

gruppo Atlantia 

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020



ROME FCO | BEST AIRPORT
CERTIFIED AIRPORT EXCELLENCE

					
BIOSAFETY			QUALITY		

RELAZIONE
FINANZIARIA
ANNUALE
2020

gruppo **Atlantia** 







Indice

1. RELAZIONE SULLA GESTIONE

pag. 7

2. BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2020

pag. 109

3. BILANCIO DI ESERCIZIO al 31 dicembre 2020

pag. 225

4. DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI del 27 aprile 2021

pag. 343





1. RELAZIONE SULLA GESTIONE

Relazione sulla Gestione

MESSAGGIO AGLI STAKEHOLDER	13
1. MESSAGGI CHIAVE	17
2. CHI SIAMO	25
2.1. Modello di business e struttura societaria	26
2.1.1. La Convenzione – Contratto di Programma ed il modello regolatorio	28
2.2. Sintesi dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale	30
3. EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19	33
3.1. Impatti sul traffico	34
3.2. Misure sanitarie adottate	38
3.3. Qualità del servizio	41
3.4. Razionalizzazione utilizzo infrastrutture	46
3.5. Rafforzamento della liquidità	47
3.6. Sostenibilità ed ambiente	47
3.6.1. Gli impatti ambientali	47
3.6.2. Le persone e la supply chain	55
3.7. Andamento economico-finanziario	66
3.7.1. Gestione economica consolidata	66
3.7.2. Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata	70
3.7.3. Investimenti del Gruppo ADR	76
3.7.4. Andamento economico e finanziario ADR S.p.A.	77
3.7.5. Indicatori alternativi di performance	83
4. GOVERNANCE	89
4.1. Sistema di Governance	90
4.2. Fattori di rischio	91
4.2.1. Rischi operativi e strategici	91
4.2.2. Rischi finanziari	94
4.3. Altre informazioni	95
4.3.1. Adeguamenti e modifiche del quadro normativo di riferimento	95



5. EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	101
6. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	105
7. PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	105



Prima di esaminare l'andamento della gestione, non possiamo esimerci dal ricordare l'esempio indelebile di professionalità e di impareggiabile umanità che il nostro Presidente, Prof. Avv. Antonio Catricalà, ha lasciato nel ricordo di tutto il personale di Aeroporti di Roma in questi anni in cui è stato alla guida della Società.

Lascia un vuoto difficile da colmare che ci responsabilizza ancor di più nella volontà di mantenere in futuro quei traguardi di eccellenza a cui ha contribuito con tutto il suo impegno.



Messaggio agli stakeholder

La crisi che ha colpito il nostro settore industriale per gli effetti della pandemia da COVID-19 non ha precedenti nella storia dell'aviazione commerciale per intensità e durata.

L'emergenza sanitaria diffusasi a livello mondiale già dalla fine del primo trimestre del 2020 ha determinato **il collasso del trasporto aereo** a causa delle chiusure dei confini nazionali e regionali imposte dai governi a cui è seguito il drastico taglio di capacità da parte delle compagnie aeree.

La pandemia ha fatto regredire il trasporto aereo di 60 anni, portando i volumi di traffico ai livelli del periodo compreso tra il 1961 e il 1970, quando l'aviazione commerciale di linea iniziava a svilupparsi. Infatti il traffico nel 2020 si è attestato sul sistema aeroportuale di Fiumicino e Ciampino a 11,5 milioni di passeggeri **con una riduzione, rispetto al 2019, del 76,8%**.

In questo contesto la gestione si è prioritariamente concentrata sulla sicurezza sanitaria degli aeroporti e sul rafforzamento della tenuta economico-finanziaria del Gruppo, attraverso incisive operazioni di *cost recovery* e di rafforzamento dei livelli di liquidità finanziaria disponibile.

A fronte di una diminuzione dei ricavi di Gruppo pari a 757,1 milioni di euro, il margine operativo lordo si è ridotto di 568,4 milioni di euro, proprio grazie alle azioni di contenimento dei costi implementate sin dalla prima fase della crisi.

Le iniziative hanno riguardato la concentrazione delle attività di Fiumicino sulle sole aree aeroportuali essenziali, la riorganizzazione delle attività per un utilizzo estensivo degli ammortizzatori sociali, l'attivazione di un piano di incentivazione all'esodo destinato alle categorie più prossime alla pensione, l'azzeramento dei bonus variabili e delle assunzioni, oltre ad una rinegoziazione delle condizioni contrattuali con i principali fornitori del Gruppo.

Tutti i *financial covenants* contenuti nei contratti di finanziamento bancari vigenti sono stati oggetto di specifici *waiver* che, con l'approvazione da parte delle banche interessate, ne hanno sterilizzato gli effetti fino al 2021. Grazie alle nuove linee di finanziamento attivate nel corso del 2020 la posizione di liquidità a fine anno si è rafforzata (1.097,2 milioni di euro) in modo da garantire, sulla base delle proiezioni di traffico più recenti, la copertura degli impegni finanziari futuri fino a tutto il 2022.

Tuttavia sanità e sicurezza sono state e rimangono le priorità assolute nella gestione operativa del Gruppo. Le misure sanitarie adottate nel corso dell'esercizio hanno comportato una rilevante riorganizzazione dei flussi passeggeri e dei layout delle infrastrutture rimaste aperte e dedicate alle procedure di arrivo e partenza dei passeggeri. Il lavoro, svolto a stretto contatto con la Protezione Civile, il Ministero della Salute, la Polizia di Stato e l'ENAC, si è concentrato sull'adozione e sulla sperimentazione di soluzioni tecniche anche innovative (come i voli Covid-tested) aventi la finalità precipua di garantire ai passeggeri un'esperienza di viaggio il più possibile sicura e semplice da attuare, evitando così, per quanto possibile, quarantene o altre misure restrittive in arrivo.



Il lavoro su questo fronte è continuo e continuerà certamente anche nel 2021 a supporto della ripresa del traffico come misura indispensabile anche in uno scenario di graduale ma progressiva riduzione degli effetti del contagio.

L'eccezionalità della situazione e le misure straordinarie di intervento che si sono rese necessarie non hanno compromesso i risultati di eccellenza che il Gruppo ha conseguito negli ultimi anni in termini di qualità del servizio. Anche nel 2020 e per il terzo anno consecutivo, Aeroporti di Roma ha infatti ottenuto dall'Airports Council International Europe il "Best Airport Award" quale migliore scalo in Europa tra gli hub con oltre 40 milioni di passeggeri. Fiumicino si conferma così tra i migliori aeroporti del mondo per qualità dei servizi, leadership attestata dai numerosi riconoscimenti internazionali ricevuti.

L'impegno sui temi ambientali, e più in generale di sostenibilità, è sempre più centrale nelle strategie del Gruppo. ADR nel 2020 è entrata a far parte del Global Compact delle Nazioni Unite, la maggiore piattaforma internazionale sulla Sostenibilità, impegnata nella realizzazione di un modello di business responsabile incentrato sulla salvaguardia ambientale, sulla formazione delle persone fino all'impegno per lo sviluppo locale. Il significativo impegno di ADR sui temi ambientali è anche testimoniato dal riconoscimento ricevuto nel luglio 2020 dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNTWO) che, per la prima volta in assoluto, ha voluto apprezzare un aeroporto, il "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino, per le attività legate alla sostenibilità.

Nel mese di novembre ADR ha aderito al progetto ALIGHT, nel quale, oltre alla IATA, collaborano importanti centri di ricerca europei e l'aeroporto di Copenaghen. Il progetto ha la finalità di individuare e testare soluzioni praticabili per assicurare la decarbonizzazione dell'intero settore aeronautico (aeroporti e compagnie aeree) entro il 2050.

Con l'emissione obbligazionaria "green", collocata nel mese di novembre, ADR si è attestata tra le prime società aeroportuali al mondo ad avvalersi di strutture finanziarie "sostenibili". Il successo dell'operazione ha decretato il riconoscimento da parte dei mercati finanziari dell'impegno che il Gruppo ha assunto per l'ottenimento di obiettivi ambiziosi in termini di contenimento degli impatti sul clima.

Intensa è stata anche l'attività, svolta tramite l'associazione di settore, per ottenere misure di supporto agli aeroporti, certamente tra i più pesantemente colpiti dalla crisi pandemica. Con il DDL di Bilancio 2021 è stato istituito un Fondo danni COVID-19 di 500 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020-31 gennaio 2021, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'Amministratore Delegato

Marco Troncone





1. MESSAGGI CHIAVE





IL COVID-19

ha imposto **una rapida revisione delle priorità strategiche**. ADR ha reagito prontamente mettendo innanzitutto in sicurezza persone e società.



FERMATI
QUI



Piena consapevolezza dell'importanza del ruolo
di ADR per **favorire la definizione e
l'implementazione di adeguati**

STANDARD DI SICUREZZA SANITARIA.

FERMATI
QUI





L'impegno per una drastica

「RIDUZIONE DEGLI IMPATTI CLIMATICI」

costituisce ormai un **valore strategico per
il futuro** del Gruppo ADR.





2. CHI SIAMO



2. Chi siamo

2.1 Modello di business e struttura societaria

Il sistema aeroportuale romano è uno dei principali sistemi aeroportuali europei ed è costituito da due distinti aeroporti: l'aeroporto "Leonardo Da Vinci" di Roma-Fiumicino e l'aeroporto "G.B. Pastine" di Roma-Ciampino.

Entrambi gli aeroporti sono gestiti da Aeroporti di Roma S.p.A. ("ADR" o la "Società") sulla base di una concessione rilasciata dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), autorità italiana dell'aviazione civile.

Fino all'inizio della crisi pandemica il Leonardo da Vinci è stato il primo aeroporto italiano (oltre 43 milioni di passeggeri nel 2019) senza concorrenti comparabili sul territorio nazionale in termini di transiti e destinazioni internazionali e intercontinentali. Tra gli scali intercontinentali del Paese, lo scalo di Fiumicino ricopre il ruolo di primario hub nazionale, per la propria capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico e l'elevato grado di connettività con le destinazioni europee e internazionali.

La posizione di Roma Fiumicino, al centro dell'area del Mediterraneo, rafforza la leadership italiana di gateway e porta d'ingresso del Paese, sostenuta dalla forza attrattiva di Roma quale meta turistica di rilevanza mondiale. Fiumicino è ben posizionato, in termini di tempi e distanze di volo, per i passeggeri che desiderano proseguire il viaggio in Italia e nell'area del Mediterraneo, provenendo dal Nord America, dall'Asia e dal Medioriente. Fiumicino è l'hub di riferimento per Alitalia, la compagnia di bandiera nazionale italiana, ed è anche la base di una delle principali alleanze internazionali (SkyTeam Alliance).

L'aeroporto di Roma-Fiumicino fornisce servizi ad una larga fascia di segmenti di mercato: passeggeri sia di tipo business che leisure, operanti sia su voli diretti che in transito, a loro volta di breve e di medio-lungo raggio. L'attività aeronautica dello scalo viene, inoltre, garantita attraverso voli serviti da quasi tutte le più importanti compagnie aeree mondiali.

L'aeroporto di Roma-Ciampino possiede, invece, le caratteristiche tipiche dei "secondary airports" con un traffico, ante crisi, superiore a 5 milioni di passeggeri essenzialmente correlato ai voli "low cost" e di Aviazione Generale. La sua vicinanza al centro di Roma e le sue caratteristiche funzionali garantiscono elevati livelli di efficienza operativa grazie alla rapidità delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e dello spostamento da/verso centro città. Queste caratteristiche lo rendono un aeroporto idoneo a servire un largo spettro di segmenti di traffico. L'aeroporto di Roma-Ciampino è comunque assoggettato, per legge, ad una limitazione di traffico per motivi di impatto ambientale (rumore). Per questa ragione l'aeroporto conserverà in prospettiva una sua destinazione orientata a servire un traffico destinato esclusivamente a questa tipologia di aeroporti.

Sia Fiumicino che Ciampino generano ricavi che derivano, oltre che dai servizi aeronautici, soggetti a regolamentazione tariffaria, anche da una diversificata tipologia di attività e servizi. Tra le più rilevanti si citano: ricavi da royalties su attività commerciali gestite da terzi, ricavi da addebito di canoni per attività immobiliari, corrispettivi da parcheggi e ricavi da attività pubblicitarie.

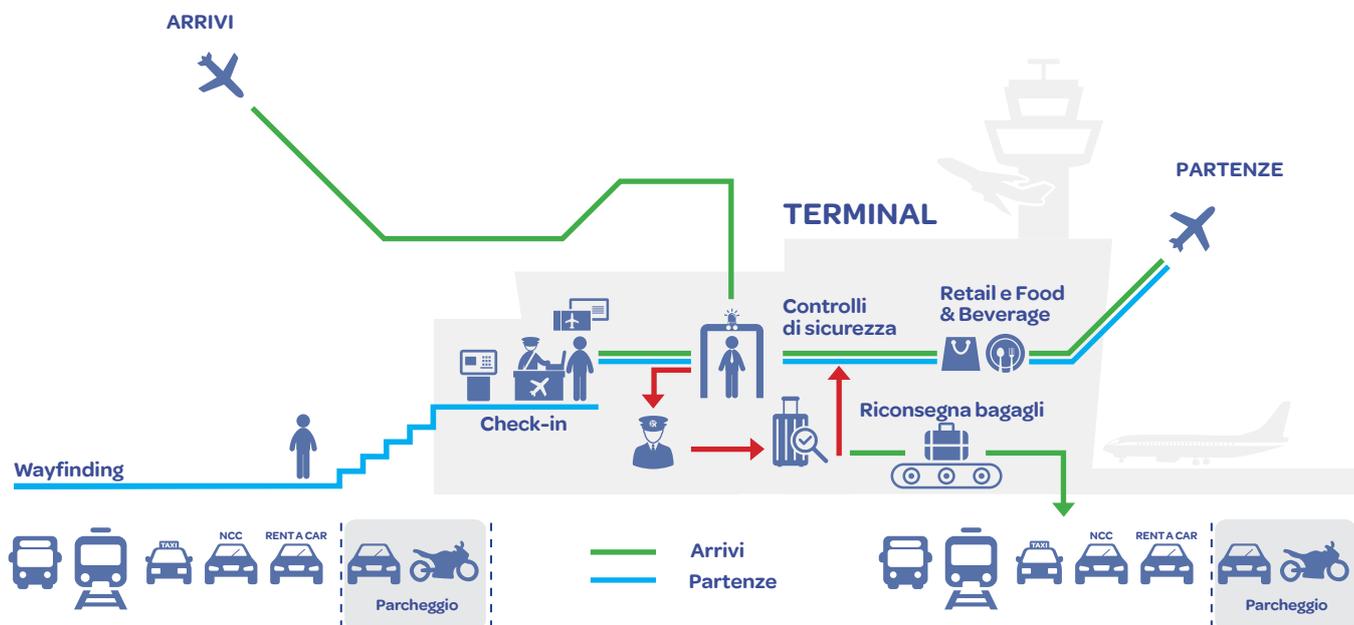
ADR gestisce i due aeroporti sulla base dei termini e delle condizioni previste nel contratto di concessione sottoscritto con il regolatore (ENAC) nel 2012 ed avente scadenza il 30 giugno del 2046. La concessione stabilisce anche le modalità attraverso cui ADR ed ENAC concordano ed aggiornano il Piano di Sviluppo Aeroportuale dei due aeroporti in un orizzonte temporale coincidente con la scadenza della concessio-

ne stessa. Nello stesso contratto è, inoltre, previsto un meccanismo che consente periodicamente di aggiornare i contenuti del Piano di Sviluppo sulla base della effettiva evoluzione del traffico. Il contratto di concessione attribuisce inoltre ad ADR l'obbligo di garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, obbligo che ADR assolve direttamente o tramite società esterne qualificate.

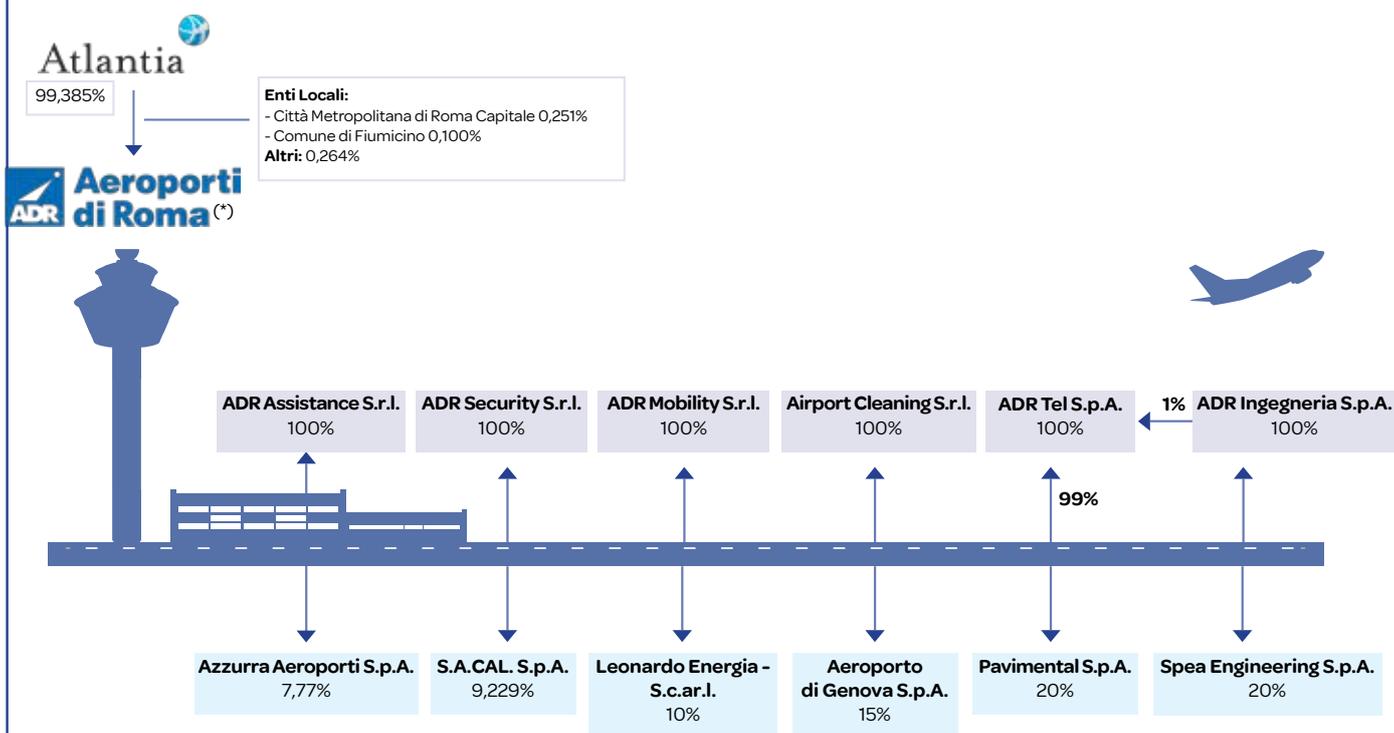
ADR non gestisce le attività di controllo ed assistenza al volo, le attività di handling aeronautico e le attività di refueling degli aerei.

