assistito dal "*fumus boni iuris*".

Limitazione degli handler autorizzati a operare a Fiumicino

- Nel mese di dicembre 2014 sono stati notificati ad ADR cinque ricorsi al TAR Lazio che impugnano il provvedimento ENAC del 13 ottobre 2014 di limitazione del numero di handler autorizzati a svolgere i servizi di cui ai punti 3, 4 e 5 (con esclusione del 5.7) dell'Allegato A al D. Lgs. 18/99 sullo scalo di Fiumicino. I ricorsi sono stati presentati da Assaereo, Aviation Services S.p.A., Consulta Srl, Consulta S.p.A. e IBAR. Assaereo, Consulta S.r.l. e IBAR hanno richiesto la sospensiva del provvedimento. Nel mese di dicembre 2014 sono, inoltre, stati notificati ad ADR due motivi aggiunti a un ricorso presentato da "Fallimento Groundcare Milano S.r.l." con cui viene impugnato il medesimo provvedimento ENAC. Consulta S.r.l. ha depositato un'istanza di rinvio al merito e rinunciato all'istanza cautelare. In data 6 febbraio 2015, ALHA Airport ha notificato un ricorso straordinario al Capo dello Stato per l'annullamento del provvedimento ENAC.

All'udienza del 19 marzo 2015, fissata per la discussione dei ricorsi cautelari di IBAR e Assaereo, il TAR ha emesso un provvedimento interlocutorio con il quale ha chiesto a ENAC di depositare la documentazione relativa all'istruttoria compiuta ai fini dell'adozione del provvedimento di limitazione. Pertanto, la discussione dei ricorsi cautelari è stata rinviata alla camera di consiglio del 16 aprile 2015. Con due distinte ordinanze del 17 aprile 2015, il TAR del Lazio ha respinto la richiesta di

sospensiva di IBAR e Assaereo. L'udienza per la discussione del merito del ricorso Assaereo è fissata per il 16 giugno 2016.

- A seguito della pubblicazione sulla GUUE del 25 aprile 2015 del bando di gara per la selezione degli *handler* autorizzati a svolgere i servizi di cui ai punti 3, 4 e 5 (con esclusione del 5.7) dell'Allegato A al D. Lgs. 18/99 sullo scalo di Fiumicino, Consulta S.p.A., Assaereo, IBAR e Aviation Services, che avevano già impugnato il provvedimento ENAC di limitazione, con motivi aggiunti hanno impugnato anche il bando di gara di fronte al TAR del Lazio. ATA Italia ha invece depositato un nuovo ricorso al TAR Lazio per l'annullamento del bando di gara. Consulta, IBAR e ATA hanno richiesto la sospensiva. All'udienza del 25 giugno 2015 è stata discussa la richiesta di sospensiva di ATA Italia e, con ordinanza del 26 giugno 2015, il TAR del Lazio ha respinto tale richiesta. L'udienza per la discussione del merito è stata fissata all'8 luglio 2016. Alla camera di consiglio del 9 luglio 2015, i difensori di Consulta S.p.A. hanno dichiarato di rinunciare all'istanza cautelare; si resta in attesa fissazione udienza di merito. Alla camera di consiglio del 17 luglio 2015, IBAR ha confermato la rinuncia all'istanza cautelare; si resta in attesa fissazione udienza di merito. Con motivi aggiunti, Consulta S.p.A., il 29 dicembre 2015, ha impugnato al TAR Lazio il provvedimento ENAC del 23 dicembre 2015 di aggiudicazione definitiva della procedura di gara, chiedendone la sospensiva dell'efficacia: nell'udienza della Camera di Consiglio per la discussione della cautelare del 21 gennaio 2016, il Presidente del Collegio ha accolto l'istanza di differimento di Consulta, rinviando a data da destinarsi in virtù della prossima presentazione di ulteriori motivi aggiunti. Con ricorso al Tar Lazio del 14 gennaio 2016 anche WFS s.r.l. ha impugnato il Provvedimento di aggiudicazione di ENAC, in particolare nella parte relativa alla propria esclusione; ADR è intervenuta nel giudizio con ricorso incidentale *ad opponendum* e all'udienza del 4 febbraio 2016, il Collegio ha respinto la richiesta cautelare di WFS per mancanza di *periculum* in mora ma anche del *fumus* e ha fissato l'udienza di merito al 14 aprile 2016.

Procedura di gara per la subconcessione di una porzione del magazzino Cargo

A seguito della pubblicazione sulla GUUE del 4 aprile 2015 del bando di gara per la selezione di un soggetto cui affidare la subconcessione di un magazzino per l'espletamento delle attività di *handling* sull'aeroporto di Fiumicino, FLE e BAS hanno depositato due separati ricorsi al TAR Lazio per l'annullamento del bando di gara con contestuale richiesta di sospensiva. All'udienza dell'11 giugno 2015, il TAR ha respinto entrambe le richieste di sospensiva. BAS ha quindi proposto un secondo ricorso al TAR del Lazio avverso la nuova configurazione del magazzino Cargo, chiedendo le misure cautelari monocratiche avverso una lettera ENAC e una lettera di ADR, respinte dal giudice amministrativo il 26 giugno 2015. Nell'udienza di camera di consiglio del 17 luglio 2015, la ricorrente ha chiesto un rinvio per presentare motivi aggiunti; il TAR del Lazio ha rinviato alla camera di consiglio del 29 ottobre 2015 e in tale sede il ricorrente ha rinunciato alla sospensiva.

Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti perché se ne accerti l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e le si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato in giudizio anche le società di gestione, tra cui ADR, perché si accerti la non debenza ai gestori medesimi del canone concessorio parametrato alla quantità di carburante erogato alle compagnie aeree e, in particolare per ADR, la si condanni alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiari non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. A seguito di un'ordinanza di rimessione sul ruolo, il 28 maggio 2014 si è tenuta un'udienza all'esito della quale il Giudice si è riservato di decidere in merito all'opportunità di sollevare questione

pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia europea, senza, tuttavia, nulla specificare in merito all'oggetto della predetta questione. A scioglimento della riserva il 15 maggio 2015, il giudizio è stato rinviato all'udienza del 2 dicembre 2015 per la precisazione delle conclusioni. In tale occasione la causa è stata trattenuta in decisione.

- AirOne S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma sia Tamoil, proprio fornitore di carburanti avio, sia alcuni gestori aeroportuali tra cui ADR perché si accerti l'illiceità dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali richiesti dai gestori alle società petrolifere e da queste "ribaltate" sui vettori, e si accerti che Tamoil, in solido con i gestori aeroportuali convenuti, è tenuta alla restituzione di 2,9 milioni di euro corrisposti da AirOne dal 2003. Con sentenza non definitiva del 2012, il Giudice ha disposto una CTU. All'udienza del 19 febbraio 2015, il Giudice si è riservato in merito al prosieguo della causa, in ragione delle diverse richieste di carattere processuale avanzate dalle Parti. Con l'ordinanza del 21 febbraio 2015 il Giudice, rilevato che appare necessario un ulteriore accertamento tecnico d'ufficio ha disposto una CTU. Per l'esame della stessa, la causa è stata rinviata all'udienza del 20 aprile 2016.

Misure abbattimento rumore

- In relazione al D.M. 29 novembre 2000 riguardante i criteri per la predisposizione dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore, nonché agli accantonamenti dei fondi di bilancio nelle percentuali previste in caso di superamento dei valori limite, tutti i gestori aeroportuali hanno proposto ricorso davanti al Consiglio di Stato per ottenere l'annullamento della sentenza del TAR Lazio del 2002.

Con sentenza del 2004, i ricorsi proposti sono stati parzialmente respinti. In particolare il Consiglio di Stato ha ritenuto che l'obbligo di risanamento sorge al verificarsi di due condizioni: i) individuazione dei confini delle aree di rispetto; ii) verifica, con precise cadenze temporali, del superamento dei limiti di immissione del rumore all'esterno delle fasce di rispetto con il rinvio ai limiti stabiliti dalla zonizzazione comunale o, in assenza di questa, dall'art. 6, comma 1, DPCM 1 marzo 1991. All'interno delle fasce di rispetto, invece, i limiti di emissione sono applicabili solo "per tutte le altre sorgenti sonore, diverse dalle infrastrutture aeroportuali". Restano salvi quelli fissati con DM 31 ottobre 1997, "con cui sono previste le tre fasce (zone A, B e C) con diversi valori di L_{va} (Livello di valutazione del rumore aeroportuale diverso rispetto alla misura del "Livello equivalente"). L'obbligo di accantonamento di risorse finanziarie da destinare all'adozione di interventi di contenimento e abbattimento del rumore a prescindere da un accertato superamento dei limiti suindicati deriva dalla Legge-quadro 447/95 e non dal D.M. oggetto del giudizio di appello, perché questo ultimo è meramente ripetitivo della disposizione di legge richiamata. Infatti, il Ministero dell'Ambiente ha "presupposto che l'obbligo di accantonamento scatta a prescindere dall'effettiva verifica del superamento dei limiti acustici"; nello stesso tempo "ogni questione sulla ragionevolezza di tale obbligo anche in assenza del superamento dei limiti, è estranea all'oggetto del presente giudizio, con cui le società ricorrenti hanno impugnato una disposizione che si limita a prevedere la comunicazione dei fondi accantonati". La riportata decisione, peraltro, non esclude, che la questione della "ragionevolezza" (o meno) della citata disposizione di legge sull'obbligo di accantonamento possa essere proposta ex novo dalle società aeroportuali innanzi al Giudice competente.