Schema Terminal

Grafico 1



Struttura del Gruppo
 (al 31 dicembre 2020)



Imprese controllate Imprese collegate e altre imprese

(*) ADR S.p.A. detiene, inoltre, una quota del 25% nel Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione, una quota dello 0,99% nel Consorzio Auto-strade Italiane Energia (CAIE) e una quota di mille euro nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio Srl

2.1.1. La Convenzione – Contratto di Programma ed il modello regolatorio

La gestione in esclusiva del sistema aeroportuale della Capitale costituita dagli scali di Fiumicino e Ciampino si basa sulla concessione affidata alla Società con L. 10 novembre 1973, n. 755 ed in forza dell'Atto Unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma" approvata per legge il 21 dicembre 2012.

L'Atto Unico, insieme a tre Atti Aggiuntivi di aggiorna-

mento e modifica del documento originario¹, disciplina i rapporti tra la concessionaria ADR ed ENAC fino a scadenza della concessione (recentemente prorogata al 30 giugno 2046 dal precedente 30 giugno 2044²).

Il quadro normativo fornisce un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide per tutta la durata della concessione e funzionali alla sostenibilità finanziaria del Piano di Sviluppo del sistema aeroportuale romano.

¹Atto Aggiuntivo datato 27 dicembre 2012 (recepisce le modifiche apportate al testo dal DPCM del 21 dicembre 2012), 23 dicembre 2013 (recepisce rimodulazione dei diritti di imbarco passeggeri originanti ed in transito) e 9 dicembre 2014 (individua ulteriori meccanismi di misurazione della qualità dei servizi).

²Il D.L. 13 maggio 2020, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 19 maggio 2020, all'art. 202, comma 1-bis, prevede che, in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, sia applicata ex lege la proroga di due anni della durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge.

I principi fondamentali dell'Atto Unico - Convenzione - Contratto di Programma sono:

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

Modello regolatorio

- **Struttura tariffaria:** la struttura tariffaria adottata 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. n. 27/2012 che ha recepito la stessa direttiva nell'ordinamento nazionale. Le regole tariffarie sono valide fino al termine della concessione e si basano su:

- a) 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, aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria;
- b) "dual till", in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
- c) 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 tariffaria:** 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 2046, dei periodi regolatori decennali, a loro volta suddivisi in sottoperiodi regolatori quinquennali, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.
- **Remunerazione ammessa:** per il quinquennio in corso (secondo periodo regolatorio: 2017-2021), il WACC (Weighted Average Cost of Capital) reale pre-tax è stato fissato al valore di 8,52%. Relativamente al rendimento riconosciuto sul capitale, il Contratto di Programma definisce con chiarezza parametri e criteri del loro aggiornamento alla fine di ciascun quinquennio e decennio regolatorio. Per le nuove opere di particolare valore strategico e ambientale il contratto prevede che il WACC reale pre-tax possa essere incrementato fino al 4%.
- **Variazioni di traffico:** le variazioni del traffico rispetto alle previsioni incluse in un range del +/-5% rispetto al piano concordato 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 regolatorio di cinque anni. Variazioni di traffico particolarmente significative possono legittimare la richiesta di modifiche agli interventi infrastrutturali pianificati.
- **Valore riconosciuto al termine della concessione:** ADR ha il diritto di ricevere, alla scadenza naturale della concessione, un corrispettivo pari al valore residuo a quella data, desunto dalla contabilità regolatoria, degli investimenti realizzati.



2.2. Sintesi dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale

Principali informazioni economiche e finanziarie del Gruppo

Tabella 1

	2020	2019
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI CONSOLIDATI (euro/000)		
Ricavi da gestione aeroportuale	260.716	941.479
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	25.556	593.930
EBITDA %	9,8%	63,1%
Risultato Operativo (EBIT)	(123.634)	428.873
EBIT %	47,4%	45,6%
Risultato netto	(143.684)	245.161
Risultato netto di competenza del Gruppo	(143.684)	245.161
Investimenti	151.927	255.130
	31.12.2020	31.12.2019
Capitale Investito Netto	2.426.445	2.310.392
Patrimonio netto (compresa quota terzi)	991.873	1.184.467
Patrimonio netto del Gruppo	991.873	1.184.467
Indebitamento finanziario netto	1.434.572	1.125.925
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio netto	1,4	1,0
	31.12.2020	31.12.2019
RATING		
Standard & Poor's	BB+	BBB
Moody's	Baa3	Baa2
Fitch Rating	BBB-	BBB+

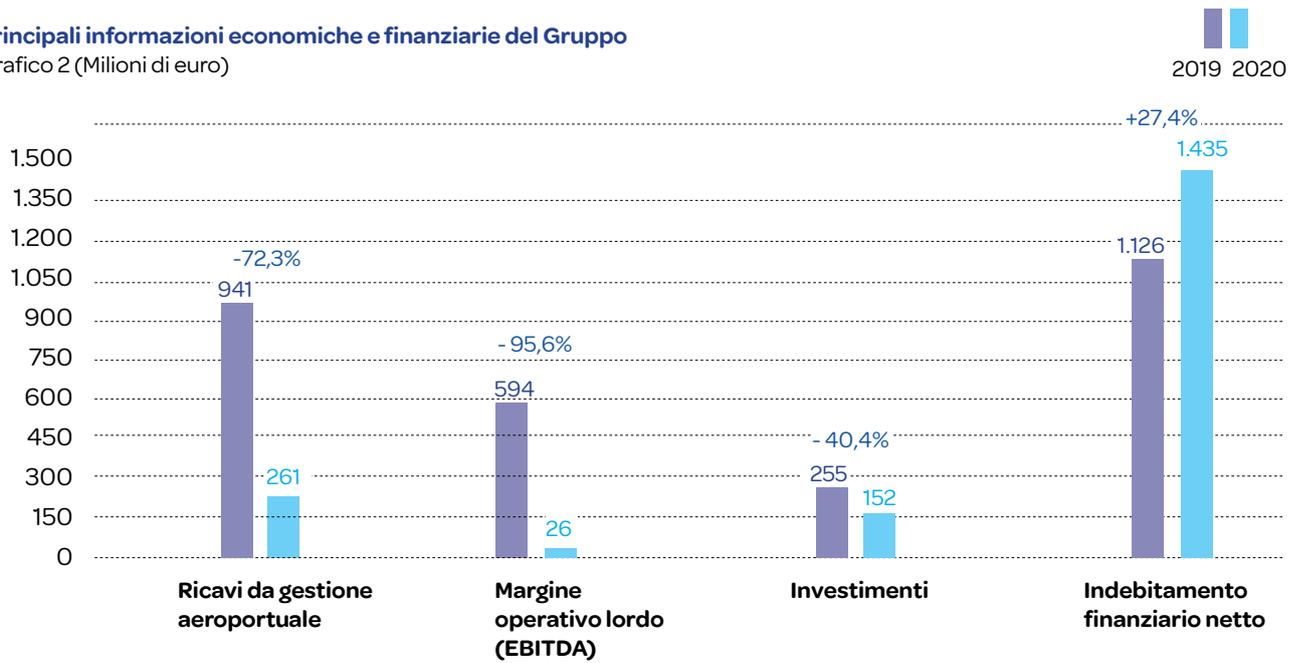
Principali informazioni operative del Gruppo

Tabella 2

	2020	2019
VOLUMI DI TRAFFICO		
Movimenti (n./000)	131	362
Passeggeri totali (n./000)	11.452	49.412
Merce totale (t)	90.232	204.900
RISORSE UMANE DI GRUPPO		
Organico medio (n. persone)	2.967	3.224
Organico a fine esercizio (n. persone)	3.117	3.559
AMBIENTE		
Consumi energia elettrica (kWh)	117.933.422	165.569.605
Prelievi idrici (m ³)	1.874.314	2.221.823
Rifiuti prodotti (t)	5.354	13.907

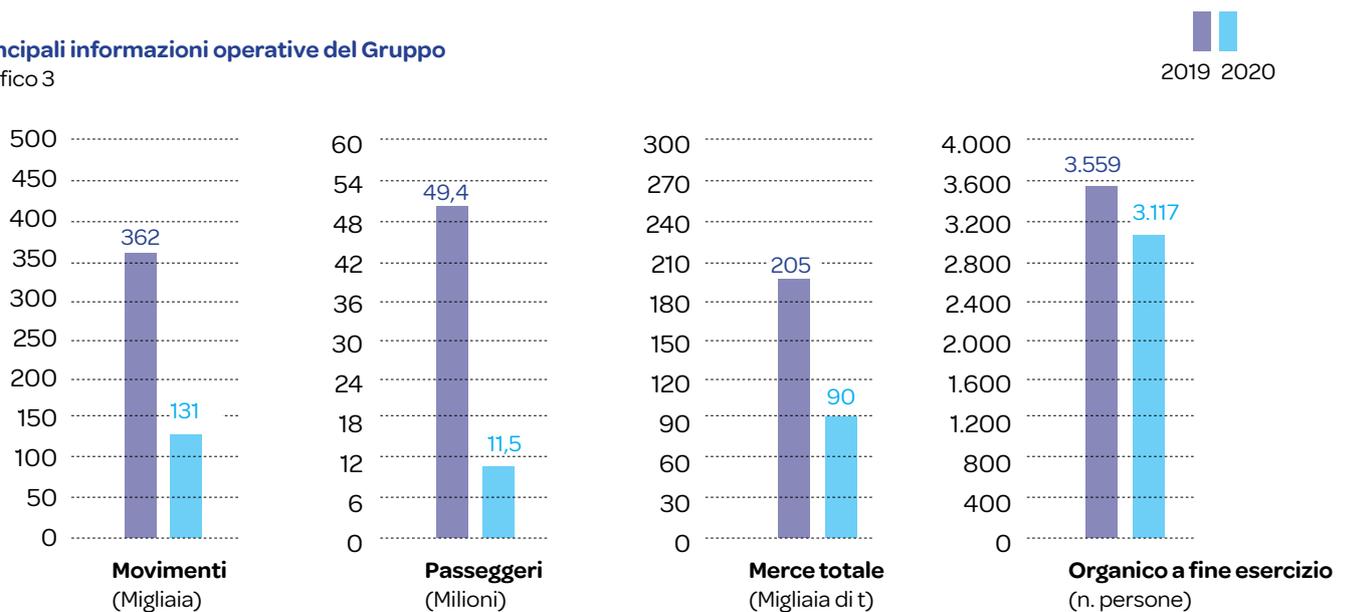
Principali informazioni economiche e finanziarie del Gruppo

Grafico 2 (Milioni di euro)



Principali informazioni operative del Gruppo

Grafico 3





3. EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19



3. Effetti della pandemia da COVID-19

3.1. Impatti sul traffico

Il settore del trasporto aereo è **tra quelli maggiormente colpiti dalla crisi sanitaria in atto**. Una ripresa non può prescindere da un quadro chiaro di misure applicate in modo uniforme a livello europeo/internazionale. **Le soluzioni operative già implementate da ADR**, che hanno riscontrato la soddisfazione dei passeggeri, unite ad un'efficiente applicazione di test integrati nei processi aeroportuali, **rappresentano una *best practice*, esempio della strada da seguire anche nel prossimo futuro**.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino nel 2020 hanno registrato una diminuzione del numero dei passeggeri trasportati pari al -76,8% e del numero di movimenti del -63,8%, consuntivando 11,5 milioni di passeggeri movimentati.

Nel particolare, il segmento Internazionale, pari a circa il 70% del traffico totale, ha mostrato una forte diminuzione dei volumi, con il segmento UE in riduzione del 77,1% rispetto all'anno precedente, e l'Extra UE con una variazione negativa dell'84,2%, attribuibile prevalentemente all'assenza del network di lungo raggio.

Infine, il segmento Domestico ha consuntivato una diminuzione del 67,5%.



- 76,8 % di passeggeri trasportati rispetto al 2019

- 63,8 % di movimenti consuntivando 11,5 milioni di passeggeri



- 77,1% nel segmento UE rispetto al 2019



- 84,2% nel segmento extra UE rispetto al 2019



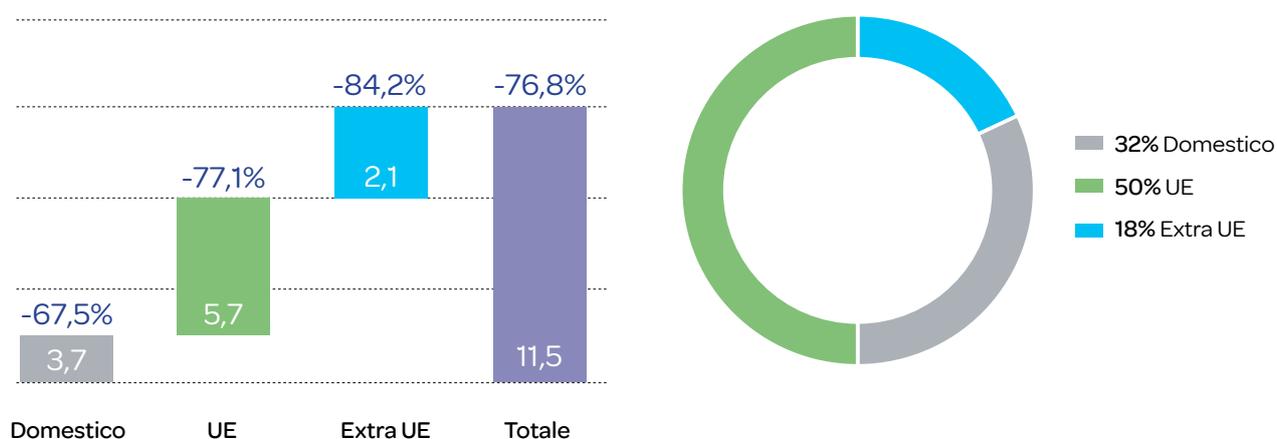
Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

Tabella 3

	2020	2019	Δ%
Movimenti (n.)	131.195	362.036	(63,8%)
Fiumicino	103.496	309.783	(66,6%)
Ciampino	27.699	52.253	(47,0%)
Passeggeri (n.)	11.452.116	49.412.069	(76,8%)
Fiumicino	9.830.957	43.532.573	(77,4%)
Ciampino	1.621.159	5.879.496	(72,4%)
di cui: imbarcati	5.693.310	24.615.046	(76,9%)
Fiumicino	4.868.193	21.664.400	(77,5%)
Ciampino	825.117	2.950.646	(72,0%)
Merci (t)	90.232	204.900	(56,0%)
Fiumicino	70.908	186.492	(62,0%)
Ciampino	19.324	18.408	5,0%

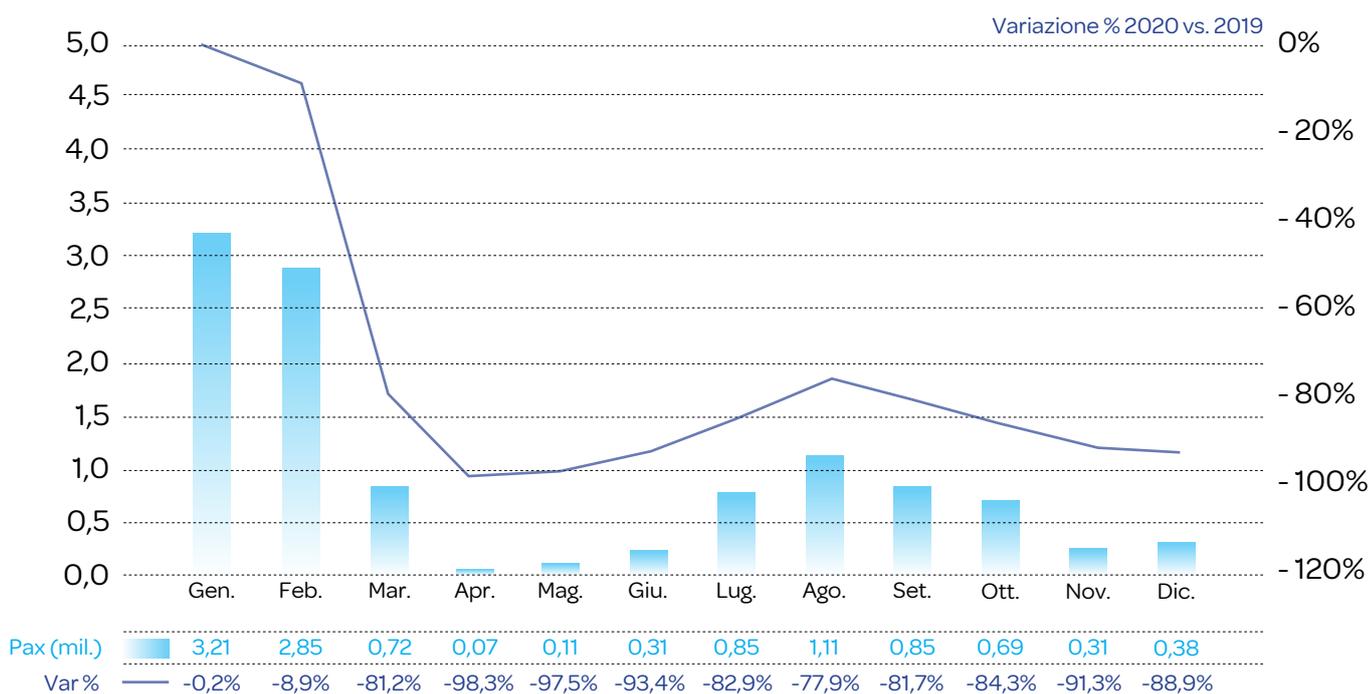
Composizione del traffico del 2020 per il sistema aeroportuale romano

Gráfico 4 (Milioni di passeggeri e variazione 2020/2019)



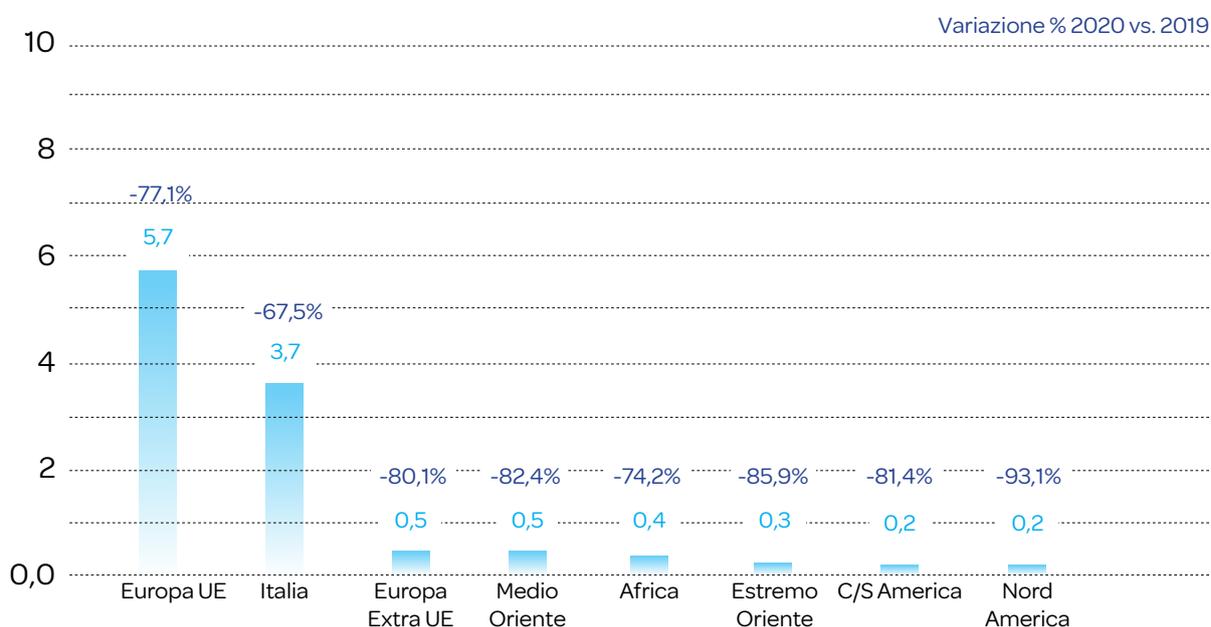
Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano rispetto al 2019

Grafico 5 (Milioni di passeggeri)



Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica

Grafico 6 (Milioni di passeggeri)



Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare nel corso del 2020 circa 9,8 milioni di passeggeri, con una flessione del 77,4% rispetto al 2019. Le limitazioni alla mobilità hanno condizionato soprattutto il risultato del mercato Internazionale, che ha registrato un importante crollo del traffico.

Rispetto allo scorso anno, l'Extra-UE si conferma fortemente ridimensionato, registrando 2,1 milioni di passeggeri, in calo dell'84,3%, di cui 1,2 milioni di passeggeri di Lungo Raggio (-86%) concentrati nei primi 2 mesi dell'anno (0,9 milioni di passeggeri tra gennaio e febbraio 2020).

L'Europa UE è il mercato con la maggiore riduzione di traffico in termini assoluti, chiudendo l'anno con 4,2 milioni di passeggeri e in riduzione del -78,3% verso il 2019.

Da aprile il Domestico diviene il principale mercato per volumi passeggeri, registrando a totale anno 3,6 milioni di passeggeri, in diminuzione del 67,7% rispetto al 2019, trasportati in prevalenza da Alitalia.

Ciampino

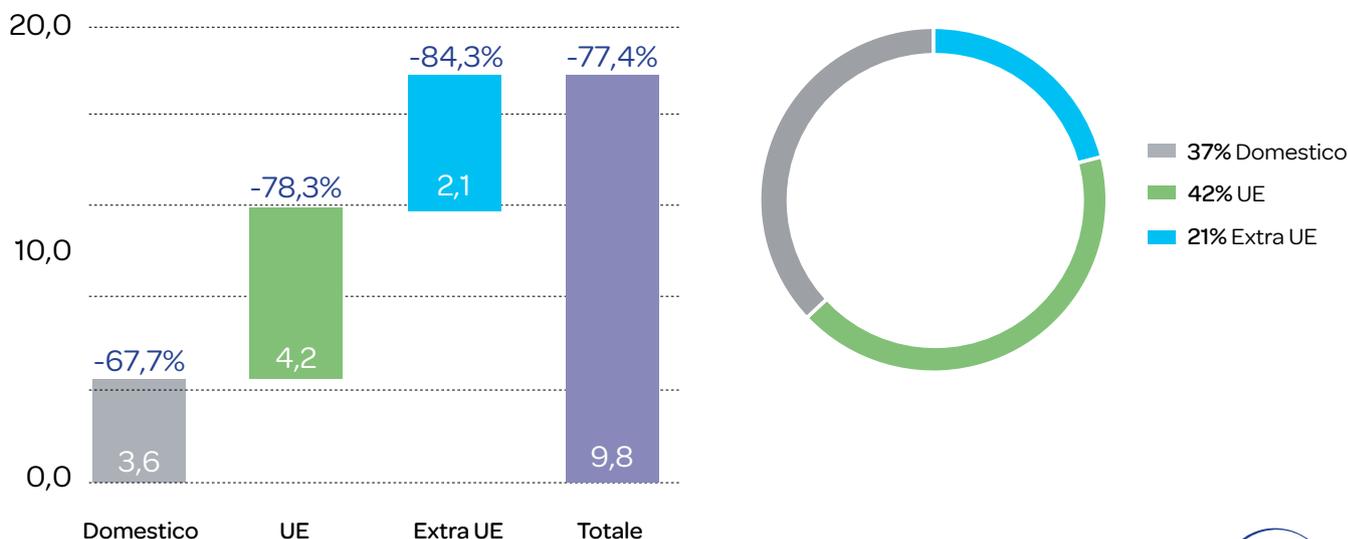
Lo scalo di Ciampino ha gestito circa 1,6 milioni di passeggeri con un decremento dei volumi trasportati del -72,4%.

L'Europa UE con 1,5 milioni di passeggeri è il principale mercato per riduzione del traffico, riportando un calo rispetto al 2019 del -72,7%. Domestico ed Extra-UE chiudono rispettivamente con 77 mila passeggeri (-60% rispetto allo scorso anno) e 45 mila passeggeri (-76% rispetto allo scorso anno).

Si ricorda infine che l'aeroporto è stato chiuso al traffico commerciale dal 16 marzo al 16 giugno.

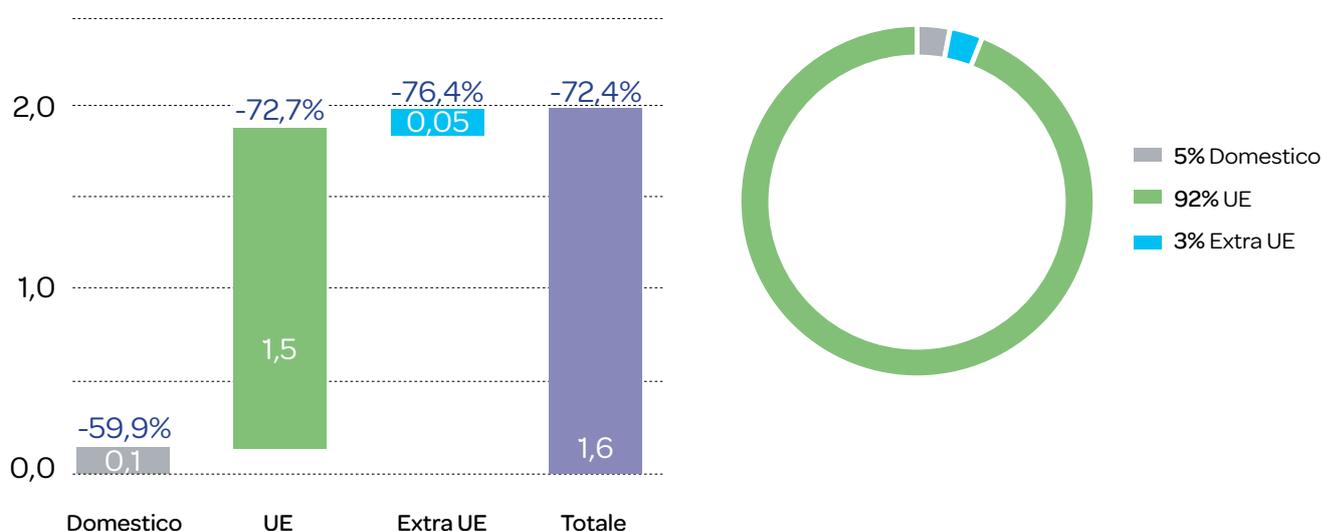
Composizione del traffico 2020 per lo scalo di Fiumicino

Grafico 7 - Variazione % 2020 vs. 2019 (Milioni di passeggeri)



Composizione del traffico 2020 per lo scalo di Ciampino

Grafico 8 - Variazione % 2020 vs. 2019 (Milioni di passeggeri)



3.2. Misure sanitarie adottate

La crisi pandemica ha imposto ai gestori aeroportuali la ricerca di soluzioni innovative che hanno implicato una completa riorganizzazione dei flussi passeggeri e dei layout infrastrutturali. **Il Gruppo ADR**, in stretta collaborazione con le autorità sanitarie, ha costituito e **costituisce tuttora un laboratorio di soluzioni di avanguardia nel settore.**

Il Gruppo ADR, sin dalle primissime fasi della pandemia, oltre ad attivare in tempi molto rapidi i protocolli e le misure di sicurezza stabilite dalle autorità sanitarie, ha anche volontariamente avviato ulteriori iniziative per garantire condizioni di sicurezza supplementare sia per i passeggeri che per i dipendenti degli aeroporti.

Le misure adottate hanno riguardato sia la prevenzione che il controllo del contagio e sono state accompagnate da intense attività di sanificazione di tutti gli spazi aeroportuali.

Le aree funzionali più direttamente coinvolte nelle azioni di prevenzione e controllo sono state:

- l'area dello sviluppo infrastrutturale per la realizzazione di soluzioni architettoniche e funzionali mirate all'ottimizzazione della gestione dei flussi e dell'erogazione dei servizi di base all'interno dei terminal;
- l'area delle "operations" dedicata alla prestazione dei servizi aeroportuali in particolare per ciò che attiene all'ottimizzazione dei processi e delle procedure adottate negli snodi critici che caratterizzano i flussi passeggeri;
- l'area dei sistemi di Information Technology per assicurare l'utilizzo di soluzioni tecnologiche e di digitalizzazione dei processi in grado di snellire e

rendere più agili i processi di erogazione dei servizi aeroportuali.

È stato così varato il progetto denominato *Covid Innovation Lab* nell'ambito del quale sono state studiate ed implementate soluzioni efficaci in tempi rapidi attraverso la ricerca delle migliori tecnologie disponibili a supporto dei processi operativi.

Le iniziative "quick win", individuate a seguito di un processo di scouting su nuovi strumenti tecnologici sono state suddivise in 5 principali aree:

1) Sistemi di monitoraggio della temperatura

Al fine di garantire elevati livelli di sicurezza, ADR si è dotata di sistemi di monitoraggio della temperatura per sottoporre i passeggeri alla misurazione della temperatura nei punti nevralgici dello scalo. Questa iniziativa ha permesso di ridurre l'impatto di tale monitoraggio sui tempi di servizio per processo, creando canali separati per gli operatori ed intervenendo con soluzioni dinamiche. In particolare sono state installate telecamere termiche con doppia ottica presso i punti di accesso al terminal e introdotte telecamere termiche mobili, montate sul casco (Smart Helmet) per il monitoraggio dinamico e remoto della temperatura corporea dei passeggeri da parte degli operatori aeroportuali.

2) Sistemi di prevenzione, protezione e di igienizzazione

In entrambi gli aeroporti sono stati attivati diversi sistemi di prevenzione, protezione e igiene per contrastare la diffusione del virus nell'ambiente aeroportuale, applicando tecnologie che proteggono preventivamente i passeggeri, sanificando i bagagli, i supporti con cui entrano in contatto e le aree in cui si muovono. Inoltre, sono stati attivati sistemi di igienizzazione dei bagagli da stiva sul tratto del nastro di riconsegna che precede lo sbarco del bagaglio e di sanificazione tramite un dispositivo automatico per l'erogazione di una soluzione igienizzante che viene nebulizzata sul bagaglio prima che arrivi in sala ricon-

segna, fornendo opportuna comunicazione. Attivata anche la sanificazione di scale mobili e tapis roulant, di ascensori, delle vaschette di sicurezza sulle linee automatiche dei controlli di sicurezza, così come l'installazione di dispenser di gel igienizzante in tutte le aree di imbarco aperte ai passeggeri, l'applicazione di tappeti "shoe sole disinfectant" anti-contaminanti in vasca. È stato, inoltre, installato un *sanipoint*, ossia una doccia igienizzante progettata per decontaminare e disinfettare gli indumenti e gli oggetti di chi vi entra tramite una soluzione che viene nebulizzata per pochi secondi, oltre l'installazione di paretine di protezione in plexiglass per proteggere sia i passeggeri che gli operatori aeroportuali.

3) Infrastrutture e terminal

Nel 2020 è stata completata una serie di interventi in area Terminal che hanno contribuito in modo sostanziale all'innalzamento della customer satisfaction, ma soprattutto hanno permesso di gestire efficacemente le nuove condizioni operative derivanti dal COVID-19. L'utilizzo di specifiche tecnologie ha consentito anche il monitoraggio automatico degli addensamenti e la simulazione del flusso dei passeggeri allo scopo di definirne il numero massimo gestibile in condizioni di distanziamento sociale nel Terminal 3, l'unico rimasto operativo dall'inizio della pandemia ad oggi.

In questo particolare contesto sono state realizzate diverse iniziative volte a prevenire la diffusione del COVID-19. A partire da agosto, ADR ha messo a disposizione un'area di circa 7.000 mq convertendo una porzione del Parcheggio Auto Lunga sosta in una nuova struttura Drive in della Regione Lazio per eseguire i tamponi antigenici COVID-19. La struttura è stata realizzata in collaborazione tra Ministero della Salute, Regione Lazio, Istituto Spallanzani e Croce Rossa Italiana. Il Drive in è gestito dalle Aziende Sanitarie della Regione Lazio e presidiato da personale medico e paramedico della Croce Rossa Italiana.

Da settembre è iniziata la sperimentazione a Fiumicino dei voli Covid-tested: su due voli per Milano Linate operati da Alitalia sono stati accettati a bordo esclusivamente passeggeri sottoposti ad uno screening preventivo con esito di negatività al COVID-19 (test antigenico rapido o test molecolare PCR), dando la possibilità ai passeggeri non in possesso di un certificato di negatività non anteriore alle 72 ore precedenti il volo, di effettuare il test rapido antigenico direttamente in aeroporto presso l'area test COVID-19, agli Arrivi del Terminal 3.

A partire da dicembre l'aeroporto di Fiumicino è stato il primo scalo in Europa ad aver attivato corridoi sanitari sicuri con voli Covid-tested tra Roma e alcune destinazioni degli Stati Uniti. L'innovativa procedura prevede che i passeggeri dei voli Covid-tested, in arrivo dagli aeroporti americani JFK di New York, e Atlanta, non siano soggetti all'obbligo di quarantena fiduciaria in Italia a fronte di un test molecolare o antigenico eseguito non più di 48 ore prima dell'imbarco e di un ulteriore test ripetuto allo sbarco a Fiumicino, effettuato nelle aree dedicate appositamente realizzate all'interno del terminal.

Sono state realizzate, infatti, due aree: una agli arrivi del Terminal 3, di circa 1.000 mq, consente di ospitare fino a quasi 500 passeggeri contemporaneamente, nel pieno rispetto delle norme di distanziamento di sicurezza, nella quale i medici del Ministero della Salute possono operare in box riservati nel pieno rispetto della privacy. In questa struttura vengono somministrati i test antigenici COVID-19 ai passeggeri in partenza per tutti i voli Covid-tested. La seconda area, è stata realizzata al Molo E per i passeggeri in arrivo dagli USA con i voli Covid-tested del progetto pilota USA-FCO (New York e Atlanta).

4) Servizi al passeggero

Viste le mutate esigenze in ottica COVID-19, ADR si è concentrata nella creazione di servizi che migliorino la qualità dell'esperienza vissuta dal passeggero in aeroporto, facilitando i processi self, mettendo a

disposizione tutti gli opportuni DPI. Sono stati quindi installati distributori automatici dotati di "kit igienizzante", inclusi mascherine e prodotti igienizzanti, sia in prossimità degli ingressi principali al terminal, sia nelle aree di imbarco ed è stata predisposta un'area esterna al molo E per consentire la gestione *emotional pet* in arrivo dai voli Covid-tested provenienti dagli USA.

5) Canali di comunicazione

ADR si è, inoltre, focalizzata nel garantire un'adeguata informativa al passeggero in relazione alle misure di prevenzione COVID-19 da adottare in aeroporto. Sia a Fiumicino che a Ciampino è stato predisposto un colore azzurro univoco per qualsiasi tipologia di informazione o segnaletica in ambito COVID-19 e per segnalare il distanziamento sociale nelle aree con maggiore afflusso di passeggeri (per es., sala di riconsegna bagagli, banchi check-in, controlli di sicurezza e area immigration). Le informazioni sono state diffuse tramite segnaletica orizzontale, verticale e digitale. Inoltre, attraverso il sistema di annunci vocali e appositi megafoni utilizzati dagli operatori aeroportuali, ADR invita costantemente i passeggeri al rispetto delle regole, in particolare al mantenimento del distanziamento sociale come da indicazioni istituzionali.

Inoltre, informazioni costantemente aggiornate in una sezione dedicata, sempre raggiungibile dalla homepage, sono presenti sul sito www.adr.it, sia su tutte le decisioni del Governo in materia, sia su tutte le procedure di prevenzione adottate negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Per assicurare la più ampia e capillare diffusione delle informazioni sono stati utilizzati tutti i canali social attivi (Facebook, Instagram, Twitter), oltre ad un'ampia copertura mediatica sia nazionale che internazionale. Costanti aggiornamenti sono stati offerti anche ai dipendenti del Gruppo attraverso tutti i canali di comunicazione a disposizione: intranet, mailing e Gruppo ADR Noi, canale social riservato ai dipendenti ADR.