- ADR ha proposto ricorso davanti al TAR Lazio per l'annullamento del verbale del 1 luglio 2010 della Conferenza dei Servizi, convocata per definire e approvare la zonizzazione acustica del suddetto scalo, con cui la predetta Conferenza dei Servizi ha approvato la Proposta n. 2 di zonizzazione acustica dell'aeroporto di Ciampino. Non è stata richiesta la sospensiva e si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

IRESA

- Nei mesi di luglio e dicembre 2014 sono stati notificati sei ricorsi al TAR Lazio (senza richiesta di misure cautelari) da Alitalia Cai (2), AirOne (2), Alitalia Cityliner e CAI First. I ricorrenti chiedono l'annullamento delle lettere di addebito emesse da ADR per il periodo gennaio-settembre 2014 aventi ad oggetto il pagamento dell'IRESA per la quale ADR sta esercitando le attività di riscossione in conformità a quanto previsto dalla vigente Convenzione sottoscritta con la Regione Lazio, a seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n. 2 del 29 aprile 2013. A oggi non risulta fissata alcuna udienza.

Nel mesi di febbraio, maggio e settembre 2015, sono stati notificati tre ricorsi al TAR Lazio (senza richiesta di misure cautelari) da Alitalia SAI per il periodo gennaio-settembre 2015 aventi ad oggetto il pagamento dell'IRESA. A oggi non risulta fissata alcuna udienza.

Piano regolatore

- Nel marzo 2012, il TAR del Lazio ha accolto il ricorso con il quale, nel 2003, ADR aveva impugnato gli atti del Comune di Fiumicino che modificavano il preesistente Piano regolatore, aprendo alla possibilità di edificazione delle aree limitrofe all'aeroporto ("Quadrante Ovest" e "Fiumicino Nord"). Con tale decisione veniva riconosciuto ad ADR un interesse proprio e una legittimazione attiva a tutelare le condizioni necessarie e idonee sul territorio per lo sviluppo del traffico aereo. I proprietari dei terreni interessati e il Comune di Fiumicino hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Con sentenza depositata il 22 febbraio 2013, il Consiglio di Stato ha accolto gli appelli sostanzialmente per motivi procedurali.

Procedure concorsuali clienti

- A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 e il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto a seguito dei quali, in data 20 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 10,3 milioni di euro, quale "credito concorsuale" assistito da privilegio. In data 19 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 0,1 milioni di euro come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s..
- Nel 2009 Volare Airlines S.p.A. in a.s. e Air Europe S.p.A. in a.s. hanno proposto un giudizio civile per ottenere la revocabilità dei pagamenti effettuati ad ADR nell'anno antecedente all'ammissione dei vettori alla procedura concorsuale e la condanna di ADR alla refusione rispettivamente di 6,7 milioni di euro e 1,8 milioni di euro. Con sentenze del giugno 2011, il Tribunale ha condannato ADR al pagamento di quanto richiesto; la Società ha proposto appello. Con riferimento al giudizio di Volare Airlines in a.s., con sentenza di luglio 2012, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR, la quale, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di 7,4 milioni di euro (comprensivi di interessi e spese). Con riferimento al giudizio di Air Europe in a.s., con sentenza depositata il 18 luglio 2014, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR, la quale, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di circa 2 milioni di euro (comprensivi di interessi e spese). ADR ha proposto in entrambe i casi ricorso in Cassazione. Si è in attesa della fissazione delle udienze.

Lavoro

- Un gruppo di 16 attori ha proposto atto di citazione avverso ADR e il Fallimento Ligabue Gourmet con il quale contestano la validità della cessione di ramo d'azienda del catering Ovest da ADR alla

Ligabue Air Catering S.p.A. (successivamente Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.a.), con conseguente richiesta di risarcimento per 9,8 milioni di euro. Con sentenza del giugno 2010, la vertenza è stata vinta da ADR. 14 attori hanno proposto appello, rispetto al quale ADR si è costituita in giudizio. Con sentenza del 14 luglio 2015, la Corte di Appello ha rigettato il gravame proposto dai lavoratori, con conseguente condanna di questi alla refusione delle spese di lite.

- Un gruppo di 12 ricorrenti, ex dipendenti ADR ceduti alla società Ligabue Air Catering S.p.A. (successivamente Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A.) in occasione della cessione del ramo d'azienda del catering Ovest, ha proposto una causa avverso ADR e la Regione Lazio. I ricorrenti reclamano un risarcimento per non essere stati assunti in altre aziende alle medesime condizioni economiche percepite presso la Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A., sulla base di un lodo ministeriale sottoscritto da ADR unitamente ad altre società e a Enti Locali, tra i quali la Regione Lazio, all'esito del fallimento della società. Il risarcimento richiesto dai ricorrenti ammonta complessivamente a circa 9,1 milioni di euro. La causa, che è stata ritenuta matura per la decisione senza necessità di attività istruttoria, è stata rinviata per la discussione al 25 maggio 2016.

Appalti

- L'ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, ha proposto appello avverso la sentenza del 2006 del Tribunale Civile di Roma, con cui è stato definito il giudizio con la condanna di ADR al pagamento di 1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese. L'atto di appello ribadisce le domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro, comprensivo di interessi e rivalutazione). Con sentenza depositata il 14 luglio 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso su quanto proposto dall'ATI Alpine Bau, accogliendo le argomentazioni avanzate da ADR e ha dichiarato risolto il contratto di appalto stipulato il 30 dicembre 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Il 19 giugno 2015 è stato notificato ricorso per Cassazione da parte del Fallimento Alpine Bau in merito alla sentenza della Corte di Appello. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- Nel 2005 Fondedile Costruzioni S.r.l. ha notificato atto di appello avverso la sentenza del 2004 del Tribunale Civile di Roma, riproponendo le medesime richieste risarcitorie dell'atto di primo grado per 3,6 milioni di euro, oltre spese, interessi e rivalutazione, a titolo di asseriti maggiori oneri e danni sostenuti nell'esecuzione dei lavori di costruzione della "galleria servizi lato chiusura anello" dell'aeroporto di Fiumicino. Con sentenza depositata il 4 giugno 2014, la seconda sezione della Corte di Appello di Roma ha rigettato integralmente le domande di Fondedile Costruzioni S.r.l.. Nell'ottobre 2014, la controparte ha proposto ricorso in Cassazione. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
- L'ATI NECSO Entrecanales - Lamaro Appalti ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza della Corte d'Appello che nel 2011 aveva integralmente respinto le domande di richiesta del risarcimento del danno per 9,8 milioni di euro, oltre interessi, rivalutazione e spese, per le riserve apposte nella contabilità dei lavori di ampliamento e ristrutturazione del Satellite Ovest dell'aeroporto di Fiumicino. L'udienza di discussione deve essere ancora fissata.
- Nel gennaio 2012 l'ATI Salini - Ircop ha proposto ricorso al TAR Lazio contro ADR per l'annullamento, previa sospensiva, dei provvedimenti di esclusione dell'ATI, per anomalia dell'offerta economica, dalla procedura di affidamento dei lavori di riqualifica della Pista 2 presso l'aeroporto di Fiumicino, nonché per il riconoscimento di danni derivanti dalla mancata aggiudicazione. Con dispositivo di sentenza depositato il 14 dicembre 2012, il TAR ha respinto il ricorso dell'ATI. Le Parti soccombenti in primo grado hanno proposto appello al Consiglio di Stato, insistendo per la domanda risarcitoria. L'udienza di merito si è tenuta il 20 ottobre 2015. Con sentenza pubblicata il 10 novembre 2015, il Consiglio di Stato ha respinto l'appello proposto dall'ATI Salini - Ircop.

- Con riferimento all'evoluzione della trattativa con l'ATI Cimolai appaltatrice dei lavori di costruzione dell'area di imbarco F (ex Molo C), pur non trattandosi di un contenzioso, si segnala che con la firma del Contratto di Programma si è concretizzato il principale presupposto per la ripresa dei lavori precedentemente rallentati proprio in relazione alla mancata finalizzazione dell'accordo tariffario. La ripresa dei lavori è stata formalizzata con l'accordo sottoscritto tra ADR e l'ATI in data 7 agosto 2013 nel quale, tra l'altro, venivano indicati i nuovi termini contrattuali per la finalizzazione dell'opera. Tuttavia, essendo nel frattempo significativamente mutati i volumi e le caratteristiche dell'opera al fine di rispondere più efficacemente alle esigenze operative e commerciali, si è reso necessario il ricorso a una nuova rinegoziazione con la controparte sia dei termini temporali che economici, volti anche a favorire la conclusione dei lavori entro il 2016. Tale trattativa ha portato alla firma, il 7 agosto 2014, dell'Atto di sottomissione alla perizia di variante tecnica e suppletiva n. 3 fase 3 e 4 che ha recepito la rivisitazione progettuale delle opere di completamento del Molo e dell'Avancorpo e delle opere inerenti il BHS/HBS. Tale perizia è stata approvata da ENAC il 6 agosto 2015.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto richiesta di risarcimento per 27 milioni di dollari per danni diretti (quelli indiretti sono ancora in corso di definizione) da AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio in emergenza causato da evento di "*bird strike*" avvenuto il 10 novembre 2008 presso l'aeroporto di Ciampino. ADR respinge ogni responsabilità sull'accaduto. Qualora, a esito delle indagini da parte delle autorità competenti a oggi ancora in corso, risultasse acclarata la responsabilità di ADR, l'eventuale risarcimento risulterebbe coperto dalla polizza RCT del gestore aeroportuale.
- Si segnala che risultano pervenute circa 150 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, *handler* e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 100 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività, diverse da quelle coperte dalle polizze assicurative vigenti, su cui è probabile che sia chiamata a rispondere la Società in caso di definitiva asseverazione delle responsabilità.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2015 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per 67,7 milioni di euro (7,1 milioni di euro al 31 dicembre 2014) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve riconosciute sono rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori; se hanno natura risarcitoria, sono stanziata tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per la Società ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

9. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute da ADR con le parti correlate sono state compiute nell'interesse della Società, fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Si informa che nel corso dell'esercizio non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati della Società.