3.3. Qualità del servizio

L'aeroporto di Roma-Fiumicino si afferma da anni come il miglior aeroporto europeo ed uno dei migliori al mondo in termini di qualità del servizio. Conquistare una posizione di eccellenza è difficile, conservarla nel tempo è la nostra sfida. I nostri progetti ed i nostri investimenti in larga misura rispondono a questo obiettivo. Nell'anno della pandemia, le azioni messe in atto da ADR, non solo hanno confermato i livelli eccellenti di soddisfazione dei passeggeri, ma hanno anche dimostrato l'avanguardia dei protocolli e delle misure adottate nelle procedure di contenimento alla diffusione del COVID-19.

Caratteristiche principali

I livelli di qualità del servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino vengono misurati attraverso programmi di benchmarking promossi da associazioni di settore e società di rating (Airports Council International, Skytrax) e da un sistema di monitoraggio conforme a quanto stabilito dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) che prevede controlli oggettivi per verificare le prestazioni effettivamente erogate ed i sondaggi ai passeggeri.

I controlli sui livelli di servizio vengono effettuati su:

- processi e servizi aeroportuali (tempi di servizio dei principali processi ovvero discesa primo passeggero, riconsegna bagagli, check-in, controllo sicurezza, controllo passaporti, assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, tax refund);
- pulizia aeroportuale (livelli di pulizia e malfunzionamenti nei terminal e nelle toilette);
- attività commerciali (tempi di servizio e conformità a procedure per duty free e food & beverage).

I risultati provenienti dalle rilevazioni di qualità erogata e percepita dai passeggeri vengono sintetizzati

e pubblicati annualmente all'interno della Carta dei Servizi che recepisce la normativa ENAC e propone indicatori di qualità per ogni tipologia di passeggero e sugli obiettivi di miglioramento per l'anno in corso. La Carta dei Servizi viene aggiornata annualmente attraverso un processo che vede coinvolti tutti i soggetti sia interni ad ADR che terzi interessati ai processi aeroportuali inseriti nella Carta dei Servizi e che culmina con l'approvazione finale di ENAC.

In termini di risultati ottenuti sulla qualità erogata e percepita, a causa dei ridotti volumi di traffico e della situazione operativa ed infrastrutturale determinata dal COVID-19, i valori degli indicatori monitorati nel 2020 non hanno rilevanza comparativa con le performance passate o attese.

A seguito del DPCM del 9/03/2020 che ha esteso a livello nazionale le disposizioni per il contenimento del COVID-19, in pari data ADR ha provveduto alla sospensione temporanea di tutte le rilevazioni di qualità percepita ed erogata, comprese le rilevazioni utili ai fini della Carta dei Servizi, del Contratto di Programma e del programma internazionale di benchmarking "Airport Service Quality" (ASQ) condotto da ACI. Il monitoraggio è stato successivamente riattivato a partire dall'8 luglio 2020 in maniera ridotta e solo sullo scalo di Fiumicino. La ripresa del monitoraggio è importante in quanto i valori che emergono dalle rilevazioni evidenziano l'assenza di criticità operative malgrado le misure anti COVID-19, i vincoli operativi e il frazionamento infrastrutturale, nonostante, data la situazione straordinaria, non siano paragonabili con gli standard fissati o con i livelli traguardati negli anni precedenti.

Quindi, pur avendo ripreso il monitoraggio parziale della qualità sul solo aeroporto di Fiumicino a partire dall'8 luglio 2020, i valori degli indicatori monitorati non hanno rilevanza se confrontati con le performance passate o attese, a causa dei ridotti volumi di traffico e della situazione operativa ed infrastrutturale determinata dal COVID-19.



STRUMENTI PER LA MISURAZIONE DELLA SODDISFAZIONE DEI PASSEGGERI

ADR si è dotata dei principali strumenti di rilevazione della customer experience riconosciuti a livello internazionale per monitorare la qualità offerta e il grado di soddisfazione dei passeggeri al fine di individuare possibili aree di miglioramento e tradurle in azioni concrete.

Il sistema di monitoraggio (certificato UNI EN ISO 9001 dal 2007) si basa su tecniche statisticamente definite secondo quanto stabilito dalla circolare ENAC GEN 06 e prevede le attività riportate di seguito.

Sondaggi

Annualmente vengono somministrati per conto di ADR, da parte di società terze, dei questionari ai passeggeri in partenza ed in arrivo sugli scali di Fiumicino e Ciampino per verificarne il livello di soddisfazione, analizzarne le esigenze e le aspettative.

Canali di ascolto

ADR utilizza diversi canali per ricevere feedback, come ad esempio il sito web, i banchi informazioni all'interno dei terminal, la posta e le piattaforme social. I commenti ricevuti vengono inoltrati alle aree di competenza interne ed esterne ad ADR per valutare ed implementare eventuali azioni migliorative.

Le iniziative del 2020

In linea con quanto portato avanti negli anni passati e compatibilmente con le esigenze derivanti dall'emergenza sanitaria, anche nel 2020 ADR si è impegnata nell'individuare azioni volte al miglioramento dell'esperienza del passeggero su entrambi gli scali e al mantenimento di elevati livelli di qualità.



Benchmarking e rating internazionali

ADR partecipa ai programmi di benchmarking e rating internazionali ("Airport Service Quality" condotta da Airports Council International – ACI – e Skytrax) per conoscere il suo posizionamento rispetto agli aeroporti competitors ed identificare gli aeroporti "best in class" sugli indicatori di servizio che hanno un impatto sull'esperienza del passeggero. Inoltre, partecipa attivamente a programmi di condivisione di feedback, *best practice* comuni e temi riguardanti la qualità con i principali hub europei.

NET Promoter Score (NPS)

In aggiunta ai tradizionali metodi di rilevazione della customer experience, a partire dal 2017, ADR ha attivato la rilevazione del Net Promoter Score (NPS), un indicatore che misura la propensione del passeggero a raccomandare l'esperienza di viaggio vissuta in aeroporto e quindi la qualità complessiva percepita dal cliente. L'indicatore NPS rappresenta un importante strumento di ascolto dei passeggeri: questi ultimi, oltre ad esprimere una valutazione sull'esperienza in aeroporto, hanno la possibilità di rilasciare delle motivazioni alla base del giudizio espresso. Questi commenti vengono successivamente analizzati e trasformati in spunti di miglioramento dell'esperienza di viaggio e declinati in azioni concrete.

1) Accessibilità in città / aeroporto e area parcheggi

Per perfezionare l'accessibilità in aeroporto dello scalo di Fiumicino si è puntato specialmente al miglioramento dell'orientamento dei passeggeri che si avvicinano all'aeroporto tramite installazione di pellicole sulle porte di ingresso, alla creazione di percorsi dedicati ai passeggeri per l'utilizzo del servizio taxi e al miglioramento dell'area parcheggi tramite rifacimento della segnaletica, ridefinizione dei settori e numerazione degli stalli.

2) Processi area terminal

Nel 2020 alcuni interventi strutturali e di rinnovamento delle aree sono stati portati avanti sullo scalo di Fiumicino. In particolare, è stata effettuata la ristrutturazione delle Isole "I" e "J" dell'area check-in al Terminal 3 utilizzando banchi di nuova tecnologia, segnaletica e monitor integrati per essere più facilmente individuati dal passeggero. Nella stessa area, sono stati installati sistemi di segnaletica dinamica per indirizzare i passeggeri nelle operazioni di accettazione tra le isole.

3) Processi airside

Alcuni interventi strutturali rivolti alle aree airside dell'aeroporto di Fiumicino hanno contribuito al miglioramento dell'efficienza operativa. Tra questi si segnala il *delivery at aircraft*, prototipo di scivolo installato ai loading bridge che consente ad oggetti come passeggerini, coperte e sedie a rotelle di risalire sul ponte di carico, e la rivisitazione delle linee di trasporto del BHS del Terminal 1.

4) Servizi al passeggero

A conferma della centralità che il passeggero ricopre per ADR, anche nel 2020 sono state realizzate a Fiumicino diverse iniziative focalizzate prevalentemente sull'offerta di nuove tipologie di servizi e installazioni volte al coinvolgimento dei passeggeri, anche tramite i social. Nella prospettiva di coinvolgere i passeggeri nella loro esperienza in aeroporto, di scattare una foto e di condividerla sui social, sono state realizzate diverse installazioni, in particolare: opere anamorfiche raffiguranti l'Uomo Vitruviano, il Colosseo ed il Giudizio Universale, instagram station in cui i passeggeri possono realizzare selfie da postare sui social. È stato, inoltre, attivato un concorso "Leonardo e il viaggio. Oltre i confini dell'uomo e dello spazio", in occasione del cinquecentenario della morte di Leonardo da Vinci, per la realizzazione di opere d'arte contemporanea ispirate al tema leonardesco del viaggio. Al termine del concorso le opere rimarranno esposte in aeroporto, all'interno delle aree di imbarco, per migliorare l'esperienza del passeggero.

Ulteriori iniziative riguardano l'apertura della Pet Area, indirizzata ai passeggeri che viaggiano con animali in arrivo e in partenza e pertanto posizionata in una posizione baricentrica tra i due terminal, sulla viabilità secondaria, nonché l'apertura di quattro aree giochi, indirizzate ai passeggeri che viaggiano con i propri bambini e posizionate tra aree di imbarco e sale riconsegna bagagli: Area E, Satellite, sala riconsegna T1 e T3. Infine, è stato raddoppiato il numero di postazioni di ricarica in area Satellite: per ognuna delle colonnine presenti è stata realizzata una struttura integrata che, sfruttando le sedute a ridosso, consente di portare il cablaggio al nuovo supporto raddoppiando i punti di ricarica già esistenti.

A Ciampino, invece, nei parcheggi sono stati installati totem dedicati ai passeggeri a ridotta mobilità che permettono loro di richiedere assistenza.

Riconoscimenti internazionali, certificazioni e risultati qualità 2020

Per il quarto anno consecutivo, l'ACI (Airports Council International) World – l'associazione internazionale che misura in modo indipendente, attraverso interviste ai viaggiatori, la qualità percepita in oltre 350 aeroporti in tutto il mondo – ha assegnato allo scalo di Fiumicino il riconoscimento "Airport Service Quality Award" 2020.

Nel 2020 l'Airports Council International Europe ha giudicato l'Aeroporto di Fiumicino il miglior scalo in Europa, assegnandogli il "Best Airport Award", ed è **la prima volta** nella storia che il premio viene attribuito per **tre anni consecutivi esclusivamente allo stesso aeroporto nella categoria degli "Hub" Europei**. Quest'anno, il premio è stato assegnato nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri ed è incentrato sulle misure e i protocolli adottati nel contenimento della pandemia introducendo nuove tecnologie e nuovi processi volti a migliorare in maniera permanente la customer experience.



Ad ulteriore conferma dei livelli raggiunti nella lotta alla diffusione del COVID-19, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono stati i primi al mondo a ottenere la certificazione “Biosafety Trust” rilasciata dall’organismo di certificazione RINA Services, relativa alla corretta applicazione del sistema di prevenzione del contagio dovuto alle infezioni da agenti biologici.

Un riconoscimento che dimostra come i protocolli e le misure adottate al “Leonardo da Vinci” e al “G.B. Pastine” siano all’avanguardia nelle procedure di contenimento alla diffusione dei virus e rappresentino un esempio di *best practice* da prendere a riferimento per ridurre al minimo i rischi di diffusione delle epidemie.

Questa certificazione è stata ottenuta dopo un’attenta istruttoria di verifica da parte dell’organismo di

certificazione RINA, che ha preso in esame l’articolato Sistema di Gestione per la Prevenzione e il Controllo delle Infezioni, implementato da ADR al fine di contenere la diffusione di tutti i possibili agenti patogeni che potrebbero essere veicolati in aeroporto, dai virus meno pericolosi e fino a quelli più nocivi come Ebola, il *Bacillus Anthracis* e il Sars-Cov2 (COVID-19).

Gli ispettori di RINA, in prima battuta, hanno acquisito tutta la documentazione sulle procedure e i protocolli operativi a Fiumicino e Ciampino; hanno, quindi, verificato la conformità agli standard internazionali di riferimento su cui si basa questo innovativo schema di certificazione (ISO 31000 – risk management e ISO 22301 – business continuity). Infine, gli ispettori hanno accertato, attraverso ispezioni sul campo, la corretta applicazione di tutte le procedure.

“Airport Service Quality Award” ACI 2020

L’aeroporto di Fiumicino nel 2020 conferma per il quarto anno consecutivo una posizione primaria tra i grandi scali europei con oltre 40 milioni di passeggeri.

Best Airport Award 2020

L’aeroporto di Fiumicino si è classificato per il terzo anno consecutivo al primo posto questa volta nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri per qualità dei servizi, innovazione tecnologica, efficienza delle infrastrutture.

Biosafety Trust Certification

Fiumicino e Ciampino primi scali al mondo ad ottenere la Biosafety Trust Certification rilasciata dall’organismo di certificazione RINA SERVICES.

Airport Health Accreditation

Fiumicino e Ciampino primi scali nell’Unione Europea a ricevere l’Airport Health Accreditation di ACI (Airport Council International).

5 stelle Skytrax per le misure anti COVID-19

Fiumicino primo scalo al mondo a ricevere le 5 stelle Skytrax per le misure e i protocolli di sicurezza.

Airport Health Measures Audit Programme e certificazione SafeGuard™

Fiumicino e Ciampino primi aeroporti al mondo ad ottenere la certificazione SafeGuard™, rilasciata a valle degli onsite audit svolti a dicembre 2020 nell’ambito dell’Airport Health Measures Audit Programme (AH-MAP) di Airport Council International (ACI) in partnership con Bureau Veritas.



Un altro importante riconoscimento internazionale ottenuto dagli aeroporti romani nel contenimento della diffusione del COVID-19 è l'Airport Health Accreditation (AHA) rilasciato dall'ACI. Il programma ACI Airport Health Accreditation fornisce agli aeroporti una valutazione di quanto le loro misure sanitarie siano allineate con le linee guida ACI Aviation Business Restart and Recovery e le raccomandazioni della ICAO Council Aviation Restart Task Force, insieme alle *best practice* del settore. La certificazione è stata ottenuta dopo un'attenta valutazione delle nuove misure e procedure sanitarie introdotte a seguito della pandemia COVID-19 dalla società di gestione dei due aeroporti romani. Ad essere valutati sono stati, tra gli altri, la pulizia e la disinfezione degli spazi aeroportuali, il mantenimento delle distanze fisiche, le protezioni in dotazione al personale e la comunicazione al passeggero.

La capacità di garantire livelli elevati in materia di sicurezza è stata confermata anche da Skytrax, l'organizzazione internazionale di valutazione delle compagnie aeree e aeroporti in tutto il mondo, che ha assegnato il punteggio massimo di 5 stelle per le misure e i protocolli adottati dal "Leonardo da Vinci", primo aeroporto al mondo ad ottenere tale riconoscimento. Al termine dell'istruttoria, nella quale sono state verificate tutte le misure adottate nei terminal di Fiumicino, incluso l'esame di numerose superfici aeroportuali (sedute, ascensori, scale mobili ecc.), è stato confermato che le misure anti coronavirus sono state efficacemente adottate da ADR e "l'aeroporto continua a fornire un'impressione positiva di pulizia, migliorando gli standard elevati già registrati nel 2019".

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino hanno anche partecipato all'"Airport Health Measures Audit Programme" (AHMAP) sviluppato da ACI in partnership con Bureau Veritas, organismo di rilevanza mondiale nei servizi di certificazione e verifica di conformità dei sistemi di qualità, ambiente e sicurezza. Il programma AHMAP consiste in un onsite audit, fatto con

l'obiettivo di convalidare e dimostrare l'efficace implementazione sul campo delle misure di contrasto al COVID-19. Il processo di audit è stato eseguito da ispettori di Bureau Veritas, attraverso l'utilizzo di una check-list specifica sviluppata da un gruppo di specialisti in tema di salute, sicurezza, igiene e trasporto aereo a copertura di tutti gli aspetti delle misure sanitarie e delle raccomandazioni pubblicate da organizzazioni internazionali (ACI, ICAO, ...). A seguito degli onsite audit svolti a dicembre 2020, i due aeroporti romani sono risultati conformi in ogni fase dei processi aeroportuali, diventando così i primi aeroporti al mondo ad ottenere la certificazione SafeGuard™.

Infine, ADR è stato uno dei primi operatori aeroportuali ad aderire al programma sviluppato da EASA (European Union Aviation Safety Agency) e ECDC (European Centre for Disease Prevention and Control) per lo sviluppo di specifiche linee guida il cui scopo è quello di fungere da protocollo di base per la sicurezza sanitaria dell'aviazione e fornire una fonte di buone pratiche su come gli operatori aeroportuali, le compagnie aeree e le autorità aeronautiche nazionali possono garantire la salute e la sicurezza dei passeggeri, nonché degli operatori del settore, riducendo il rischio di trasmissione del virus.

Oltre al rispetto delle linee guida, gli aeroporti e le compagnie aeree coinvolti nel programma sono invitati a rilevare e monitorare una serie di KPI inerenti alle diverse fasi di viaggio del passeggero e raccogliere feedback sulle misure stabilite da EASA.

ROME FCO | BEST AIRPORT CERTIFIED AIRPORT EXCELLENCE



BIO SAFETY

QUALITY

3.4. Razionalizzazione utilizzo infrastrutture

La crisi COVID-19 ha imposto una riorganizzazione totale delle attività e dei servizi.

ADR ha sperimentato con successo la possibilità di un utilizzo flessibile delle **proprie infrastrutture con evidenti benefici in termini di riduzione dei costi di gestione.**

Per fronteggiare nel modo più efficiente possibile l'emergenza sanitaria sotto il profilo sia della sicurezza che del risparmio di costi di gestione, ADR ha adottato un criterio di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali improntato alla massima flessibilità operativa dei terminal.