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015		2015			31.12.2014		2014	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI / PROVENTI	COSTI / ONERI	INVESTIME NTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI / PROVENTI	COSTI / ONERI
IMPRESE CONTROLLANTI									
Atlantia	11.016	18.219	89	(1.028)	0	13.558	584	125	(654)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	11.016	18.219	89	(1.028)	0	13.558	584	125	(654)
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	912	2.757	1.959	(16.793)	0	606	2.828	1.840	(17.775)
ADR Tel S.p.A.	394	7.096	1.199	(18.647)	4.784	375	2.889	1.159	(12.649)
ADR Advertising S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(103)	0
ADR Mobility S.r.l.	2.210	8	21.167	(1.151)	0	3.317	47	21.892	(1.081)
ADR Security S.r.l.	1.063	13.665	2.735	(46.041)	0	1.390	17.080	2.979	(43.791)
Airport Cleaning S.r.l.	1.343	4.956	3.477	(24.770)	0	1.147	3.566	1.462	(7.766)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	5.922	28.482	30.537	(107.402)	4.784	6.835	26.410	29.229	(83.062)
IMPRESE COLLEGATE									
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	482	968	0	0	0	482	968	0	0
Pavimental S.p.A.	199	14.632	199	(73.844)	0	0	13.449	7	(13.456)
Spea Engineering S.p.A.	185	33.449	783	(37.766)	0	0	105	0	(2.106)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	866	49.049	982	(111.610)	0	482	14.522	7	(15.562)
PARTI CORRELATE									
ADR Engineering S.p.A.	0	0	0	0	0	310	21.715	621	(20.239)
Romulus Finance S.r.l.	0	0	0	(4.203)	0	0	11	0	(540)
Leonardo Energia S.c.ar.l.	237	3.375	354	(20.057)	0	181	3.768	337	(22.334)
Fiumicino Energia S.r.l.	68	0	169	0	0	20	0	166	0
Infoblu S.p.A.	0	26	0	(26)	0	0	0	0	0
Autostrade per l'Italia S.p.A.	192	99	191	(101)	0	150	78	150	(135)
Autogrill S.p.A.	1.528	40	10.322	(235)	0	822	185	11.000	(425)
United Colors Communications S.A.	0	0	0	0	0	0	0	0	(400)
Autostrade Tech S.p.A.	0	135	0	(131)	0	0	584	0	(1.116)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(17)	0	12	61	12	(50)
Essediesse S.p.A.	0	0	0	(32)	0	0	32	0	(63)
KEY MANAGEMENT PERSONNEL	0	4.253	0	(6.958)	0	0	1.755	0	(5.690)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	2.025	7.928	11.036	(31.760)	0	1.495	28.189	12.286	(50.992)
TOTALE	19.829	103.678	42.644	(251.800)	4.784	22.370	69.705	41.647	(150.270)

I rapporti di intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al credito relativo alla manleva fiscale rilasciata nell'ambito del contenzioso con l'Agenzia delle Dogane relativo ai diritti doganali.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel 2015, si riferiscono principalmente alla fornitura di beni, alla prestazione di servizi di natura commerciale.

I ricavi di ADR Assistance, realizzati esclusivamente verso ADR, sono relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi, etc.

ADR Tel ha conseguito ricavi di telefonia e servizi IT verso ADR e ha effettuato lavori di miglioria sulla rete telefonica; gli addebiti di ADR alla società sono relativi a canoni di subconcessione e di affitto di *asset* di telecomunicazione, locali, utenze e servizi di *staff*.

I ricavi realizzati da ADR verso ADR Mobility sono relativi principalmente alla subconcessione delle aree e degli edifici destinati a parcheggi, nonché a utenze, servizi amministrativi e generali, etc.

I ricavi di ADR Security verso ADR sono relativi ai servizi di sicurezza in ambito aeroportuale e a servizi a richiesta negli scali di Fiumicino e Ciampino; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, etc.

Airport Cleaning ha conseguito ricavi verso ADR per servizi di pulizia; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, etc.

I principali rapporti intrattenuti con imprese collegate e altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Pavimental S.p.A.: la società, controllata da Atlantia, ha effettuato in favore di ADR interventi di rifacimento di piste e piazzali;
- Spea Engineering S.p.A.: società controllata da Atlantia, che ha fuso per incorporazione nel corso del 2015 ADR Engineering (società controllata da ADR fino a fine 2015), svolge per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori);
- Fiumicino Energia S.r.l.: alla società, controllata da Atlantia, fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia - Società consortile a r.l., partecipata da ADR e Fiumicino Energia S.r.l., con rispettive quote del 10% e del 90%. Gli accordi in essere tra ADR e Fiumicino Energia prevedono che nel 2023 la centrale di cogenerazione sarà trasferita a titolo gratuito ad ADR. La società consortile, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino, subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica;
- Autogrill S.p.A. (controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una di quota maggioranza relativa in Atlantia): ADR ha conseguito ricavi per la subconcessione di spazi, *royalty*, utenze, parcheggi e servizi vari; la società ha fornito ad ADR servizio sostitutivo della mensa.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (cosiddetto *key management personnel*) in carica al 31 dicembre 2015 ammontano a 6.958 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nell'esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno), retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR.

Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015				31.12.2014			
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	0	994	2.508	(3)	0	965	0	(2)
ADR Tel S.p.A.	0	949	2.106	(4)	0	998	1.485	(3)
ADR Security S.r.l.	0	5	4.096	0	978	0	1.129	(1)
ADR Mobility S.r.l.	0	4.418	3.600	(7)	0	5.112	7.300	(12)
Airport Cleaning S.r.l.	0	966	5	(1)	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	0	7.332	12.315	(15)	978	7.075	9.914	(18)
IMPRESE CORRELATE								
ADR Engineering	0	0	0	0	1.999	0	20	(1)
Spea Engineering S.p.A.	0	0	9	0	0	0	0	0
Romulus Finance	0	327.846	0	(21.950)	0	339.343	0	(23.999)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	0	327.846	9	(21.950)	1.999	339.343	20	(24.000)
TOTALE	0	335.178	12.324	(21.965)	2.977	346.418	9.934	(24.018)

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility e Airport Cleaning sono relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata, regolato a condizioni di mercato, avente l'obiettivo di ottimizzare la gestione delle risorse finanziarie e di facilitare la regolazione dei rapporti commerciali infragruppo. Il saldo della voce proventi finanziari, include i dividendi corrisposti dalle società controllate (ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security e ADR Mobility) per un totale di 12.227 mila euro.

Si segnala, inoltre, il debito finanziario verso Romulus Finance (veicolo costituito ai sensi della Legge n. 130/99 sulle cartolarizzazioni) sorto nel febbraio del 2003 a seguito dell'operazione di cessione *pro-soluto* a favore di tale società di cartolarizzazione del credito vantato dalle banche che avevano finanziato ADR nell'agosto del 2001.

10. Altre informazioni

10.1 Informativa sull'incendio del 6-7 maggio 2015 presso lo scalo di Fiumicino

Nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 un'area di circa 5.450 mq, ubicata presso il Terminal 3 (di seguito anche "T3") quota partenze lato air side dell'aeroporto di Fiumicino, è stata interessata da un incendio di vaste proporzioni.

Le fiamme e i fumi hanno danneggiato, in particolare, l'area sicurezza e controllo passaporti T3, il nodo di collegamento aree imbarco C-D, parte della galleria transiti e i sistemi impiantistici arrivi e partenze T3.

L'area maggiormente danneggiata è stata immediatamente sottoposta a sequestro con provvedimento della Polizia Giudiziaria del 7 maggio 2015. Tale area è stata restituita alla disponibilità della Società in data 15 giugno 2015 con decreto di dissequestro emesso dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia. ADR ha immediatamente avviato la bonifica e la messa in sicurezza dell'area dissequestrata.

Sotto il profilo dell'operatività, dalle ore 8:00 alle ore 13:00 del 7 maggio 2015, l'aeroporto di Fiumicino è stato interdetto al 100% dei voli in partenza e in arrivo, con la sola esclusione dei voli intercontinentali. A seguito dell'incontro svoltosi nella medesima giornata con ENAC e altri soggetti istituzionali coinvolti nella gestione dell'emergenza, finalizzato a verificare lo stato del Terminal 3 e a condividere le modalità di intervento, a partire dal pomeriggio dello stesso giorno è ripresa gradualmente l'operatività dell'aeroporto fino al 50% della capacità operativa allocata.

ADR ha intrapreso azioni orientate al ripristino dell'operatività aeroportuale nel rispetto prioritario della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, incaricando immediatamente una società specializzata, leader nel campo del risanamento da sinistri da incendio, per l'esecuzione delle attività emergenziali di bonifica e decontaminazione. Lo scalo è tornato pienamente operativo, anche per i voli di breve-medio raggio, dal 19 luglio 2015 a seguito della riapertura del Molo D.

I punti vendita commerciali impattati dall'incendio, in subconcessione a soggetti terzi, sono stati complessivamente 114; 20 di questi risultano permanentemente compromessi e, quindi, ancora chiusi alla fine dell'esercizio. ADR, nell'immediatezza dell'evento occorso, ha anche commissionato alla società HSI Consulting il monitoraggio sulla qualità dell'aria; le indagini sono state tarate sulla ricerca degli agenti inquinanti presenti nelle situazioni post-incendio, per effetto della combustione, conformandosi alle norme di riferimento nazionali e internazionali per casi simili e in base alle attività svolte sul territorio nazionale da Organismi Pubblici.