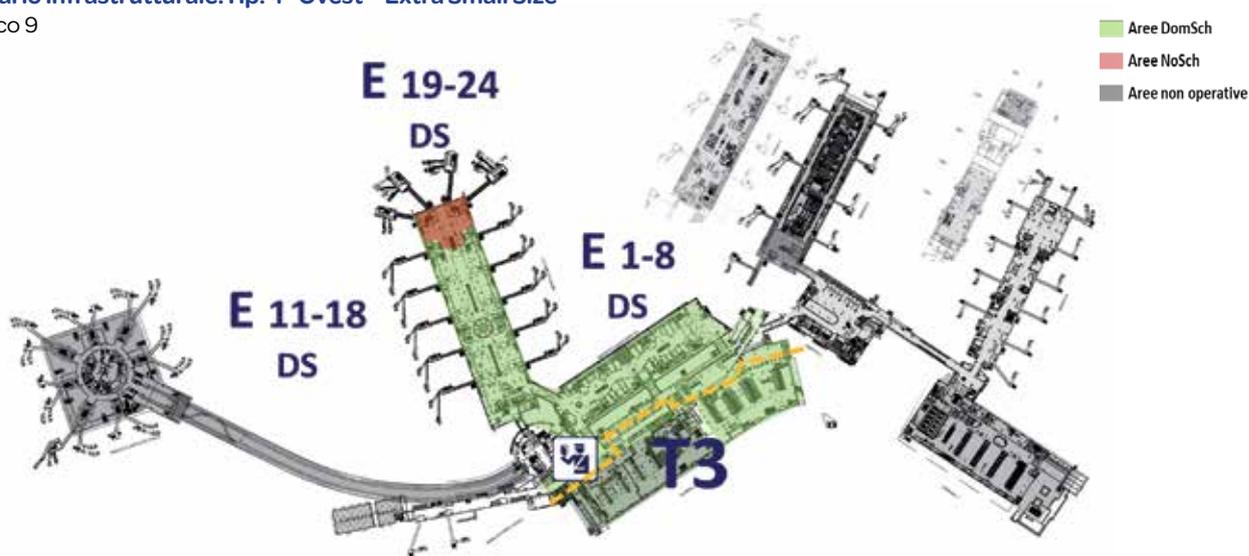
La significativa e repentina riduzione del traffico e l'attivazione di nuovi processi legati all'emergenza COVID-19 hanno comportato la necessità di rivedere l'assetto infrastrutturale esistente in termini di utilizzo di terminal e gate di imbarco.

A partire dal 17 marzo 2020, le operazioni di partenza passeggeri sono state concentrate esclusivamente sul Terminal 3 e sul Molo B, prima, e sull'Area di Imbarco E dalla stagione estiva con una progressiva chiusura di tutti gli altri terminal dedicati.

Il 14 marzo è stato chiuso il Terminal passeggeri dello scalo di Ciampino, riaperto poi il 16 giugno in condizioni di massima sicurezza sanitaria.

A fine 2020 la configurazione operativa è rappresentata nel grafico seguente, con una riduzione di significativa delle infrastrutture utilizzate rispetto alla piena operatività aeroportuale.

Scenario infrastrutturale: Hp. 4 "Ovest - Extra Small Size"
 Grafico 9



Infrastrutture operative:

Landside:

T3 partenze parzializzato
 T3 arrivi

Airside:

Schengen: E 1-18
 Extra Schengen: E 19-24

3.5. Rafforzamento della liquidità

Assicurare rapidamente per il Gruppo ADR una condizione di sicurezza finanziaria è stata nel 2020 una priorità assoluta, seconda solo alla sicurezza sanitaria di passeggeri e dipendenti. È stato necessario ridefinire i livelli target di liquidità finanziaria necessaria a garantire gli impegni finanziari futuri anche in una situazione di crisi perdurante e prolungata.

Al fine di garantire liquidità sufficiente a supportare gli impegni finanziari anche in uno scenario di traffico prospettico molto negativo, sono state attivate nel corso del 2020 nuove linee di finanziamento bancarie di breve-medio termine, oltre ad una emissione obbligazionaria di tipo green collocata sul mercato alla fine del mese di novembre. Il successo sul mercato ottenuto da questa ultima operazione ha decretato ADR come uno dei primi aeroporti al mondo ad aver responsabilmente e pubblicamente intrapreso un impegno concreto su progetti finanziari di sostenibilità e di mitigazione degli impatti ambientali.

Tra utilizzo di linee bancarie preesistenti e nuove linee di finanziamento sono state reperite nuove risorse finanziarie per 980 milioni di euro (680 milioni di euro da linee bancarie e 300 milioni di euro dalla citata emissione obbligazionaria) a fronte di una scadenza di rimborso per 100 milioni di euro avvenuta nel mese di novembre e di ulteriori 400 milioni di euro che andranno in scadenza a fine febbraio del 2021. Non sono previsti ulteriori rimborsi di debito bullet nel corso del 2021.

Al 31 dicembre 2020 l'indebitamento netto di Gruppo si è così attestato a 1.434,6 milioni di euro con un incremento di 308,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2019. Lo stesso è composto, oltre che dalla liquidità disponibile per 1.097,2 milioni di euro, anche da complessivi 1.406,3 milioni di euro di emissioni obbli-

gazonarie e da 886,2 milioni di euro da finanziamenti bancari oltre al valore del fair value dei derivati in essere.

3.6. Sostenibilità ed ambiente

3.6.1. Gli impatti ambientali

ADR ha elaborato un Piano di sostenibilità 2021-2025 che sintetizza obiettivi e programmi di ogni funzione aziendale chiamata a contribuire allo scopo ed assicura il coordinamento dei programmi e delle energie per rendere l'aeroporto un luogo inclusivo, sostenibile, orientato allo sviluppo delle persone e del territorio. Il nuovo Piano di sostenibilità si fonda su tre pilastri, che costituiscono i driver delle azioni previste nel piano: 1) centralità delle persone (dipendenti, passeggeri, partner commerciali ecc.); 2) sostenibilità ambientale delle attività; 3) sviluppo economico e sociale dei territori.

I tre driver del piano trovano le loro basi nella struttura dei Valori di riferimento di ADR e nella Governance di cui ADR si è dotata, mentre il sistema di comunicazione assicura il dialogo trasparente con i vari stakeholder e la "verificabilità" degli impegni e dei programmi. Il piano è stato elaborato con la volontà di dare un contributo significativo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità definiti a livello internazionale. Per ciascuno dei driver è stata declinata una serie di Aree di intervento che dettagliano nel concreto gli obiettivi da raggiungere e le azioni che verranno portate avanti nei prossimi 5 anni. Per ciascuna area di intervento del Piano sono stati definiti KPI trasparenti e oggettivi per assicurare la misurabilità e la controllabilità dello stato di implementazione delle azioni previste.

In questo contesto ADR è entrata a far parte del Global Compact delle Nazioni Unite, la maggiore piattaforma internazionale sulla sostenibilità. Un risultato importante che testimonia l'impegno del gruppo sui temi ambientali e la volontà di integrare, in maniera sempre crescente, la sostenibilità nel proprio core business.



Proprio per il grande impegno di ADR sui temi ambientali l'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO) ha, per la prima volta, premiato un aeroporto, il "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino, con un riconoscimento ufficiale sulla sostenibilità.

ADR, a fine novembre 2020, ha collocato la sua prima emissione di un green bond dedicato agli investitori istituzionali. L'operazione ha avuto un notevole successo, avendo raccolto richieste pari ad oltre 12 volte l'offerta. Si è trattato della seconda emissione europea di questa tipologia e tra le prime al mondo, a conferma della determinazione di ADR di porre la Sostenibilità tra le priorità strategiche, insieme all'Innovazione ed all'eccellenza nella Qualità e Sicurezza. I *green projects*, finanziati attraverso questa operazione, rientrano tra le categorie di interventi in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile del Global Compact delle Nazioni Unite cui il Gruppo ha aderito quest'anno.

Nel mese di dicembre ADR è entrata con successo nel progetto internazionale denominato ALIGHT a cui partecipano, oltre all'aeroporto di Copenaghen, importanti centri di ricerca ed operatori del settore. Scopo della collaborazione è quello di definire i requisiti e le condizioni che possono condurre alla decarbonizzazione dell'intera filiera del trasporto aereo entro il 2050, con impatti significativi raggiungibili già dalla scadenza del 2030.

Caratteristiche principali

Il Contratto di programma (concessione aeroportuale) stipulato con l'ENAC include una serie di indicatori ambientali che vengono periodicamente controllati e contribuiscono a identificare un trend di miglioramento dei parametri ambientali, anche se nel 2020 la consuntivazione di questi parametri è stata sospesa a causa degli effetti indotti dalla pandemia. In sintesi:

- la riduzione del consumo di energia presso i terminal;
- la produzione di energia tramite impianti fotovoltaici;

- la sostituzione dei veicoli del car-pooling con veicoli a basse emissioni (prevalentemente a trazione elettrica o ibrida);
- l'ulteriore ottimizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi presso le aree transito passeggeri;
- la riduzione dei consumi di acqua potabile per passeggero;
- la verifica dei comportamenti ambientali dei principali fornitori.

Per l'aeroporto di Fiumicino, ADR assicura inoltre il monitoraggio continuo dei principali parametri ambientali anche attraverso un dettagliato Piano di Monitoraggio Ambientale, definito in ottemperanza al Decreto Via n. 236 dell'8 agosto 2013.

La Governance ambientale

Il conseguimento e mantenimento da oltre venti anni della prima certificazione ambientale secondo lo standard internazionale ISO 14001 testimonia l'attenzione consolidata in ADR per la salvaguardia dell'ambiente.

ADR ha istituito un Comitato di Sostenibilità, presieduto da una figura esterna all'azienda e al quale partecipano l'Amministratore Delegato, il Direttore Generale e tutti i direttori aziendali di supporto alla definizione degli obiettivi e dei principali programmi di intervento.

Ogni anno il Gruppo ADR aggiorna il Piano di Sostenibilità Ambientale elaborato secondo le linee guida internazionali definite dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite attraverso gli SDGs (Sustainable Development Goals).

In occasione dell'emissione del primo green bond ADR ha istituito in coerenza con i principi stabiliti dallo ICMA (*International Capital Market Association*) un "Green Finance Committee" composto da professionalità finanziarie, tecniche e di specialisti della sostenibilità. Il Comitato, oltre ad aggiornare il Green Financing Framework, ha il compito di analizzare, selezionare e controllare i *green capex* eleggibili ai fini dell'utilizzo delle risorse finanziarie dedicate.

La strategia

La strategia per la mitigazione degli impatti ambientali si caratterizza in quattro macro-aree di intervento definite nel Piano di Sostenibilità Ambientale 2020:

- analisi dei processi al fine di minimizzarne l'impatto ambientale;
- sviluppo e rafforzamento dei sistemi di monitoraggio e controllo ambientale;
- miglioramento della comunicazione e della formazione per accelerare il cambiamento culturale.

Inoltre ADR esercita un controllo sulle attività degli operatori aeroportuali obbligandoli a redigere, prima di iniziare ad operare in aeroporto, il Documento Ambientale, nel quale devono essere descritte le modalità di gestione degli aspetti ambientali legati alla propria attività. Tale documento viene approvato da ADR e costituisce un impegno formale al rispetto delle regole di tutela dell'ambiente. ADR verifica, attraverso le proprie strutture competenti, il rispetto di quanto dichiarato.

Le attività

Approvvigionamento e scarico idrico

Lo scalo di Fiumicino è caratterizzato dalla presenza di una rete idrica duale per la gestione degli scarichi che consente di separare i consumi di acqua potabile da quelli per i quali è possibile servirsi di acqua industriale. L'acqua industriale subisce una sequenza di trattamenti e sanificazioni mediante il depuratore biologico, prima dell'immissione nelle reti di distribuzione per il riutilizzo delle acque depurate.

Le principali attività svolte nel 2020 hanno riguardato l'ulteriore potenziamento del sistema di monitoraggio dei consumi idrici attraverso lo sviluppo del nuovo sistema di rilevazione dei quantitativi di acqua potabile (che consente di identificare eventuali perdite nella rete). È stato, inoltre, attivato da parte di ACEA un unico contatore del sistema di approvvigionamento di acqua potabile dell'aeroporto che ha consentito di separare la gestione della rete idrica di ADR da quella di ACEA.

L'andamento dei consumi idrici è continuamente monitorato congiuntamente con il fornitore al fine di individuare tempestivamente eventuali anomalie di flusso.

Energia ed emissioni

L'impegno continuo di ADR nel miglioramento dell'efficienza energetica è stato confermato, anche nel 2020, dal rinnovo per entrambi gli scali della certificazione del Sistema di Gestione dell'Energia secondo l'aggiornamento della norma ISO 50001:2018, posizionando ADR tra i primi ad ottenere la certificazione secondo la nuova norma del 2018.

Nel 2020 sono stati consumati dall'aeroporto di Fiumicino 110,3 GWh. A differenza degli altri anni non è stato possibile costruire l'indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) a causa della drastica riduzione dell'operatività aeroportuale e del numero dei passeggeri conseguenti alla pandemia COVID-19. Nonostante sia stata condotta un'attenta gestione degli impianti rispetto alle zone utilizzate, tale indicatore non sarebbe confrontabile con quello degli anni precedenti. Tuttavia è bene ricordare che dal 2007 al 2019 quest'ultimo è passato da 16,3 a 7,7 con una riduzione del 52%.

Tale andamento, confermando il trend in diminuzione degli anni precedenti, è dovuto ai significativi interventi di efficienza energetica, messi in atto continuativamente negli anni:

- l'avvio di un sistema evoluto di gestione delle sequenze delle centrali frigorifere;
- l'ottimizzazione dei sistemi di automazione e regolazione degli impianti di condizionamento con logiche FDD ("Fault Detection and Diagnosis");
- l'installazione di grandi gruppi frigoriferi estremamente performanti;
- la regolazione dell'illuminazione e l'attività di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia a led, sulla quasi totalità delle aree dei terminal e della viabilità esterna che ha interessato anche le torri faro nei parcheggi aeromobili;



- il controllo continuo del funzionamento degli impianti elettrici e di condizionamento, e la realizzazione di centinaia di interventi di ottimizzazione eseguiti ogni anno.

Nel 2020 ADR ha partecipato ad un programma di ricerca e innovazione, denominato Horizon 2020, della Commissione Europea, la quale ha stanziato fondi per il progetto “Smart Airports”, vincendo la gara europea per creare l’aeroporto del futuro. I risultati del progetto avranno l’intento di ispirare gli aeroporti dell’intero continente europeo verso una riconversione di tutti i processi in chiave ecosostenibile. L’aeroporto di Fiumicino, insieme all’aeroporto di Copenaghen, studierà i processi e la logistica locale dei carburanti del futuro per gli aeromobili, siano essi biocarburanti, e-fuel, idrogeno o energia elettrica. Inoltre sarà sviluppato il concetto di Smart Energy Airport del futuro, massimizzando la produzione di energia da fonti rinnovabili, lo stoccaggio dell’energia e l’utilizzo dell’energia elettrica per la mobilità veicolare negli aeroporti.

Nel 2019 ADR è stato il primo aeroporto al mondo ad aver aderito a EP100, raggiungendo l’ambizioso risultato di incremento del 100% della produttività dell’energia rispetto al 2006.

Nel 2020, sulla base della procedura aziendale sul Controllo dell’Efficienza Energetica, nonostante la chiusura parziale dei terminal, sono state comunque effettuate circa 310 segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti con conseguenti risparmi energetici.

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino nel 2020 sono stati consumati 7,56 GWh; come per Fiumicino non è stato possibile calcolare l’indicatore kWh/ (passeggeri x metri quadrati) a causa della riduzione di passeggeri e di operatività dello scalo. Tuttavia, si ricorda che nel 2019 tale indicatore era pari a 8,7 ed era ridotto del 24% rispetto al valore di 11,4 registrato nel 2009.

Al fine di contrastare il climate change, ad inizio 2020, ADR ha confermato il livello 3+ di accreditamento ACA “Carbon Neutrality” per lo scalo di Ciampino. Per quanto riguarda lo scalo di Fiumicino non si è proceduto al rinnovo della certificazione dal momento che, a causa della pandemia, l’ACI EUROPE ha esteso il suo periodo di validità, in linea con le modifiche temporanee fatte al programma di Airport Carbon Accreditation per affrontare le sfide causate da COVID-19. A fine 2020, l’ACI Europe ha introdotto altri due livelli di accreditamento: 4 (Transformation) e 4+ (Transition). Nell’ottica del miglioramento continuo e dell’impegno assunto da ADR nella lotta al cambiamento climatico, nel corso del 2021 si procederà con la richiesta di certificazione al livello 4+ per entrambi gli scali.

È proseguita la progettazione per l’installazione di un grande impianto a pannelli fotovoltaici da 30 MW presso la zona air-side dell’aeroporto di Fiumicino.

La gestione dei rifiuti

Nel 2020 nell’aeroporto di Fiumicino sono state prodotte 4.793 tonnellate di rifiuti, di cui 974,8 relative a tipologie di rifiuti per loro natura non differenziabili. Al netto di tali tipologie, nel 2020 è stato avviato a recupero il 98% dei rifiuti prodotti, percentuale in linea con il 2019, conseguita grazie al presidio sistematico sulla gestione quotidiana delle attività, nonostante le difficoltà operative indotte dalla riconfigurazione dei processi dovuti alla pandemia.

il **98%** dei rifiuti prodotti nell’aeroporto di Fiumicino nel 2020 è stato differenziato

il **65%** dei rifiuti prodotti nell’aeroporto di Ciampino nel 2020 è stato differenziato

Nell'aeroporto di Ciampino, la produzione di rifiuti nel 2020 è risultata pari a 560 tonnellate di rifiuti (1.130 tonnellate nel 2019), di cui 0,4 tonnellate di imballaggi misti prodotte dagli handler. Sono stati avviati a recupero il 65% dei rifiuti prodotti, percentuale cautelativa in quanto non considera quelle frazioni che, pur avendo il codice relativo ai rifiuti recuperati, sono state raccolte in aree sulle quali ADR non ha un completo controllo sulle modalità di conferimento.

La linea di azione del Gruppo si è orientata sulle seguenti direttrici principali:

• riduzione rifiuti prodotti

A partire dal quasi completo recupero dei rifiuti prodotti, ADR ha deciso di impegnarsi per una riduzione dei rifiuti prodotti sullo scalo. Rispetto ai rifiuti complessivi prodotti nel 2019 nello scalo di Fiumicino, pari a 293 kg di rifiuti per ogni mille passeggeri transitati in aeroporto (il dato del 2020 non è significativo in relazione alla riduzione del traffico), l'obiettivo è di attestarsi a circa 263 kg entro il 2030. Questo risultato si prevede venga conseguito mediante:

- la collaborazione con i sub-concessionari per la riduzione sistematica in particolare di imballaggi e plastica;
- l'attivazione di programmi per la riduzione della produzione, da parte di ADR, di alcune frazioni: ad esempio si prevede di ridurre la quantità di fanghi di depurazione attraverso la disidratazione degli stessi.