ADR ha reso noto che, sulla base dei monitoraggi della qualità dell'aria, i dati relativi agli agenti inquinanti, parametrati dalla legislazione nazionale (D. Lgs. 81/2008), si sono sempre rivelati inferiori ai limiti - tranne un solo giorno e per un solo agente (il toluene) in cui l'area interessata era chiusa al traffico per lavori di bonifica - e, per quanto concerne specificamente la diossina, in assenza di uno specifico standard nella normativa nazionale, i relativi dati si sono rivelati sempre significativamente inferiori ai limiti previsti dalla legge tedesca, unico Paese UE ad aver stabilito dei parametri di riferimento per tale agente. ADR ha, inoltre, comunicato regolarmente i risultati dei propri monitoraggi ai passeggeri e agli operatori.

Il 26 maggio 2015, con decreto del Giudice delle Indagini Preliminari competente, è stato disposto, a fini precauzionali e cautelari, il sequestro preventivo ex art. 321 c.p.p. del Molo D del Terminal 3, con autorizzazione all'accesso al solo fine di stabilire il ripristino delle condizioni di salubrità degli ambienti di lavoro.

Su istanza di ADR, a esito dell'adempimento delle relative prescrizioni, con provvedimento del 19 giugno 2015, è stato disposto il dissequestro del Molo D, con la prescrizione di espletare una completa, omogenea e contemporanea bonifica delle aree commerciali, demandando all'Autorità di Vigilanza il relativo monitoraggio; ADR ha reso noto di aver adempiuto a tutte le prescrizioni in merito.

La Procura della Repubblica di Civitavecchia ha aperto due procedimenti penali in relazione all'evento incendio.

- il primo procedimento in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo), nell'ambito del quale, in data 25 novembre 2015, è stato emesso il provvedimento ex art. 415 bis c.p.p. di avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) dell'allora Amministratore Delegato di ADR nella sua qualità di "datore di lavoro" della Società, (iii) del Responsabile del Distaccamento dei Vigili del Fuoco e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC);
- il secondo procedimento, di natura contravvenzionale, avente ad oggetto violazioni in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, di cui al D. Lgs. 81/2008, contestate all'allora Amministratore Delegato di ADR, in qualità di "datore di lavoro" della Società, e due dirigenti del Gruppo ADR aventi medesimo ruolo e funzione nelle due società controllate (ADR Security e Airport Cleaning), per il quale i soggetti indicati sono stati tutti ammessi al pagamento delle ammende e, di conseguenza, si sono realizzate le condizioni per la dichiarazione di estinzione delle contravvenzioni contestate.

Alla data odierna risultano in corso le attività di ADR e dei periti assicurativi finalizzate alla quantificazione dei danni subiti direttamente e indirettamente, rispetto ai quali si attiveranno le relative coperture assicurative e le possibili tutele contrattuali e di legge.

Sono, inoltre, in corso, le attività peritali relative alle richieste di risarcimento pervenute da terzi.

Per l'analisi del trattamento contabile nel presente Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015, si rinvia alle seguenti note illustrative: Nota 5.9 Altre attività correnti, Nota 5.13 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, Nota 5.14 Altri fondi per rischi e oneri, Nota 6.1 Ricavi, Nota 6.3 Costi per servizi, Nota 6.5 Altri costi operativi e Nota 8.5 Contenzioso.

10.2 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nell'ambito del progetto di integrazione tra Atlantia e Gemina, l'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 ha approvato l'estensione dei piani di incentivazione anche a personale o amministratori di ADR, in modo da rendere coerenti i sistemi di incentivazione di lungo termine dell'intero gruppo Atlantia risultante a seguito della fusione.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2015, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti di ADR. Inoltre, sono indicati i *fair value* unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito.

	N. DIRITTI ASSEGNATI	N. DIRITTI DECADUTI	N. DIRITTI AL 31.12.2015	SCADENZA VESTING	SCADEN. ESERCIZIO/ ASSEGN.	PREZZO DI ESERCIZIO (EURO)	FAIR VALUE UNITARIO ALLA DATA DI ASSEGN.	SCADENZA ATTESA ALLA DATA DI ASS. (ANNI)	TASSO DI INTERESSE PRIVO DI RISCHIO	VOLATILITÀ ATTESA (=STORICA)	DIVIDEN DI ATTESI ALLA DATA DI ASSEGN.
PIANI DI STOCK OPTION 2011 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	494.903	(74.272)	420.631	8.11.2016	9.11.2019	16,02	2,65	6	0,86%	29,5%	5,62%
PIANI DI STOCK GRANT 2011 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	62.880	(11.419)	51.461	8.11.2016	9.11.2018	na	11,87	4 -5	0,69%	28,5%	5,62%
PIANI DI PHANTOM STOCK OPTION 2014 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	766.032	(150.723)	615.309	9.05.2017	9.05.2020	na	2,88	6	1,10%	28,9%	5,47%
PIANI DI PHANTOM STOCK OPTION 2014 DI ATLANTIA ESTESI AD ADR	764.456	(29.871)	734.585	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	6	1,01%	25,8%	5,32%

10.3 Compensi alla società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-*duodecies* del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia S.p.A.), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo *network* (in migliaia di euro):

TIPOLOGIA DI SERVIZI	SOGGETTO CHE HA EROGATO IL SERVIZIO	DESTINATARIO	COMPENSI 2015
Revisione contabile	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR	157
Servizi di attestazione	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR	45
Altri servizi (*)	Reconta Ernst & Young S.p.A.	ADR	112
Altri servizi	Ernst & Young Financial Business Advisory S.p.A.	ADR	332
TOTALE			646

(*) Sottoscrizione modelli Unico e 770

10.4 Fusione per incorporazione di ADR Advertising in ADR

In data 21 gennaio 2015, le Assemblee Straordinarie degli Azionisti di ADR e di ADR Advertising S.p.A. ("ADR Advertising"), società interamente posseduta da ADR, hanno deliberato la fusione per incorporazione di ADR Advertising in ADR, in esecuzione del progetto di fusione approvato dai rispettivi Consigli di Amministrazione in data 16 dicembre 2014.

Ai sensi dell'art. 2505 del Codice Civile, in data 16 aprile 2015 è stato stipulato l'Atto di fusione; la fusione è divenuta efficace, ai fini civilistici, dal 23 aprile 2015.

Le operazioni della società incorporata sono state imputate al bilancio della società incorporante ADR con effetto dal 1 gennaio 2015, sia ai fini civilistici che fiscali. Sono stati mantenuti i valori contabili delle attività e delle passività già rilevati nel bilancio di ADR Advertising, in quanto rappresentativi del fair value delle stesse.

Nella tabella seguente sono riportati i valori contabili delle attività e passività acquisite della società incorporata:

(MIGLIAIA DI EURO)	VALORI CONTABILI ADR ADVERTISING AL 1 GENNAIO 2015
Attività commerciali	187
Altre attività correnti	689
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	379
Passività commerciali	87
TOTALE ATTIVITÀ NETTE ACQUISITE	1.168

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

Nel corso del 2015, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con terze parti.

Tra gli eventi significativi non ricorrenti si segnala l'incendio del T3 del maggio 2015; per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 10.1.

11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- In data 15 gennaio 2016, a seguito dell'esito di voto favorevole del *noteholder* Atlantia e una volta espletate le procedure di approvazione dei *waiver*, sono divenute efficaci le modifiche richieste da ADR con la lettera formalizzata in data 30 novembre 2015 (vedi il paragrafo relativo ai Rischi finanziari).

In data 20 gennaio 2016, la Società ha emesso un'ulteriore richiesta di *waiver* con l'obiettivo di ottenere il completo e definitivo rilascio della struttura contrattuale Romulus del 2003 per addivenire così a una sostanziale equiparazione delle *notes* Romulus A4 del 2003 alle *notes corporate* emesse da ADR nel 2013 a valere sul proprio Programma EMTN. In questo modo ADR verrebbe a dotarsi in definitiva di una struttura di debito omogenea e coerente, che comprenderebbe anche l'ultima quota residua di finanziamento riconducibile all'operazione di cartolarizzazione risalente ormai a circa 13 anni fa.

L'operazione proposta si incentra su un accordo di accollo liberatorio, ai sensi dell'art. 1273 c.c., sottoscritto tra Romulus Finance e ADR, con il consenso di tutti i creditori di Romulus, in forza del quale ADR verrebbe ad assumere tutte le attività e passività che lo *Special Purpose Vehicle* Romulus Finance oggi vanta 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.).

Contrattualmente tale accordo si configurerebbe come segue:

- (i) una *Issuer Substitution* attraverso cui ADR verrebbe ad assumere il debito e tutte le obbligazioni di pagamento relativi alle *Class A4 notes* direttamente verso i *noteholders* A4;
- (ii) una *novation* del *Cross Currency Swap* in essere esclusivamente finalizzata, a parità di altre condizioni, a sostituire Romulus Finance con ADR quale controparte *swap* negli attuali contratti;
- (iii) la cancellazione mediante compensazione della residua linea di finanziamento A4 tra Romulus Finance e ADR in conseguenza di quanto stabilito al precedente punto (i).

In particolare, in conseguenza dell'integrale estinzione della linea di finanziamento A4 di cui al precedente punto (iii) attualmente in essere tra Romulus Finance (in qualità di finanziatore) e ADR (in qualità di prenditore), verrebbe 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. Per effetto della liberazione del *Security Package* in discorso, ADR avrebbe altresì la facoltà di far decadere, anche l'accordo denominato *Intercreditor Agreement* che attualmente lega tutti i creditori finanziari della Società, facendo, di fatto, collassare l'intero assetto contrattuale (e i relativi vincoli) legati alla cartolarizzazione Romulus, in modo da consentire, per il futuro, una completa indipendenza delle diverse linee di finanziamento in capo ad ADR.

Con l'approvazione di questa operazione, che comprende anche l'accordo tra le parti per la cancellazione del contratto denominato "*Account Bank Agreement*", verrebbe definitivamente eliminata ogni residua interferenza della struttura di cartolarizzazione Romulus del 2003 sull'impianto contrattuale esistente e sui contratti su cui sarà impostato il nuovo debito assunto in futuro da ADR.

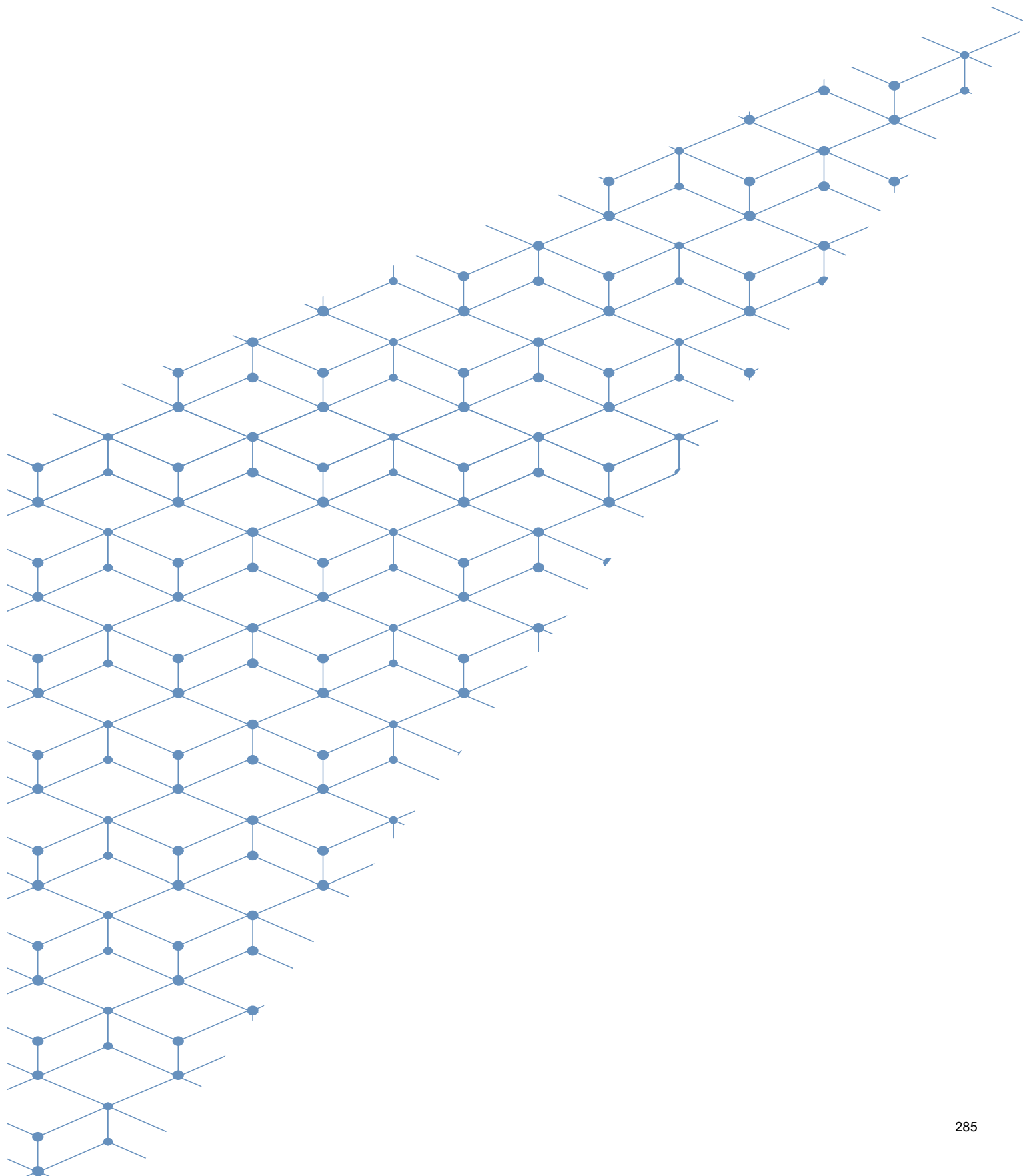
- In data 12 gennaio 2016 si è svolta la prima riunione della Conferenza dei servizi indetta dalla Regione Lazio sul Piano di contenimento ed abbattimento del rumore per l'aeroporto di Ciampino presentato da ADR. La Conferenza dei servizi ha carattere meramente istruttorio e non decisivo, poiché è competenza 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

- La legge 22 gennaio 2016, n. 9 di conversione con modificazioni del D.L. n. 185/2015 "Misure urgenti per interventi nel territorio", ha confermato l'abrogazione dell'art. 71, c. 3-bis del D.L. n. 1/2012 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. In data 4 febbraio 2016, a seguito di istanza di ENAC, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 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.
- L'ordinanza del TAR Lazio del 19 febbraio 2016 ha accolto parzialmente l'istanza cautelare di Easyjet nel ricorso promosso dal vettore per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 29 ottobre 2015 che ha previsto l'ultimo incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco da destinare all'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale. Il TAR ha "sospeso l'efficacia dell'atto impugnato limitatamente alla previsione dell'addizionale per il periodo 1 gennaio 2016 – 20 febbraio 2016". L'udienza di merito si terrà il 30 giugno 2016.

Il Consiglio di Amministrazione

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE





Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 32475504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi degli artt. 14 e 16 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

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

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A., costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2015, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note illustrative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: Via Po, 32 - 00198 Roma
Capitale Sociale € 1.402.500,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. 250904
P.IVA 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998.
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited.



Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2015, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Richiamo di informativa

Nella notte tra il 6 ed il 7 maggio 2015 si è sviluppato un incendio di vaste proporzioni che ha danneggiato alcune aree all'interno del Terminal 3 dell'Aeroporto di Fiumicino. Le indagini preliminari della magistratura finalizzate alla puntuale ricostruzione dell'evento per accertare eventuali responsabilità si sono concluse, mentre le attività della Società e dei periti assicurativi finalizzate alla quantificazione dei danni sono ancora in corso. Gli Amministratori forniscono nelle note illustrative una descrizione degli eventi accaduti, delle azioni intraprese dalla Società per il ritorno alla piena operatività, delle valutazioni effettuate e dei conseguenti effetti contabili. Il nostro giudizio non contiene rilievi con riferimento a tale aspetto.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

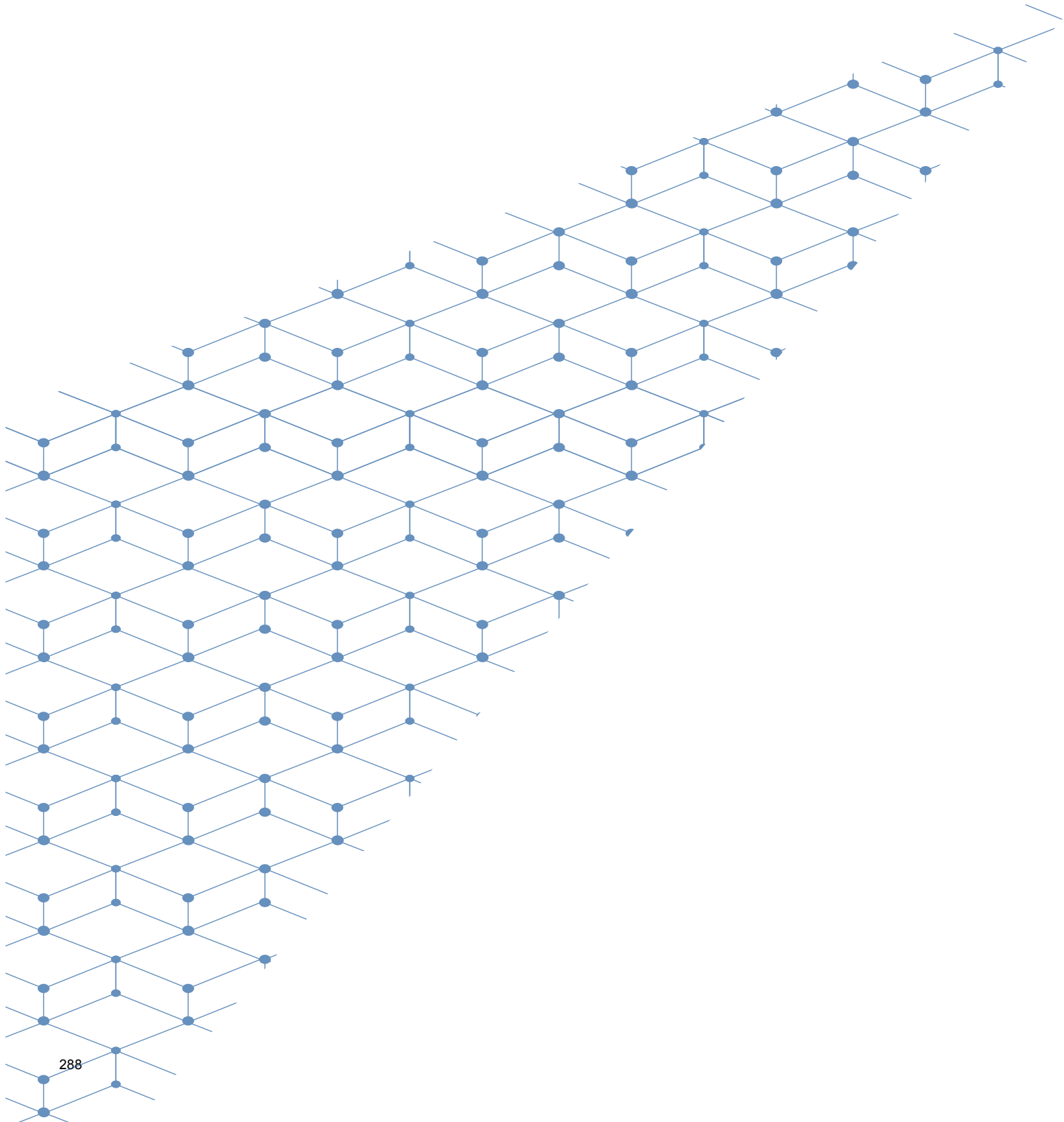
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, e della sezione relativa alle informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98, la cui responsabilità compete agli amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione, e le informazioni di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98 sopra richiamate, sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2015.