• sviluppo differenziazione

Grazie agli elevati livelli di differenziazione conseguiti, ADR ha attivato programmi di recupero mirati per alcune frazioni, in particolare per gli scarti alimentari e la plastica delle bottigliette di acqua:

- impianto di auto-compostaggio degli scarti alimentari prodotti dai subconcessionari del food & beverage, in funzione presso lo scalo di Fiumicino. Il compost ottenuto viene riutilizzato nelle aree a

verde dell'aeroporto come ammendante; è stato, inoltre, avviato l'iter procedurale per richiedere l'autorizzazione a conferire il compost prodotto anche a terzi;

- riutilizzo della plastica, mediante la realizzazione di indumenti di lavoro ricavati da filato prodotto dalle bottiglie di plastica raccolte nei terminal.

Tali iniziative sono rese possibili dal diffuso e consolidato sistema di raccolta dei rifiuti prodotti nei terminal effettuato con modalità "porta a porta" e l'applicazione di una tariffazione puntuale, volta a premiare i comportamenti virtuosi ed a disincentivare le modalità di conferimento non conformi. Nel 2020 sono state poste in essere azioni orientate a migliorare ulteriormente i comportamenti degli operatori quali:

- reportistica mirata con la finalità di illustrare le performance conseguite per ciascun operatore;
- sviluppo del sistema dei controlli (analisi merceologiche della frazione indifferenziata e controlli sulle modalità operative applicate dalla società che per ADR gestisce il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti) ed azioni di comunicazione ad hoc.

Sempre nell'ottica della tutela ambientale e dell'impegno sociale, nel corso del 2020 è stata avviata la collaborazione con la onlus Banco Building, che consentirà di riutilizzare beni altrimenti destinati alla discarica, contrastando la cultura dello spreco in favore di quella della solidarietà e dell'inclusività.

Impatto acustico

Nel 2020 è proseguita, in entrambi gli scali, l'attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico in ottemperanza agli obblighi di legge e l'attività di confronto con ARPA Lazio, che ha competenza sul controllo dei sistemi di monitoraggio.

In tutti i punti di misura posti nell'intorno di entrambi gli scali è stato riscontrato il pieno rispetto dell'indicatore LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) previsto dalla normativa di riferimento.



Tale risultato è stato significativamente condizionato dalla drastica flessione del traffico conseguente agli effetti della pandemia, anche se già nel 2019 per Fiumicino si era registrato il pieno rispetto dei valori acustici, mentre per lo scalo di Ciampino si era riscontrato il superamento in un solo punto di misura.

Fiumicino

È proseguita anche nel 2020 la collaborazione, avviata nel 2018 con ENAV, per valutare le possibili azioni da intraprendere per contenere l'impatto acustico delle operazioni aeroportuali sulle aree limitrofe allo scalo.

L'utilizzo della pista 1, limitrofa alle aree di Fiumicino e Fregene, è andato progressivamente calando negli anni 2017, 2018 e 2019, a vantaggio dell'impiego della pista 3 che risulta invece vicina ad aree meno densamente abitate; nel 2020, a causa della riduzione del traffico, gli effetti di tale pratica sono risultati meno evidenti.

Ciampino

È in corso di attuazione il "Piano di contenimento e abbattimento acustico del rumore" presentato da ADR ed approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il D.M. n. 345/2018, per la parte relativa alle opere di isolamento acustico degli edifici scolastici.

È in corso un contenzioso con il Ministero dell'Ambiente e altri su alcuni aspetti del Piano di contenimento del rumore che riduce la capacità dello scalo.

Fiumicino

Tabella 4

	u.m.	2020	2019	2018
Consumi idrici				
Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:	m ³	1.787.477	2.120.523	2.092.978
Acqua potabile	m ³	560.745	883.526	842.978
Acqua industriale e antincendio	m ³	1.226.732	1.237.000	1.250.000
Consumi energetici				
Consumo totale di energia per tipologia:				
Energia elettrica	kWh	110.329.105	155.298.605	169.248.356
Metano ⁽¹⁾	m ³	6.075.963,30	8.387.551,34	6.858.156
Gasolio ⁽²⁾	l	53.393	88.700	41.948
Consumo carburante verde per parco mezzi ⁽³⁾	l	185.514	62.350	67.283
Consumo gasolio per parco mezzi ⁽³⁾	l	47.108	369.317	390.167
Emissioni				
Emissioni dirette CO ₂	t	1.572⁽⁵⁾	2.836 ⁽⁶⁾	2.656
Emissioni indirette CO ₂ ⁽⁴⁾	t	41.918⁽⁵⁾	54.761 ⁽⁶⁾	56.072
Rifiuti				
Produzione di rifiuti ⁽⁷⁾	t	4.793	12.775	11.545
Totale rifiuti avviati a recupero	%	98%⁽⁸⁾	98% ⁽⁸⁾	96% ⁽⁸⁾

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

(2) Il gasolio è utilizzato solo per gruppi elettrogeni e non per riscaldamento.

(3) A differenza degli anni precedenti che riportavano anche i valori delle controllate, per il 2019 i valori si riferiscono esclusivamente ai veicoli ADR S.p.A. che riforniscono presso l'impianto sito in area air-side interno varco 1.

(4) Emissioni indirette legate al consumo energetico di Fiumicino esclusi i consumi dei terzi.

(5) I dati relativi al 2020 saranno oggetto di audit da parte dell'autorità competente nel 2022.

(6) Il dato relativo al 2019, per lo scalo di Fiumicino, sarà oggetto di audit da parte dell'autorità competente nel 2021.

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

(8) Dato depurato dei rifiuti costituiti da "fanghi di fosse settiche e miscele di acque e grassi" in quanto non avviabili a recupero ed incrementati nel 2019 per effetto di nuovi impianti in carico ad ADR.

Ciampino

Tabella 5

	u.m.	2020	2019	2018
Consumi idrici				
Prelievo totale di acqua per fonte di approvvigionamento:	m ³	112.394	101.300	100.236
Acqua potabile	m ³	112.394	101.300	100.236
Acqua industriale	m ³	0	0	0
Consumi energetici				
Consumo totale di energia per tipologia:				
Energia elettrica	kWh	7.604.325	10.271.000	11.381.032
Metano	m ³	459.434	504.545	561.056
Gasolio (1)	l	10.580	7.993	3.000
Consumo carburante verde per parco mezzi	l	3.210	5.075	7.590
Consumo gasolio per parco mezzi	l	23.218	59.238	52.945
Emissioni				
Emissioni dirette CO ₂	t	936 ⁽³⁾	1.163 ⁽⁴⁾	1.102
Emissioni indirette CO ₂ ⁽²⁾	t	2.204 ⁽³⁾	2.642 ⁽⁴⁾	2.779
Rifiuti				
Produzione di rifiuti per tipologia ⁽⁵⁾ :	t	561	1.132	1.702
Totale rifiuti avviati a recupero	%	65% ⁽⁶⁾	74% ⁽⁶⁾	68% ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ Il gasolio è utilizzato solo per gruppi elettrogeni e non per riscaldamento..

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

⁽³⁾ I dati relativi al 2020 saranno oggetto di audit da parte dell'autorità competente nel 2022.

⁽⁴⁾ Le emissioni di CO₂ del 2019 sono state verificate e convalidate nel 2020, mantenendo il livello massimo della certificazione ACA (3+ - Neutrality).

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

⁽⁶⁾ Dato depurato da "imballaggi prodotti dagli handler". La percentuale di rifiuto avviato a recupero è costituita solo dai rifiuti urbani non differenziati provenienti dal servizio di raccolta porta a porta, iniziato a giugno 2018.

3.6.2. Le persone e la supply chain

3.6.2.1. Il personale del Gruppo ADR

In un contesto così compromesso dalla pandemia, la valorizzazione del capitale umano ha assunto una rilevanza ancora maggiore perché maggiori sono stati l'impegno e la motivazione necessari per affrontare una situazione operativa straordinaria che ha richiesto una riorganizzazione del lavoro nuova e sfidante.

Il Gruppo ADR gestisce una realtà operativamente complessa, in continua evoluzione e in cui è necessario agire con competenza, professionalità ed efficacia. Le persone in azienda rappresentano un valore fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi quali-quantitativi che abilitano la *Business Continuity*, la sicurezza e la qualità del servizio aeroportuale.

L'anno 2020 è stato fortemente impattato dalla crisi COVID-19 che, a partire dal mese di marzo, ha coinvolto il settore del trasporto aereo accentuando l'importanza della resilienza delle persone e delle loro professionalità quali fattori abilitanti per la riconversione dei servizi alle mutate esigenze di mercato e per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Per tutti questi motivi, il Gruppo considera tra i propri driver strategici la valorizzazione del capitale umano che declina attraverso lo sviluppo di processi HR tanto a supporto degli obiettivi di business, quanto mirati all'ascolto, al sostegno e all'ingaggio dei propri dipendenti.

I dipendenti al 31 dicembre 2020 sono pari a 3.117, in decrescita di 442 unità (-12%) rispetto a fine 2019.

La forza media del Gruppo dell'esercizio 2020 è risultata pari a 2.967,5 full time equivalent (fte), in decrescita di 257 fte (-8%) rispetto al 2019, principalmente per effetto della riduzione del traffico passeggeri dovuta al dilagarsi dell'epidemia di COVID-19 e delle dimissioni avvenute nel corso dell'anno.

L'impatto, in termini di riduzione verso il 2019, risulta più evidente se si valorizzano le ore di attività (ca. -1.095,7 fte) diminuite per effetto della valorizzazione delle ore di Sospensione Lavorativa a fronte del ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS/FIS) e al conseguente azzeramento del ricorso allo straordinario, nonché del piano straordinario di smaltimento ferie pregresse.

La forza media a tempo indeterminato è risultata pari a 2.869,5 fte, in aumento di 121,8 fte (+4,4%) rispetto al 2019 per effetto delle stabilizzazioni avvenute a partire dal mese di giugno 2019 a seguito dell'applicazione del D.L. 87/2018 convertito in L. n. 96/2018 (c.d. Decreto Dignità).

Attività del 2020

Formazione

Nell'ambito della Customer Experience, nei primi mesi dell'anno è stato realizzato il progetto Lavorare in SquADRa, dedicato ai supervisor di ADR Assistance.

Successivamente con l'emergenza COVID-19, i nuovi protocolli di tutela e protezione hanno portato ad una nuova progettazione degli interventi formativi verso una fruizione multimediale. In particolare, il Gruppo ADR ha progettato percorsi digitali per circa 500 risorse volti a costruire le capabilities necessarie ad innovare i servizi offerti al passeggero verso la digital experience (Artificial Intelligence, Augmented and Mixed Reality, Customer Experience, Design Thinking, Cyber Security, Block Chain, Digital Communication).



38.919 totale ore di formazione e di addestramento erogate, di cui:

- 1) 8.479 ore nell'ambito della Customer Experience and Education
- 2) 6.478 ore in tema di salute e sicurezza
- 3) 6.052 ore in tema compliance
- 4) 5.457 ore in tema di Safety aeroportuale

7.324 partecipazioni

273 mila euro di spesa

Un ulteriore investimento ha riguardato il mantenimento e il miglioramento della conoscenza della lingua inglese per 500 colleghi operativi, attivando la possibilità di fruire di percorsi formativi individuali personalizzati, in modalità e-learning, per un totale di 7.248 ore erogate. Sempre nell'ambito della Qualità del Servizio si è data continuità, in collaborazione con la capogruppo Atlantia, al progetto On Boarding per i neoassunti, dedicato allo sviluppo delle competenze organizzative e trasversali per accelerare l'interpretazione efficace del ruolo da parte dei giovani neo assunti.

Relativamente alla formazione e all'addestramento su Salute e Sicurezza sul Lavoro, sono state formate complessivamente 938 risorse per un totale di 6.478 ore. Le attività di formazione ed addestramento hanno anche in questo caso risentito degli impatti dell'emergenza sanitaria seguita alla diffusione del

COVID-19 concentrandosi, eccezion fatta per i primi tre mesi dell'anno, sull'attivazione di corsi sulla sanificazione degli ambienti aeroportuali (per le risorse di Airport Cleaning) e di corsi di formazione degli Osservatori del comportamento, previsti dalla nuova Certificazione Biosafety a Fiumicino e Ciampino.

In tema di Compliance sono stati erogati in modalità e-learning i corsi sulle tematiche dell'Anticorruzione, del Modello organizzativo 231/01 e GDPR, Norme Comportamentali sulla gestione delle emergenze, PRM, Cat 13 per un totale di 3.067 partecipazioni e un monte ore di 6.052.

Nel 2020 sono state infine erogate 5.457 ore di formazione tecnico-specialistica sulla safety aeroportuale, principalmente a favore di risorse dell'area Airport Management che hanno riguardato corsi specialistici e generali di recurrent training per l'ottenimento/mantenimento delle qualifiche, l'aggiornamento rispetto alle nuove normative o procedure interne di riferimento e la formazione rispetto alla gestione di nuovi rischi emersi in materia di salute e sicurezza.

Sviluppo

ADR monitora costantemente le performance delle proprie risorse per valutare il loro potenziale, le loro motivazioni, aspirazioni ed aspettative e come si evolvono nel tempo insieme all'organizzazione ed alle sfide di business.

Nel corso del 2020, con particolare riferimento al primo trimestre, sono stati attivati:

- **assessment** individuali orientati allo sviluppo delle competenze e di piani di miglioramento;
- **coaching** individuali per sostenere la crescita di risorse a cui sono state attribuite nuove responsabilità.

Sono stati infine intensificati i **colloqui di prossimità**, volti all'ascolto, alla motivazione e al supporto dei dipendenti anche attraverso la condivisione delle azioni adottate dal Gruppo in reazione all'emergenza COVID-19.

Salute e sicurezza dei lavoratori

Il Gruppo ADR ha adottato un sistema di gestione certificato secondo lo standard internazionale UNI ISO 45001:2018, applicato alle società ADR, ADR Assistance, ADR Security e Airport Cleaning.

100% i dipendenti coperti dal sistema di gestione per la salute e la sicurezza certificato OH-SAS 18001.

91.458 euro la spesa sostenuta per la formazione su Salute e Sicurezza.

Le attività inerenti alla Salute e Sicurezza svolte nel corso del 2020 sono state incentrate sulla definizione e gestione dei rischi collegati alla diffusione del COVID-19 tra il personale dipendente. In particolare:

- emissione e continuo aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi specifico relativo all'infezione da COVID-19. La valutazione del rischio è stata effettuata specificatamente in relazione al rischio biologico di esposizione al virus da parte del personale del Gruppo ADR;
- emissione del "Protocollo Aziendale Contenimento Contagi COVID-19" con lo scopo di definire e attuare le misure di prevenzione e protezione dal rischio di contagio tra i lavoratori, al fine di permettere la prosecuzione dell'attività nel rispetto della loro sicurezza.

Nel 2020 si sono registrati 62 infortuni sul lavoro e 31 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro). L'analisi degli infortuni sul lavoro e dei near miss viene sistematicamente effettuata al fine di identificare opportunità di miglioramento dei livelli di sicurezza.

People care

ADR ha perfezionato numerosi strumenti di welfare aziendale dedicati alle persone e alle loro famiglie, allo scopo di consolidare il sostegno e la prossimità dell'azienda verso i propri dipendenti in un periodo reso molto delicato dalla pandemia.

Le iniziative attivate possono essere ricondotte a tre macro-aree:

- **Ascolto:** focus group e strumenti per favorire contributi in termini di miglioramento dei progetti aziendali, nonché per fornire assistenza psicologica in caso di necessità;
- **Ingaggio:** azioni che favoriscono il coinvolgimento attivo delle persone, stimolandone il senso di appartenenza;
- **Sostegno:** progetti che supportano concretamente le persone nei loro bisogni primari (salute, garanzia, sicurezza), facilitando peraltro la gestione della quotidianità e migliorando l'equilibrio tra vita privata e lavoro.



Work-life balance

Tabella 6

Iniziativa	Descrizione	N. destinatari
MACRO AREA ASCOLTO		
Survey e Focus group	Prima dell'apertura del nido aziendale "BabyGate" sono stati organizzati survey e focus group destinati ai genitori, con l'obiettivo di verificare il gradimento dell'iniziativa, l'interesse verso l'iscrizione del proprio figlio/a e le esigenze principali da soddisfare in termini di flessibilità oraria, in particolare per i genitori turnisti.	Sono stati coinvolti 227 genitori in target.
Supporto psicologico	È stata stipulata una convenzione gratuita con la Società Italiana di Analisi Bioenergetica per offrire un servizio di ascolto e supporto psicologico a cura di professionisti esterni. I dipendenti e le loro famiglie hanno potuto effettuare 4 colloqui gratuiti-anche per tematiche connesse con l'emergenza COVID-19 e per il prosieguo hanno potuto usufruire di tariffe particolarmente vantaggiose.	Hanno usufruito del servizio 17 persone.
MACRO AREA INGAGGIO		
Smart Working	Il progetto di implementazione dello Smart Working per il personale delle aree di staff, il cui avvio era previsto originariamente entro l'estate 2020, ha avuto un'accelerazione a fronte della situazione inerente al COVID-19, al fine di limitare il più possibile i contatti interpersonali in ambito aziendale. Premesso quanto sopra, già dal 2 marzo ha preso avvio la nuova modalità di Lavoro Agile, per un periodo sperimentale di 6 mesi, che è stato prorogato tenuto conto del perdurare dell'emergenza sanitaria.	Sono state coinvolte 759 risorse.
Donazione sangue	A febbraio 2020 è stata organizzata una giornata di donazione del sangue con la collaborazione della locale sezione Avis e del Pronto Soccorso ADR. Nei giorni precedenti all'evento, è stato organizzato un "light desk" informativo e di coinvolgimento per favorire una più consapevole sensibilità "collettiva" su un gesto di solidarietà.	Hanno aderito 25 dipendenti.
Permessi solidali	Introduzione dei permessi solidali, istituito regolamentato da Accordo Sindacale che prevede la cessione volontaria di ferie e permessi per aiutare colleghi che per gravi motivi abbiano esaurito la propria spettanza contrattuale. In caso di richiesta vengono attivate campagne di comunicazione ad hoc allo scopo di raccogliere il numero di ore necessarie per coprire le assenze di colleghi in difficoltà.	A marzo 2020 si è conclusa la prima campagna di donazione, a cui hanno partecipato 152 colleghi, per un totale di 1.055 ore di permesso retribuito devolute.
Azionariato diffuso	Nell'ambito delle iniziative del Gruppo Atlantia è stata prevista l'attribuzione gratuita e volontaria di n. 75 azioni per ciascun dipendente del Gruppo ADR (per un valore equivalente di circa 1.000 euro).	Hanno aderito all'iniziativa 2.674 risorse.
Altre iniziative di engagement	Nel mese di dicembre è stato distribuito un pacco dono con prodotti alimentari e dolci natalizi a tutto il personale di ADR e delle società controllate, presso il proprio domicilio.	Sono stati distribuiti 3.139 pacchi dono.