Roma, 21 Marzo 2016

Reconta Ernst & Young S.p.A.


Luigi Facci
(Socio)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE



Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile

Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di Legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Attività di vigilanza

Abbiamo vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Abbiamo partecipato alle Assemblee degli Azionisti ed alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della Legge e dello Statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Eventuali conflitti di interesse, per quanto risulta al Collegio Sindacale, sono stati dichiarati ai sensi di Legge.

Abbiamo acquisito dagli Amministratori e dagli organi direttivi informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato il Responsabile dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha rilasciato parere sulla sostituzione di amministratori ai sensi dell'art. 2386 c.c., nonché sulla remunerazione di amministratori investiti di particolari cariche ai sensi dell'art. 2389 c.c.

Tra i fatti significativi dell'esercizio, Vi segnaliamo che, nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015, un'area di circa 5.450 mq, ubicata presso il Terminal 3 quote partenze lato air side dell'Aeroporto di

Fiumicino, è stata interessata da un incendio di vaste dimensioni, che ha danneggiato in particolare l'area di sicurezza e controllo passaporti del Terminal 3, il nodo di collegamento tra le aree di imbarco C e D, parte della galleria transiti e i sistemi impiantistici arrivi e partenze dello stesso Terminal. L'area danneggiata è stata immediatamente sottoposta a sequestro con provvedimento della Polizia Giudiziaria in data 7 maggio 2015 e, successivamente, dissequestrata con decreto della Procura della Repubblica di Civitavecchia del 15 giugno 2015.

La Società si è dunque attivata, con immediatezza, per la bonifica e la messa in sicurezza dell'area dissequestrata, intraprendendo – sin da subito – le necessarie azioni orientate al ripristino della operatività aeroportuale nel rispetto prioritario della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, dando incarico ad una società specializzata, leader nel settore del risanamento da sinistri da incendio, per l'esecuzione delle attività emergenziali di bonifica e decontaminazione. Lo scalo è tornato pienamente operativo, per i voli di breve-medio raggio, a partire dal 19 luglio 2015.

Le indagini preliminari della Magistratura, finalizzate alla ricostruzione dell'evento e all'accertamento delle responsabilità si sono concluse; sono ancora in corso le attività della Società e dei periti assicurativi rivolte alla quantificazione dei danni.

Nelle note illustrative al bilancio e nella relazione sulla gestione, in appositi paragrafi, gli Amministratori forniscono un'ampia informativa dell'evento e illustrano i procedimenti avviati dall'Autorità Giudiziaria per l'accertamento delle responsabilità; indicano altresì le azioni intraprese dalla Società per il ritorno alla piena operatività dell'area danneggiata, descrivono gli effetti economici e patrimoniali di tale evento, anche in termini di rischi potenziali, e le valutazioni effettuate ai fini della loro rappresentazione in bilancio.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi fatti significativi, oltre a quelli dianzi rappresentati, tali da richiedere menzione nella presente relazione.

Bilancio consolidato e bilancio di esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, che sono stati messi a nostra disposizione nei termini di cui all'art. 2429 c.c., in merito ai quali riferiamo quanto segue.

La Società di Revisione ha rilasciato, in data odierna, le relazioni ai sensi degli articoli 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010 dalle quali risulta che il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 sono conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005, e che sono redatti con chiarezza e rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Aeroporti di Roma S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data. La relazione della Società di Revisione contiene un richiamo di informativa, senza evidenza di rilievi, con riferimento all'incendio sviluppatosi nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 presso lo scalo di Fiumicino.

Il Collegio Sindacale rammenta che - a seguito dell'emissione obbligazionaria effettuata sul mercato irlandese nel mese di dicembre 2013, Aeroporti di Roma è da considerarsi società con strumenti finanziari ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato dell'Unione Europea e, pertanto, ai sensi del D.Lgs. 38/2005, già da due esercizi, redige il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio in conformità agli International Financial Reporting Standards.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla Legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di Legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e preso atto che la Società di Revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720B ed ha espresso, come richiesto dalla Legge, un giudizio di coerenza

delle relazioni sulla gestione e delle sezioni relative alle informazioni di cui al comma 2, lettera b), dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato e con il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015.

Conclusioni

Signori Azionisti,

considerato che la Società di Revisione Ernst & Young S.p.A. ha emesso, in data odierna, la propria relazione di revisione legale al bilancio senza evidenziare rilievi, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi alla proposta di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015.

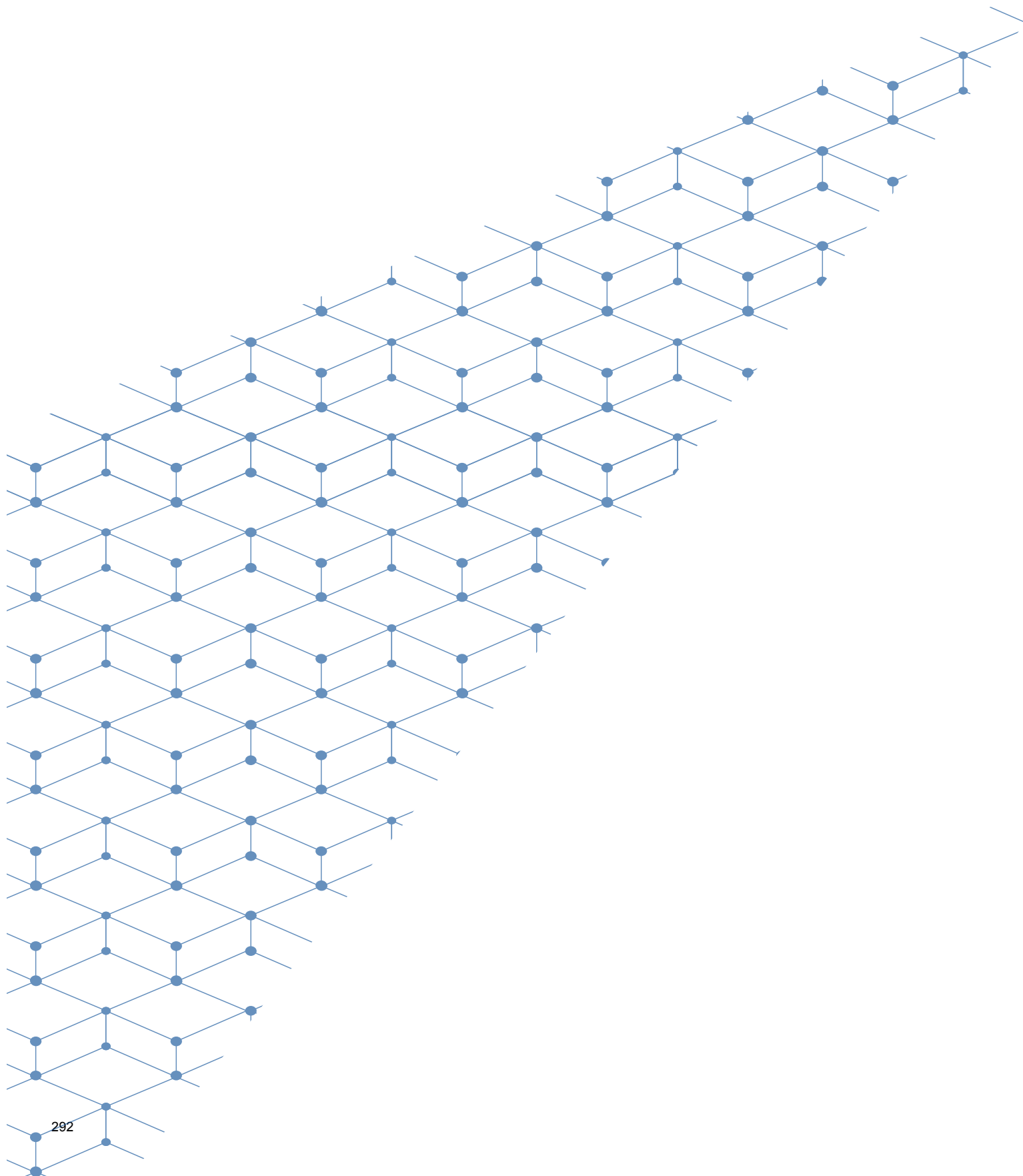
Il Collegio Sindacale, inoltre, non rileva motivi ostativi alla proposta di destinazione del risultato di esercizio, così come formulata dal Consiglio di Amministrazione in data 2 marzo 2016.

Per il Collegio Sindacale, il Presidente

Dott.ssa Maria Laura Prislei

Roma, 21 marzo 2016

ALLEGATI



Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2014 di Atlantia S.p.A.

A decorrere dal 2 agosto 2007, ADR è stata assoggettata a “direzione e coordinamento” di Gemina. Per effetto della fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia, con efficacia dal 1 dicembre 2013, ADR è soggetta a “direzione e coordinamento” da parte di Atlantia.

Di seguito viene riportato un prospetto riepilogativo dei dati essenziali del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 di Atlantia, ultimo bilancio disponibile:

Bilancio di esercizio di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2014

STATO PATRIMONIALE (migliaia di euro)

	31.12.2014
ATTIVITÀ	
Attività non correnti	17.870.060
Attività correnti	769.991
Totale attività	18.640.051
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	9.437.975
<i>di cui Capitale Sociale</i>	<i>825.784</i>
Passività non correnti	8.911.880
Passività correnti	290.196
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	18.640.051

CONTO ECONOMICO (migliaia di euro)

	2014
Ricavi operativi	1.592
Costi operativi	(23.151)
Risultato operativo	(21.559)
Risultato dell'esercizio	686.217

Allegato 2 - Dati patrimoniali ed economici delle società controllate e collegate

Ai sensi dell'art. 2429 c. 3 e 4 del Codice Civile, sono riportati di seguito i principali dati patrimoniali ed economici dell'esercizio 2015 approvati dai Consigli di Amministrazione delle società controllate e collegate di ADR. Tali società predispongono il proprio bilancio di esercizio in base ai principi contabili italiani.

ADR Assistance S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	591	765
Immobilizzazioni materiali	834	852
A. - Immobilizzazioni	1.425	1.617
Crediti commerciali	2.757	2.833
Altre attività	1.546	870
Debiti commerciali	(1.436)	(1.407)
Fondi per rischi e oneri	(29)	(46)
Altre passività	(1.869)	(2.340)
B. - Capitale d'esercizio	969	(90)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	2.394	1.527
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	4	14
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	2.390	1.513
coperto da:		
Capitale sociale	4.000	6.000
Riserve e risultati a nuovo	166	1.122
Utile (perdita) dell'esercizio	410	1.552
F. - Capitale proprio	4.576	8.674
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)	(2.186)	(7.161)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(2.186)	(7.161)
(G+H)	(2.186)	(7.161)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	2.390	1.513

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	2015	2014
A.- Ricavi	16.790	17.720
B.- Valore della produzione "tipica"	16.790	17.720
Consumi di materie e servizi esterni	(3.636)	(3.309)
C.- Valore aggiunto	13.154	14.411
Costo del lavoro	(12.298)	(11.692)
D.- Margine operativo lordo	856	2.719
Ammortamenti	(395)	(483)
Stanzamenti a fondi rischi e oneri	(8)	0
Saldo proventi e oneri diversi	327	658
E.- Risultato operativo	780	2.894
Proventi e oneri finanziari	18	19
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	798	2.913
Saldo proventi e oneri straordinari	98	(17)
G.- Risultato prima delle imposte	896	2.896
Imposte correnti sul reddito	(401)	(1.207)
Imposte anticipate (differite)	(85)	(137)
	(486)	(1.344)
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	410	1.552

ADR Tel S.p.A.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	2.342	2.675
Immobilizzazioni materiali	26	15
Immobilizzazioni finanziarie	3	0
A. - Immobilizzazioni	2.371	2.690
Rimanenze di magazzino	264	132
Crediti commerciali	8.526	4.576
Altre attività	367	836
Debiti commerciali	(9.899)	(7.697)
Fondi per rischi e oneri	0	(4)
Altre passività	(1.074)	(1.226)
B. - Capitale d'esercizio	(1.816)	(3.383)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	555	(693)
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.264	1.213
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(709)	(1.906)
coperto da:		
Capitale sociale	600	600
Riserve e risultati a nuovo	4.699	4.699
Utile (perdita) dell'esercizio	2.027	2.127
F. - Capitale proprio	7.326	7.426
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)	(8.035)	(9.332)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(8.035)	(9.332)
(G+H)	(8.035)	(9.332)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(709)	(1.906)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	2015	2014
A.- Ricavi	27.502	20.954
Incrementi di immobilizzazione per lavori interni	138	75
B.- Valore della produzione "tipica"	27.640	21.029
Consumi di materie e servizi esterni	(19.457)	(13.556)
C.- Valore aggiunto	8.183	7.473
Costo del lavoro	(4.295)	(3.215)
D.- Margine operativo lordo	3.888	4.258
Ammortamenti	(1.070)	(1.179)
Altri stanziamenti rettificativi	(36)	(198)
Stanziamenti a fondi oneri e rischi	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	189	386
E.- Risultato operativo	2.971	3.267
Proventi e oneri finanziari	22	26
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	2.993	3.293
Saldo proventi e oneri straordinari	100	(12)
G.- Risultato prima delle imposte	3.093	3.281
Imposte correnti sul reddito	(928)	(1.151)
Imposte anticipate (differite)	(138)	(3)
	(1.066)	(1.154)
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	2.027	2.127

ADR Security S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	11	20
Immobilizzazioni materiali	0	0
A. - Immobilizzazioni	11	20
Crediti commerciali	13.812	17.227
Altre attività	1.378	521
Debiti commerciali	(2.300)	(2.637)
Fondi per rischi e oneri	(44)	0
Altre passività	(6.024)	(5.702)
B. - Capitale d'esercizio	6.822	9.409
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	6.833	9.429
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.968	4.137
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	2.865	5.292
coperto da:		
Capitale sociale	400	400
Riserve e risultati a nuovo	293	293
Utile (perdita) dell'esercizio	2.272	4.014
F. - Capitale proprio	2.965	4.707
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(100)	585
Debiti finanziari a breve	0	978
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(100)	(393)
(G+H)	(100)	585
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	2.865	5.292

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	2015	2014
A.- Ricavi	46.585	44.284
B.- Valore della produzione "tipica"	46.585	44.284
Consumi di materie e servizi esterni	(8.062)	(7.017)
C.- Valore aggiunto	38.523	37.267
Costo del lavoro	(34.852)	(31.339)
D.- Margine operativo lordo	3.671	5.928
Ammortamenti	(10)	(9)
Altri stanziamenti rettificativi	0	(1)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(44)	0
Saldo proventi e oneri diversi	273	1.353
E.- Risultato operativo	3.890	7.271
Proventi e oneri finanziari	(81)	(26)
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	3.809	7.245
Saldo proventi e oneri straordinari	243	21
G.- Risultato prima delle imposte	4.052	7.266
Imposte correnti sul reddito	(1.535)	(2.779)
Imposte anticipate (differite)	(245)	(473)
	(1.780)	(3.252)
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	2.272	4.014

ADR Mobility S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	4.698	1.288
Immobilizzazioni materiali	4.003	3.613
Immobilizzazioni finanziarie	1	0
A. - Immobilizzazioni	8.702	4.901
Crediti commerciali	3.784	3.285
Altre attività	759	1.029
Debiti commerciali	(6.375)	(6.144)
Fondi per rischi e oneri	(476)	(236)
Altre passività	(800)	(705)
B. - Capitale d'esercizio	(3.108)	(2.771)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	5.594	2.130
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	695	701
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	4.899	1.429
coperto da:		
Capitale sociale	1.500	1.500
Riserve e risultati a nuovo	3.827	563
Utile (perdita) dell'esercizio	6.964	6.865
F. - Capitale proprio	12.291	8.928
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(7.392)	(7.499)
.Debiti finanziari a breve	0	0
.Disponibilità e crediti finanziari a breve	(7.392)	(7.499)
(G+H)	(7.392)	(7.499)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	4.899	1.429

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
A.- Ricavi	38.214	38.111
B.- Valore della produzione "tipica"	38.214	38.111
Consumi di materie e servizi esterni	(21.935)	(22.134)
C.- Valore aggiunto	16.279	15.977
Costo del lavoro	(2.936)	(2.937)
D.- Margine operativo lordo	13.343	13.040
Ammortamenti	(909)	(723)
Altri stanziamenti rettificativi	(65)	(1.053)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(240)	(138)
Saldo proventi e oneri diversi	(1.429)	(791)
E.- Risultato operativo	10.700	10.335
Proventi e oneri finanziari	9	19
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	10.709	10.354
Saldo proventi e oneri straordinari	(149)	8
G.- Risultato prima delle imposte	10.560	10.362
Imposte correnti sul reddito	(3.493)	(3.638)
Imposte anticipate (differite)	(103)	141
(G+H)	(3.596)	(3.497)
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	6.964	6.865

Airport Cleaning S.r.l.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	7	9
Immobilizzazioni materiali	149	33
A. - Immobilizzazioni	156	42
Crediti commerciali	4.989	3.566
Altre attività	604	317
Debiti commerciali	(3.140)	(2.713)
Fondi per rischi e oneri	(6)	(6)
Altre passività	(1.797)	(694)
B. - Capitale d'esercizio	650	470
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	806	512
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1	133
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	805	379
coperto da:		
Capitale sociale	1.500	1.500
Riserve e risultati a nuovo	220	0
Utile (perdita) dell'esercizio	972	(280)
F. - Capitale proprio	2.692	1.220
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(1.887)	(841)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(1.887)	(841)
(G+H)	(1.887)	(841)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	805	379

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)

	2015	28.02.2014- 31.12.2014
A. - Ricavi	24.770	7.766
B. - Valore della produzione "tipica"	24.770	7.766
Consumi di materie e servizi esterni	(10.269)	(4.490)
C. - Valore aggiunto	14.501	3.276
Costo del lavoro	(12.681)	(3.385)
D. - Margine operativo lordo	1.820	(109)
Ammortamenti	(15)	(3)
Stanzamenti a fondi rischi e oneri	0	(6)
Saldo proventi e oneri diversi	(364)	(16)
E. - Risultato operativo	1.441	(134)
Proventi e oneri finanziari	(4)	2
F. - Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	1.437	(132)
Saldo proventi e oneri straordinari	38	0
G. - Risultato prima delle imposte	1.475	(132)
Imposte correnti sul reddito	(474)	(180)
Imposte anticipate (differite)	(29)	32
	(503)	(148)
H. - Utile (perdita) dell'esercizio	972	(280)

ADR Sviluppo S.r.l. Unipersonale

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	4	4
Immobilizzazioni finanziarie	6	6
A. - Immobilizzazioni	10	10
Crediti commerciali	0	1
Altre attività	1	0
B. - Capitale d'esercizio	1	1
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	11	11
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	0	0
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	11	11
coperto da:		
Capitale sociale	100	100
Riserve e risultati a nuovo	15	2
Utile (perdita) dell'esercizio	18	13
F. - Capitale proprio	133	115
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(122)	(104)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(122)	(104)
(G+H)	(122)	(104)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	11	11