Iniziativa	Descrizione	N. destinatari
MACRO AREA SOSTEGNO		
Prevenzione sanitaria	Il Gruppo ADR si è fatto promotore di un gesto di prevenzione e responsabilità nella lotta al COVID-19. A luglio 2020 è stata avviata una campagna preventiva con la somministrazione di test sierologici effettuati in modalità volontaria e gratuita presso il Pronto Soccorso dell'aeroporto di Fiumicino. Inoltre a dicembre è stata avviata una campagna di vaccinazione gratuita contro l'influenza stagionale, presso strutture sanitarie convenzionate a carico di ADR.	Hanno partecipato in totale 1.091 dipendenti.
Polizze infortuni e vita	A maggio 2020 è stata attivata da ADR la polizza vita per tutti i dipendenti delle società del Gruppo e per il personale medico di ADR. Tale copertura si aggiunge alla polizza infortuni già in essere e prevede anche una garanzia da Invalidità Permanente Totale.	I beneficiari sono stati 3.248.
Coperture sanitarie integrative	Nell'ambito delle coperture sanitarie attivate, si segnalano in particolare la polizza Unisalute per i dipendenti non dirigenti appartenenti alle società del Gruppo con contratto del trasporto aereo e la polizza Fasidi per i dirigenti. Tra le coperture previste dalla polizza Unisalute, nel 2020 è stata introdotta anche la garanzia relativa al rimborso spese per COVID-19.	I beneficiari sono stati 3.477.
Asilo nido	Il 7 dicembre 2020 è stato inaugurato il nido aziendale ADR "Baby Gate" per i figli dei dipendenti dai 3 ai 36 mesi. Si tratta di un edificio ad alta sostenibilità ambientale, per il quale ADR è riuscita ad ottenere la certificazione LEED® Gold, secondo un programma che promuove un approccio orientato alla sostenibilità, valorizzando le caratteristiche delle opere effettuate in base a risparmio energetico ed idrico, riduzione delle emissioni di CO2, miglioramento della qualità ecologica degli interni, materiali e risorse impiegati, progetto e scelta del sito.	Gli iscritti sono stati 12 bambini.
Campi estivi per i figli dei dipendenti	ADR CAMP è un'iniziativa promossa a giugno per fornire un sostegno alle famiglie e facilitare la gestione dei figli dai 4 ai 16 anni nel momento di chiusura scolastica. Sono stati previsti contributi sotto forma di rimborso parziale per la frequenza di due settimane di summer camp a scelta da parte delle famiglie.	Sono stati assegnati 44 contributi.
Borse di studio universitarie	Sono previste a copertura delle spese universitarie per i più meritevoli che abbiano conseguito una laurea triennale e/o specialistica.	Sono state assegnate 5 borse di studio sulle 8 messe a disposizione.
Consulenza fiscale	L'Azienda mette a disposizione di tutto il personale del Gruppo ADR un servizio gratuito di assistenza fiscale.	Hanno scelto di usufruire del servizio 37 persone.
Agevolazioni per trasporto pubblico	ADR rimborsa il costo per abbonamento FS e mette a disposizione un servizio navetta.	Vi sono stati in tutto 273 beneficiari.

Iniziativa	Descrizione	N. destinatari
MACRO AREA SOSTEGNO		
Carpooling	Nella prima parte dell'anno si è dato seguito all'iniziativa di carpooling aziendale che permette di condividere lo stesso tragitto in auto tra più colleghi.	Gli iscritti al servizio sono stati 622 dipendenti.
Mensa aziendale e buoni pasto	Il servizio di ristorazione è stato garantito attraverso il convenzionamento con strutture presenti in aeroporto o in alternativa attraverso la consegna dei buoni pasto.	3.116 risorse hanno usufruito del servizio.
Utilities e servizi per la persona	A luglio 2020, allo scopo di fornire un supporto alla ricezione della corrispondenza privata per i dipendenti, è stato installato ed attivato un Amazon locker nei pressi del parcheggio PR10 per la ricezione dei colli acquistati attraverso il sito di Amazon.	Presso il Locker sono consegnati mediamente 60-65 pacchi a settimana.
Utilities e servizi a sostegno della famiglia	Iniziativa Trova Subito: consiste nell'accesso gratuito alla piattaforma online di YoopiesAtWork per la ricerca di candidati e professionisti per assistenza all'infanzia, aiuto per compiti e per ripetizioni, colf e addetti alle pulizie, pet sitting e accesso ad una rete di professionisti qualificati per l'assistenza degli anziani.	Gli iscritti al servizio sono stati 111 dipendenti.

Relazioni industriali e sindacali

Nel 2020, il confronto tra il Gruppo ADR e le Parti Sociali si è incentrato principalmente su:

- le tematiche derivanti dalla drastica riduzione del volume delle attività aeroportuali dovute all'emergenza sanitaria con la conseguente necessità di ricorrere all'attivazione degli ammortizzatori sociali (CIGS/FIS, Fondo del Trasporto Aereo). L'Azienda e le OO.SS. si sono incontrate mensilmente per monitorare e valutare gli aspetti applicativi della CIGS/FIS, siglando specifici accordi con le Parti Sociali che hanno consentito il necessario contenimento del costo del lavoro. Con tale finalità, nel corso dell'anno, ulteriori intese con le OO.SS. hanno prorogato il ricorso agli ammortizzatori sociali;
- la finalizzazione, nel mese di dicembre, di un accordo per l'applicazione di un piano di incentivi all'esodo finalizzato ad una riduzione strutturale della forza lavoro;

- la partecipazione, nell'ambito dell'Associazione Assaeroporti, alla contrattazione per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo - Parte Specifica dei Gestori Aeroportuali, siglato poi con le OO.SS. il 17 gennaio 2020;
- la consuntivazione del Premio di Risultato 2019.

Attrazione dei talenti ed Employer Branding

ADR si è impegnata a sviluppare e valorizzare i rapporti tra azienda e istituti scolastici del territorio, attraverso partnership e tirocini con studenti di diverse scuole e Università (La Sapienza, Roma 3, Tor Vergata, Luiss, Università di Firenze, Università Europea, Link Campus, UNINETTUNO).

A seguito di queste partnership, nei primi due mesi dell'anno sono stati inseriti in azienda sette neolaureati, con titolo di studi prevalentemente in area economica e ingegneristica, per tirocini formativi.

Principali indicatori Risorse Umane

Tabella 7

	u.m.	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza puntuale)	n.	3.117	3.559	3.453
Dirigenti	n.	54	48	48
Quadri	n.	276	270	249
Impiegati	n.	1.720	2.016	2.004
Operai	n.	1.067	1.225	1.152
Organico del Gruppo ADR per società (forza puntuale)	n.	3.117	3.559	3.453
ADR	n.	1.374	1.456	1.401
ADR Tel	n.	51	51	55
ADR Assistance	n.	326	387	389
ADR Security	n.	807	1.007	990
ADR Mobility	n.	58	62	61
Airport Cleaning	n.	501	596	557
Organico del Gruppo ADR per tip. contrattuale (forza puntuale)	n.	3.117	3.559	3.453
Contratto indeterminato	n.	3.108	3.104	2.789
Contratto determinato	n.	9	455	664

	u.m.	2020	2019	2018
Organico del Gruppo ADR per qualifica (forza media)	FTE	2.967,5	3.224,5	3.137,6
Dirigenti	FTE	51,2	47,6	51,5
Quadri	FTE	279,4	265,6	241,1
Impiegati	FTE	1.623,5	1.778,4	1.752,7
Operai	FTE	1.013,4	1.132,9	1.092,3
Organico del Gruppo ADR per società (forza media)	FTE	2.967,5	3.224,5	3.137,6
ADR	FTE	1.380,1	1.401,1	1.365,9
ADR Tel	FTE	51,6	54,4	57,4
ADR Assistance	FTE	289,9	377,3	350,6
ADR Security	FTE	707,8	799,3	780,2
ADR Mobility	FTE	56,7	61,8	62,5
Airport Cleaning	FTE	481,4	530,6	521,0
Organico del Gruppo ADR per tip. contrattuale (forza media)	FTE	2.967,5	3.224,5	3.137,6
Contratto indeterminato	FTE	2.869,5	2.747,7	2.581,1
Contratto determinato	FTE	98,0	476,7	556,5
Passeggeri/Dipendenti FTE	FTE	3.859	15.324	15.564

Organico del Gruppo ADR per fascia d'età				
< 35	%	16%	26%	26%
36-45	%	36%	34%	33%
46-55	%	32%	28%	29%
> 55	%	16%	12%	12%

Organico del Gruppo ADR per titolo di studio				
Laurea	%	22%	23%	23%
Diploma	%	53%	53%	53%

Tasso di Turnover				
Tasso di Turnover negativo	%	2%	4%	2%
Tasso di Turnover positivo	%	1%	16%	3%

Indicatori Relazioni Industriali e SSL

Tabella 8

	u.m.	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
Percentuali dipendenti aderenti ad accordi collettivi	%	100%	100%	100%
Numero accordi firmati con le OO.SS.	n.	13	16	32
Diversity				
Donne su totale forza lavoro	%	37%	40%	39%
Donne in posizione manageriale	%	3%	0,5%	1%
Formazione				
Spese in formazione	euro/000	273	774	575
Ore medie di formazione annue per dipendente	h	13	28	26
Formazione per area:				
Salute	%	17%	47%	35%
Sicurezza aeroportuale	%	26%	11%	16%
Manageriale	%	7%	8%	7%
Funzionale al ruolo - Tecnico Specialistica	%	50%	34%	42%
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro				
Spese in salute sul luogo di lavoro	euro/000	330	1.070	956
Infortuni dipendenti	n.	93	270	304
Indice di gravità infortuni dipendenti	%	4,3%	3,6%	4,8%
Fatalità	n.	0	0	0
Numero dei Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza (RLS)	n.	10	10	11

3.6.2.2. Supply chain

ADR persegue una strategia di approvigionamento orientata alla sostenibilità, efficienza, innovazione e qualità della prestazione, avvalendosi di strumenti e procedure che guidano il processo di sourcing, incentivando comportamenti virtuosi da parte dei fornitori attuali e potenziali. A partire dal 2020 le certificazioni BioSafety e le azioni per il contenimento dei potenziali rischi epidemiologici vengono riconosciute come fattore distintivo tra i criteri utilizzati per la composizione della Vendor List.

Caratteristiche principali

ADR appartiene ai cosiddetti "settori speciali", ossia a quei soggetti che svolgono, tra le altre, "... attività relative allo sfruttamento di un'area geografica, ai fini della messa a disposizione di aeroporti". Per tale motivo, è tenuta all'applicazione del D.Lgs. n. 50/2016 (c.d. "Codice dei Contratti Pubblici") e, dunque, all'effettuazione di gare ad evidenza pubblica comunitaria per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi, allorquando inerenti al ruolo di concessionaria e di importo superiore alle rispettive soglie comunitarie.

Come previsto dal Codice, ADR si è dotata anche di un Regolamento interno per l'affidamento degli appalti "sotto soglia" e prevede che possa essere utilizzato anche per gli affidamenti in ambito "privatistico", ovvero quando si opera in ambiti non riconducibili direttamente a quello aeroportuale.

Il regolamento interno di ADR



- a) affidamento diretto per importo unitario fino a 300.000 euro
- b) gara ad inviti tra imprese iscritte all'Albo ed in possesso di idonea qualificazione SOA, per importi compresi tra 300.000 euro e 5.350.000 euro
- c) affidamento diretto limitato ad importi fino ad 100.000 euro per le forniture di beni e servizi

Il processo di acquisto

La piattaforma di e-procurement

Allo scopo di gestire sia gli acquisti, appalti di beni, servizi e lavori, sia il processo di iscrizione e qualifica dei fornitori, ADR ha adottato una piattaforma di e-procurement che permette ai fornitori di gestire il proprio processo di qualificazione per entrare a far parte dell'Albo dei fornitori, assicurando loro vantaggi concreti fra i quali:

- trasparenza e pari opportunità di aggiudicazione nelle procedure di scelta dei contraenti;
- riduzione dei tempi necessari per la preparazione e l'invio delle offerte;
- autenticità, concorrenzialità ed integrità nello scambio dei dati.

Sul Portale il fornitore ha la possibilità di compilare un questionario su dati generali, economici e relativi ad aspetti di sostenibilità (diritti umani, lavoro, ambiente, anticorruzione) e di sottoscrivere con firma digitale il Contratto di registrazione nel quale dichiara di essere consapevole che ADR ha adottato un proprio Modello di cui al D.Lgs. n. 231/2001 e un Codice Etico (entrambi disponibili nel sito internet www.adr.it.)

Durante il processo di qualifica viene attentamente valutata la rispondenza ai requisiti, la qualità delle referenze possedute e la rispondenza ai valori di sostenibilità del Gruppo ADR.

1.908 i fornitori qualificati all'Albo

889 i fornitori "utilizzati" nel 2020

Le società che ottengono la qualificazione vengono incluse nella lista dei Fornitori Qualificati per un periodo di tre anni, durante il quale dovranno mantenere la rispondenza ai requisiti.

Il Sistema di Vendor Rating

Allo scopo di avere una catena di fornitura sempre più responsabile, cogliere le opportunità e mitigare gli eventuali rischi economici, ambientali, etici e sociali, ADR ha adottato un sistema di Vendor Rating quale strumento di valutazione sia della sostenibilità di medio/lungo periodo dei fornitori che richiedono l'iscrizione in Albo fornitori ("Vendor Rating di Qualifica"), sia del livello di performance espresso dai fornitori in relazione a ogni singolo appalto loro aggiudicato ("Vendor Rating prestazionale").

Il **Vendor Rating di Qualifica** valuta la potenziale affidabilità del fornitore, basandosi su informazioni estratte dal Questionario di Qualifica e da banche dati economico-finanziarie gestite da operatori leader di settore relative a due macro ambiti distinti: Corporate Social Responsibility (CSR) e solidità economico-finanziaria.

Il **Vendor Rating prestazionale** valuta gli aspetti commerciali (tempestività nelle risposte, competitività) e tecnici (qualità, affidabilità, puntualità) dei fornitori assegnatari di un ordine.

Entrambi i sistemi, insieme ad altri criteri improntati alla rotazione ed allo scouting dei fornitori, sono utilizzati per invitare questi ultimi alle gare informali (vendor list).



356 i fornitori valutati sulla base di criteri di natura etica, sociale e ambientale

44% degli ordini assegnato a fornitori provenienti dalla Regione Lazio

Le attività

Arricchire il set informativo sui fornitori

Progetto avviato nel 2019, la cui effettiva messa a regime è prevista nel 2021, finalizzato ad aumentare il set informativo sui fornitori del Gruppo integrando, in un unico Data Base, le valutazioni derivanti dagli audit e dalle verifiche effettuate dalle diverse funzioni aziendali che, per la loro attività, si trovano ad esaminare sul campo la performance del fornitore o subfornitore. Tale integrazione di informazioni consente di avere una visione completa della compliance legale del fornitore e del presidio su tematiche ambientali, sociali, etiche.

A questo scopo è stato creato un team interfunzionale di ADR al fine di:

- condividere i risultati delle valutazioni effettuate;
- condividere e ottimizzare il Piano di attività dei diversi specifici ambiti riguardante i fornitori;
- utilizzare le diverse valutazioni dei fornitori nella predisposizione delle Vendor List, nella fase di individuazione dei fornitori da invitare in gara.

Nel 2020 le **tipologie di approvvigionamento, sul totale degli ordini in valore**, sono state:

- Lavori (58%)
- Servizi (31%)
- Forniture (12%)

Premialità legate alla sostenibilità ambientale

Attività che riguarda la definizione di criteri di sostenibilità ambientale da inserire nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa come elementi di valutazione in una logica di premialità, che saranno progressivamente estese ad un più ampio numero di categorie merceologiche. Inoltre sono stati implementati nella gestione della Vendor List criteri di premialità per la certificazione BioSafety e per il contenimento di potenziali rischi epidemiologici.

L'obiettivo dell'applicazione di tali criteri è quello di consentire di accrescere l'efficacia di uno strumento selettivo, finalizzato a qualificare in termini ambientali sia le forniture, sia i lavori che i servizi, lungo l'intero ciclo di vita.

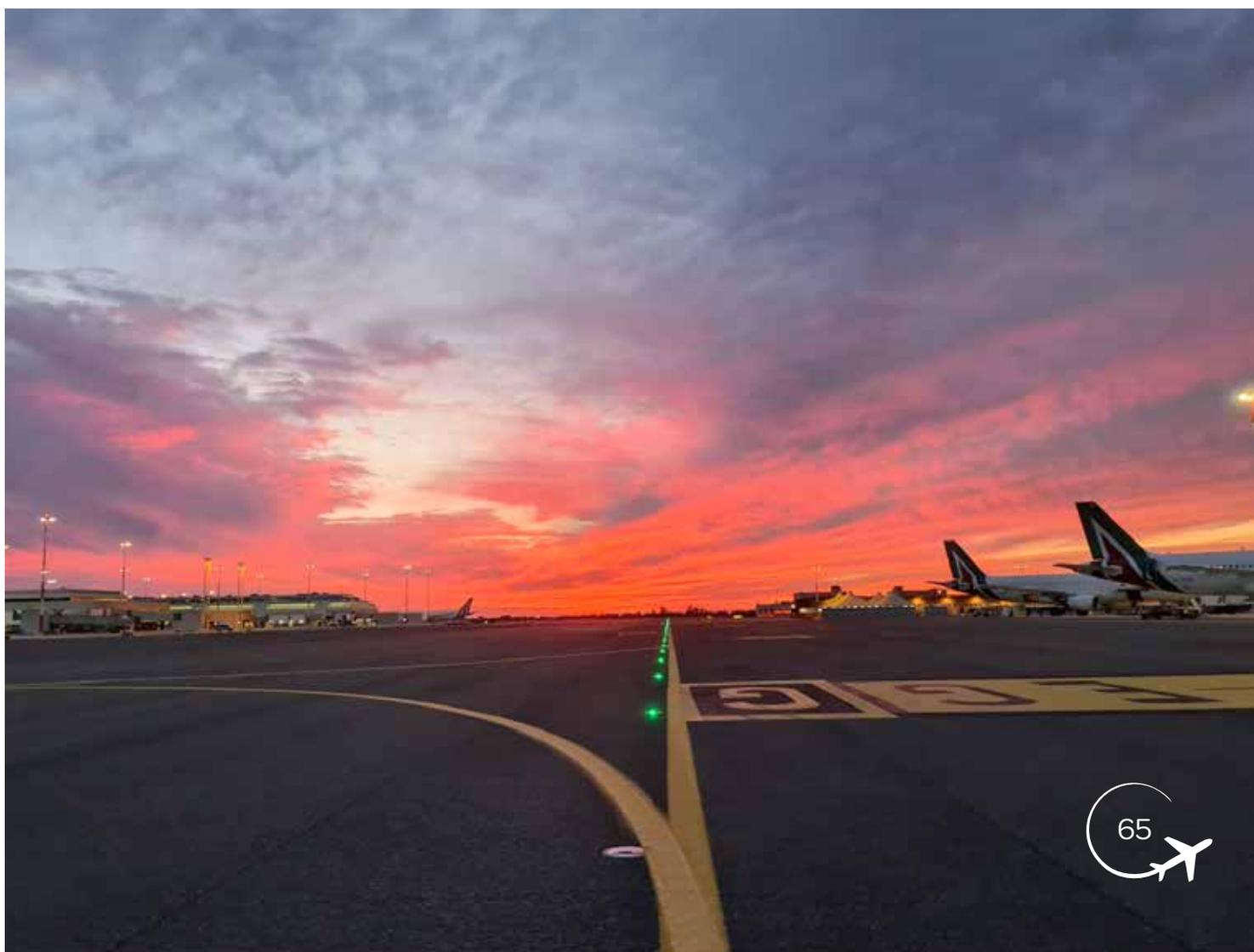
Nel corso del 2020, del totale degli affidamenti ad offerta economicamente più vantaggiosa, circa il 60% ha visto l'applicazione di tale logica.