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)	2015	2014
A.- Ricavi	0	0
B.- Valore della produzione "tipica"	0	0
Consumi di materie e servizi esterni	(2)	(1)
C.- Valore aggiunto	(2)	(1)
Costo del lavoro	0	0
D.- Margine operativo lordo	(2)	(1)
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	0	0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	(1)	(1)
E.- Risultato operativo	(3)	(2)
Proventi e oneri finanziari	21	15
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	18	13
Saldo proventi e oneri straordinari	0	0
G.- Risultato prima delle imposte	18	13
Imposte correnti sul reddito	0	0
Imposte anticipate (differite)	0	0
	0	0
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	18	13

Consorzio E.T.L. in liquidazione

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)		
	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	0	0
Immobilizzazioni materiali	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	0	41
A. - Immobilizzazioni	0	41
Crediti commerciali	0	0
Altre attività	41	44
Debiti commerciali	(54)	(198)
Altre passività	0	0
B. - Capitale d'esercizio	(13)	(154)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	(13)	(113)
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	0	0
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(13)	(113)
coperto da:		
Capitale sociale	14	83
Riserve e risultati a nuovo	0	(160)
Utile (perdita) dell'esercizio	(19)	(18)
F. - Capitale proprio	(5)	(95)
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	0	0
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(8)	(18)
(G+H)	(8)	(18)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(13)	(113)
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)		
	2015	2014
A.- Ricavi	0	0
B.- Valore della produzione "tipica"	0	0
Consumi di materie e servizi esterni	(19)	(17)
C.- Valore aggiunto	(19)	(17)
Costo del lavoro	0	0
D.- Margine operativo lordo	(19)	(17)
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	0	0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	0	0
Saldo proventi e oneri diversi	(1)	(2)
E.- Risultato operativo	(20)	(19)
Proventi e oneri finanziari	1	1
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	(19)	(18)
Saldo proventi e oneri straordinari	0	0
G.- Risultato prima delle imposte	(19)	(18)
Imposte correnti sul reddito	0	0
Imposte anticipate (differite)	0	0
	0	0
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	(19)	(18)

Pavimental S.p.A.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	453	632
Immobilizzazioni materiali	49.596	32.480
Immobilizzazioni finanziarie	5.397	5.396
A. - Immobilizzazioni	55.446	38.508
Rimanenze di magazzino	203.117	228.654
Crediti commerciali	62.493	69.318
Altre attività	17.858	11.676
Debiti commerciali	(160.661)	(187.315)
Fondi per rischi e oneri	(6.688)	(4.422)
Altre passività	(13.485)	(24.924)
B. - Capitale d'esercizio	102.634	92.987
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	158.080	131.495
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	4.667	5.239
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	153.413	126.256
coperto da:		
Capitale sociale	10.116	10.116
Riserve e risultati a nuovo	31.415	28.374
Utile (perdita) dell'esercizio	7.764	3.047
F. - Capitale proprio	49.295	41.537
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	7.818	(2.117)
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	96.300	86.836
Debiti finanziari a breve	113.450	92.917
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(17.150)	(6.081)
(G+H)	104.118	84.719
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	153.413	126.256

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO
(MIGLIAIA DI EURO)

	2015	2014
A.- Ricavi	523.185	416.271
B.- Valore della produzione "tipica"	501.959	396.882
Consumi di materie e servizi esterni	(413.472)	(328.463)
Altri costi	(2.078)	(2.694)
C.- Valore aggiunto	86.409	65.725
Costo del lavoro	(59.554)	(47.017)
D.- Margine operativo lordo	26.855	18.708
Ammortamenti	(8.730)	(9.020)
Altri stanziamenti rettificativi	(491)	(1.056)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(2.327)	(296)
E.- Risultato operativo	15.307	8.336
Proventi e oneri finanziari	(1.702)	(1.608)
Utili e perdite su cambi	(23)	26
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	(11)
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	13.582	6.743
Saldo proventi e oneri straordinari	(1.007)	(247)
G.- Risultato prima delle imposte	12.575	6.496
Imposte correnti sul reddito	(5.616)	(3.409)
Imposte anticipate (differite)	805	(40)
	(4.811)	(3.449)
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	7.764	3.047

Spea Engineering S.p.A.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni immateriali	987	650
Immobilizzazioni materiali	5.143	5.489
Immobilizzazioni finanziarie	634	634
A. - Immobilizzazioni	6.764	6.773
Rimanenze	114.619	83.387
Crediti commerciali	31.677	29.563
Altre attività	9.931	9.418
Debiti commerciali	(48.868)	(35.829)
Fondi per rischi e oneri	(17.775)	(15.638)
Altre passività	(12.312)	(17.517)
B. - Capitale d'esercizio	77.272	53.384
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	84.036	60.157
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	6.180	5.423
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	77.856	54.734
coperto da:		
Capitale sociale	6.966	5.160
Riserve e risultati a nuovo	54.972	45.200
Avanzo di fusione	9.024	0
Utile (perdita) dell'esercizio	16.408	9.772
F. - Capitale proprio	87.370	60.132
G. - Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	(149)	(171)
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(9.365)	(5.227)
Debiti finanziari a breve	1	1
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(9.366)	(5.228)
(G+H)	(9.514)	(5.398)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	77.856	54.734

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (MIGLIAIA DI EURO)

	2015	2014
A.- Ricavi	107.887	77.433
B.- Valore della produzione "tipica"	107.887	77.433
Consumi di materie e servizi esterni	(32.007)	(17.767)
C.- Valore aggiunto	75.880	59.666
Costo del lavoro	(46.976)	(40.638)
D.- Margine operativo lordo	28.904	19.028
Ammortamenti	(2.730)	(2.413)
Altri stanziamenti rettificativi	(66)	0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(1.227)	(713)
E.- Risultato operativo	24.881	15.902
Proventi e oneri finanziari	(135)	45
F.- Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	24.746	15.947
Saldo proventi e oneri straordinari	103	(586)
G.- Risultato prima delle imposte	24.849	15.361
Imposte sul reddito	(8.410)	(5.378)
Imposte anticipate (differite)	(31)	(211)
	(8.441)	(5.589)
H.- Utile (perdita) dell'esercizio	16.408	9.772



**DELIBERAZIONI
DELL'ASSEMBLEA
ORDINARIA
DEGLI AZIONISTI
DEL 20 APRILE 2016**

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI DEL 20 APRILE 2016

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio 2015, nonché la Relazione sull'andamento della gestione che evidenziano un utile di euro 134.556.019,07;
- destinare il predetto utile di euro 134.556.019,07 come segue:
 - a dividendi 2,16 euro, per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 134.405.444,88;
 - a utile a nuovo il residuo utile di euro 150.574,19,
- stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 18 maggio 2016, con stacco della cedola n. 9 in data 16 maggio 2016;
- approvare l'integrazione degli onorari alla Reconta Ernst & Young S.p.A. per l'incarico di revisione legale dei conti per l'esercizio 2015 per un importo di euro 20.000,00 quale compenso straordinario aggiuntivo *una tantum*;
- determinare in nove membri il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione per l'esercizio 2016 - ivi compreso l'Amministratore di nomina degli Enti Territoriali – e pertanto fino all'Assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio relativo all'esercizio 2016, nominando i Signori:
 - Dott. Giuseppe Angiolini,
 - Dott. Luigi Barone,
 - Dott. Carlo Bertazzo,
 - Ing. Giovanni Castellucci,
 - Ing. Ugo de Carolis,
 - Avv. Michelangelo Damasco,
 - Dott. Giancarlo Guenzi,
 - Dott.ssa Monica Mondardini,
 - Ing. Gennarino Tozzi,nominando Presidente del Consiglio di Amministrazione la Dott.ssa Monica Mondardini;
- determinare l'emolumento globale annuo in euro 270.000,00, comprensivo degli emolumenti per il Comitato Investimenti e Appalti, da attribuire al Consiglio di Amministrazione, da ripartire a cura dello stesso, ai sensi dell'art. 25 dello Statuto sociale;
- nominare il Collegio Sindacale per il triennio 2016-2018, con scadenza alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio relativo all'esercizio 2018, composto dai Signori:
 - Dott. Giampiero Riccardi, Presidente,
 - Dott. Alessandro Bonura, Sindaco Effettivo,
 - Prof. Dott. Mauro Romano, Sindaco Effettivo,
 - Avv. Mario Tonucci, Sindaco Effettivo,
 - Dott. Pier Vittorio Vietti, Sindaco Effettivo,
 - Dott. Fabio Margara, Sindaco Supplente,
 - Dott. Massimiliano Troiani, Sindaco Supplente;
- determinare in euro 62.100,00 la retribuzione annua lorda spettante al Presidente e in euro 41.400,00 annua lorda quella spettante a ciascun Sindaco Effettivo

* * *

Il Consiglio di Amministrazione riunitosi subito dopo i lavori assembleari:

- ha confermato al Presidente Dott.ssa Monica Mondardini i poteri previsti dalla legge e dallo Statuto sociale, tra i quali, ai sensi dell'art. 24 dello Statuto, la firma sociale e la rappresentanza legale di fronte a terzi e di fronte a qualunque Autorità giudiziaria o amministrativa;
- ha nominato Amministratore Delegato l'Ing. Ugo de Carolis, conferendo allo stesso i relativi poteri.



Aeroporti di Roma S.p.A.

Sede legale:

Via dell'Aeroporto di Fiumicino 320
00054 Fiumicino (RM)

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

Capitale sociale:
Euro 62.224.743,00 i.v.

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

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

www.adr.it





www.adr.it