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

Ordini e provenienza geografica

Tabella 9

	u.m.	2020	2019	2018
Numero ordini per provenienza geografica				
Locali	%	51%	48%	44%
Altro Italia	%	44%	48%	52%
Eestero	%	5%	4%	4%
Valore ordini per provenienza geografica				
Locali	%	54%	46%	60%
Altro Italia	%	44%	49%	38%
Eestero	%	2%	5%	2%



3.7. Andamento economico-finanziario

3.7.1. Gestione economica consolidata

Conto economico consolidato riclassificato

Tabella 10 (Migliaia di euro)

	2020	2019	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	260.716	941.479	(680.763)	(72,3%)
ricavi aviation	170.836	673.428	(502.592)	(74,6%)
ricavi non aviation	89.880	268.051	(178.171)	(66,5%)
Ricavi per servizi di costruzione	98.882	174.386	(75.504)	(43,3%)
Altri ricavi operativi	12.436	13.234	(798)	(6,0%)
Totale ricavi	372.034	1.129.099	(757.065)	(67,1%)
Costi esterni gestionali	(126.927)	(163.383)	36.456	(22,3%)
Costi dei servizi di costruzione	(92.201)	(164.797)	72.596	(44,1%)
Canoni concessori	(8.299)	(36.728)	28.429	(77,4%)
Costo del personale	(120.007)	(168.901)	48.894	(28,9%)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	956	(1.360)	2.316	(170,3%)
Totale costi operativi netti	(346.478)	(535.169)	188.691	(35,3%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	25.556	593.930	(568.374)	(95,7%)
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(107.836)	(107.068)	(768)	0,7%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti, rettificativi	(41.354)	(57.989)	16.635	(28,7%)
Risultato operativo (EBIT)	(123.634)	428.873	(552.507)	(128,8%)
Proventi (oneri) finanziari	(58.317)	(52.084)	(6.233)	12,0%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	342	(8.640)	8.982	(104,0%)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	(181.609)	368.149	(549.758)	(149,3%)
Imposte	37.925	(122.988)	160.913	(130,8%)
Risultato netto attività operative in funzionamento	(143.684)	245.161	(388.845)	(158,6%)
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) dell'esercizio	(143.684)	245.161	(388.845)	(158,6%)
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0,0%
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo	(143.684)	245.161	(388.845)	(158,6%)

Ricavi

- I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 260,7 milioni di euro, si sono ridotti complessivamente del 72,3% rispetto all'esercizio a confronto, registrando un andamento negativo in tutte le componenti. Le attività "aviation", direttamente correlate all'andamento del traffico, hanno subito una flessione del 74,6%. Anche il comparto non "aviation", con ricavi in riduzione del 66,5%, ha risentito del calo del traffico e delle chiusure dei terminal; in dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali si sono ridotti dell'80,0%, mentre quelli da subconcessioni immobiliari del 39,5%; in flessione del 67,3% i ricavi da parcheggi e del 72,9% quelli da pubblicità.
- I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 98,9 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2019 per 75,5 milioni di euro in per effetto della temporanea sospensione dei lavori non indispensabili in conseguenza della crisi pandemica.
- Gli Altri ricavi operativi ammontano a 12,4 milioni di euro e si riducono di 0,8 milioni di euro rispetto al 2019 per effetto dei minori recuperi di spesa.

Costi operativi netti

- I Costi esterni gestionali sono pari a 126,9 milioni di euro, con una diminuzione complessiva di 36,5 milioni di euro rispetto al 2019 (-22,3%). Su tale andamento hanno inciso le azioni di contenimento dei costi poste in essere a partire dal mese di marzo. La parzializzazione dell'utilizzo delle infrastrutture ha comportato una riduzione dei costi per energia elettrica, manutenzioni e pulizie. In flessione anche le spese relative alle iniziative commerciali.
- I Costi dei servizi di costruzione, pari a 92,2 milioni di euro, coerentemente all'andamento dei corrispondenti ricavi, sono diminuiti di 72,6 milioni di euro rispetto al 2019.
- L'onere per Canoni concessori, direttamente correlato all'andamento del traffico, ammonta a 8,3 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2019 di 28,4 milioni di euro.

- Anche il costo del personale, pari a 120,0 milioni di euro, ha registrato una diminuzione del 28,9% (-48,9 milioni di euro) come effetto delle diverse azioni di contenimento dei costi interni poste in atto dal Gruppo. In particolare si è fatto ricorso agli strumenti normativi disponibili (ammortizzatori sociali - CIGS) e sono stati azzerati tutti i bonus variabili. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dall'accantonamento a fondo rischi e oneri per 5,7 milioni di euro, classificato nel costo del lavoro, a fronte del piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1° dicembre 2020.
- Gli (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri risultano pari a +1 milione di euro per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti; nell'esercizio a confronto tale voce risultava negativa per -1,4 milioni di euro.

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 25,6 milioni di euro, in diminuzione di 568,4 milioni di euro rispetto al 2019 (-95,7%).

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 107,8 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale di cui è titolare la Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. (nel seguito "ADR", "la Capogruppo" o "la Società"). L'incremento di 0,8 milioni di euro rispetto al 2019 è attribuibile all'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture, parzialmente compensato dagli effetti positivi (-3,4 milioni di euro) derivanti dalla proroga di due anni della durata della concessione aeroportuale, prevista dalla L. 77 del 17 luglio 2020, che ha determinato l'allungamento della vita utile dei diritti concessori, iscritti nelle Attività immateriali, fino al 30 giugno 2046.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 41,4 milioni di euro (58,0 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 38,8 milioni di euro, in diminuzione di 14,5 milioni di euro rispetto al 2019, in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale aggiornato. Tale diminuzione è stata parzialmente compensata dall'effetto dell'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi che ha determinato un maggiore impatto sull'accantonamento del 2020 rispetto all'esercizio precedente per 2,1 milioni di euro;
- accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 2,5 milioni di euro. La diminuzione rispetto all'esercizio a confronto (2,1 milioni di euro) è conseguenza del riassorbimento del fondo derivante dall'esito positivo per ADR, verificatosi nel 2020, di una rilevante procedura concorsuale in corso da anni ed il cui valore ha parzialmente compensato l'aggravamento generalizzato del rischio credito riflesso nell'accantonamento dell'esercizio.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è negativo per 123,6 milioni di euro, in diminuzione di 552,5 milioni di euro (-128,8%) rispetto al 2019.

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 58,3 milioni di euro, si incrementano di 6,2 milioni di euro rispetto al 2019 per effetto della crescita dell'indebitamento medio; l'esercizio a confronto includeva, inoltre, i dividendi distribuiti dalla partecipata Azzurra Aeroporti S.p.A. per 3,5 milioni di euro, non riconfermati nell'esercizio 2020.

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

Tale voce, pari a +0,3 milioni di euro, include la rivalutazione della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. per +1,2 milioni di euro (-8,8 milioni di euro nel 2019) e la svalutazione della partecipazione nella collegata Pavimental S.p.A. per -0,9 milioni di euro (+0,2 milioni di euro nel 2019). La rivalutazione di Spea Engineering S.p.A. deriva dall'effetto combinato dell'allineamento di valore della partecipazione al proquota del patrimonio netto di fine esercizio precedente (+4,3 milioni di euro) e del valore pro quota (-3,0 milioni di euro) della perdita conseguita nel 2020 dalla società.

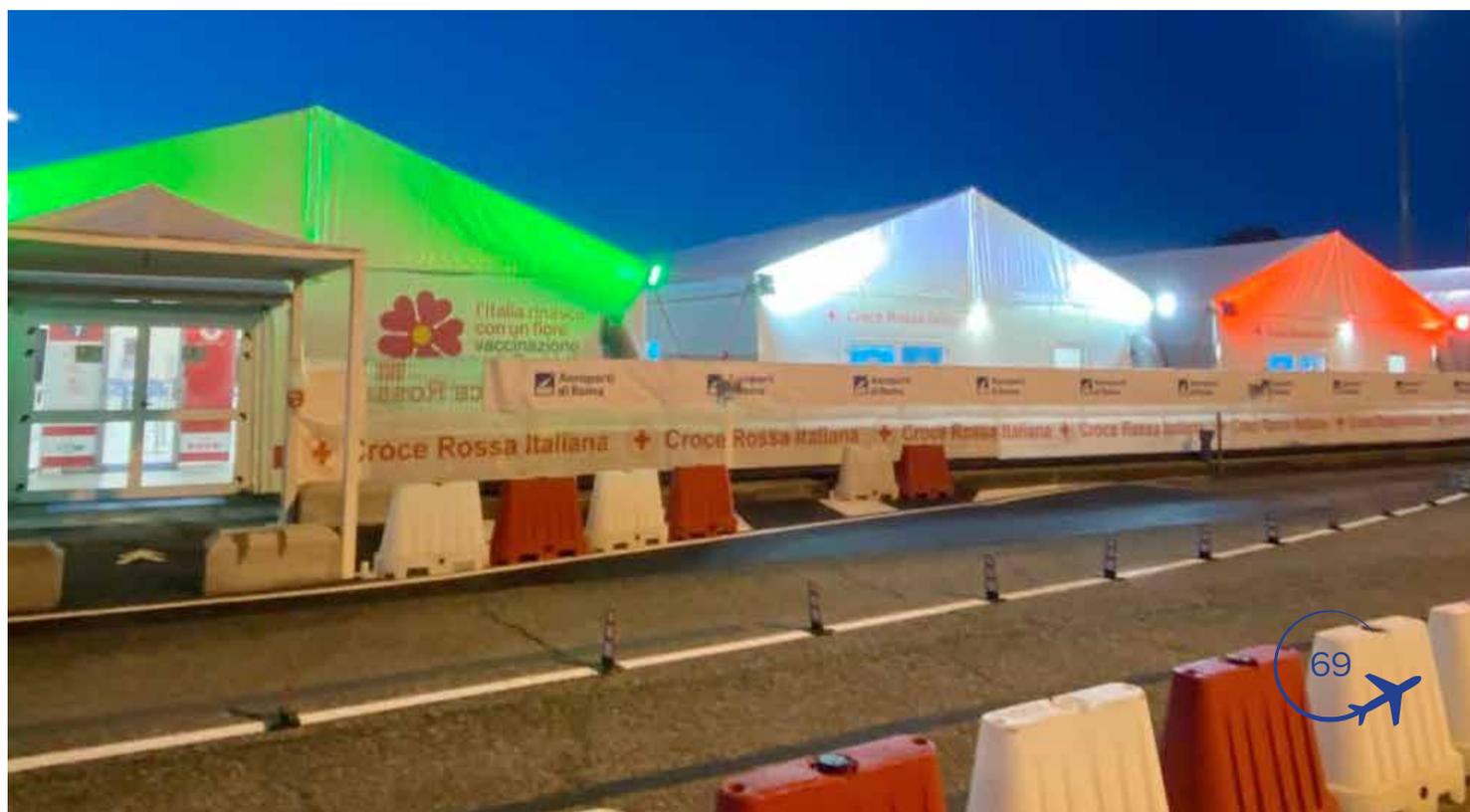
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale positivo per imposte correnti e differite, positivo per 37,9 milioni di euro, in relazione al beneficio fiscale corrispondente alle perdite fiscali conseguite, il Gruppo ADR ha registrato, nel 2020, un risultato economico in perdita per 143,7 milioni di euro, rispetto ad un utile netto di 245,2 milioni di euro del 2019.

Conto economico complessivo consolidato

Tabella 11 (Migliaia di euro)

	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(143.684)	245.161
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	(31.989)	(51.112)
Effetto fiscale	6.825	13.118
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(81)	30
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(25.245)	(37.964)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(174)	(713)
Effetto fiscale	(57)	172
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(27.591)	0
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(27.822)	(541)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	1.539	1.541
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(51.528)	(36.964)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	(195.212)	208.197
di cui		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	(195.212)	208.197



3.7.2. Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

Tabella 12 (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	2.480.972	2.477.927	3.045
Immobilizzazioni materiali	51.964	53.955	(1.991)
Immobilizzazioni finanziarie	37.285	64.347	(27.062)
Attività per imposte anticipate	91.227	50.627	40.600
Altre attività non correnti	458	401	57
A Capitale immobilizzato	2.661.906	2.647.257	14.649
Attività commerciali	262.559	309.613	(47.054)
Altre attività correnti	34.826	15.637	19.189
Attività per imposte correnti	3.981	7.851	(3.870)
Passività commerciali	(170.274)	(216.352)	46.078
Altre passività correnti	(126.603)	(184.708)	58.105
Passività per imposte correnti	(26)	(32.020)	31.994
B Capitale circolante	4.463	(99.979)	104.442
Fondi per benefici per dipendenti	(1.115)	(3.038)	1.923
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(47.740)	(55.563)	7.823
Altri fondi per rischi ed oneri	(8.793)	(3.392)	(5.401)
C Quota corrente fondi	(57.648)	(61.993)	4.345
D = B + C Capitale circolante al netto della quota corrente dei fondi	(53.185)	(161.972)	108.787
Passività non correnti	(182.276)	(174.893)	(7.383)
E Passività non correnti	(182.276)	(174.893)	(7.383)
F = A + D + E Capitale investito netto	2.426.445	2.310.392	116.053
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	991.873	1.184.467	(192.594)
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G Patrimonio netto	991.873	1.184.467	(192.594)
Passività finanziarie non correnti	2.043.202	1.464.648	578.554
Altre attività finanziarie non correnti	(1.188)	(1.705)	517
H Indebitamento finanziario netto non corrente	2.042.014	1.462.943	579.071
Passività finanziarie correnti	491.137	165.382	325.755
Attività finanziarie correnti	(1.098.579)	(502.400)	(596.179)
I Indebitamento finanziario netto corrente	(607.442)	(337.018)	(270.424)
L = H + I Indebitamento finanziario netto	1.434.572	1.125.925	308.647
G + L Copertura del capitale investito	2.426.445	2.310.392	116.053

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2020 è pari a 2.661,9 milioni di euro e si incrementa di 14,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2019 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+3,0 milioni di euro), in relazione agli investimenti dell'esercizio (108,0 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (92,5 milioni di euro) e dal recupero degli acconti corrisposti ai fornitori (-12,7 milioni di euro);
- decremento delle Immobilizzazioni materiali (-2,0 milioni di euro), per effetto degli ammortamenti dell'esercizio (15,3 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti (11,8 milioni di euro) e dagli acconti corrisposti ai fornitori (1,7 milioni di euro);
- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 27,1 milioni di euro attribuibile principalmente alla valutazione al fair value della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., che ha determinato una rettifica di valore di -26,9 milioni di euro essenzialmente per l'impatto che la crisi COVID-19 determina sui flussi di cassa futuri della società, nonché in maniera residuale delle partecipazioni in Aeroporto di Genova S.p.A. ed in S.A.CAL. S.p.A. (rispettivamente -0,2 e -0,5 milioni di euro). La variazione dell'esercizio include, inoltre, gli effetti della valutazione con il metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle collegate Pavimental S.p.A. (-0,9 milioni di euro) e Spea Engineering S.p.A. (+1,4 milioni di euro);
- incremento delle attività per imposte anticipate per 40,6 milioni di euro attribuibile principalmente alle imposte anticipate stanziata a fronte della perdita fiscale IRES 2020 non trasferibile al consolidato fiscale in quanto non utilizzabile in compensazione con gli utili generati nel Gruppo Atlantia nell'esercizio. La variazione riflette, inoltre, la variazione negativa del fair value dei derivati, in parte compensata dalla dinamica del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta positivo per 4,5 milioni di euro e registra un aumento di 104,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 262,6 milioni di euro e si riducono di 47,1 milioni di euro rispetto alla fine del 2019. Si tratta di una diminuzione proporzionalmente inferiore rispetto alla rilevante riduzione dei volumi di attività per effetto del contestuale allungamento dei tempi di incasso conseguenza delle tensioni finanziarie accentuate nel settore dalla crisi pandemica.
- Le Altre attività correnti si incrementano per 19,2 milioni di euro principalmente per effetto del maggiore credito IVA (+15,7 milioni di euro) e dell'iscrizione del credito verso l'INPS per le somme anticipate dal Gruppo ADR con riferimento alla CIGS (+2,2 milioni di euro).
- Le Attività per imposte correnti diminuiscono di 3,9 milioni di euro essenzialmente per l'incasso del credito di 7,5 milioni di euro relativo all'istanza di rimborso della maggiore IRES versata dalle società ADR, ADR Tel e ADR Assistance nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente, parzialmente compensato dall'iscrizione del credito per tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale.
- Le Passività commerciali si riducono di 46,1 milioni di euro, per effetto principalmente della riduzione del volume degli investimenti e dei costi dell'esercizio.
- Le Altre passività correnti si riducono complessivamente di 58,1 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:
 - decremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 31,2 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento,



nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori. Su tale tipologia di addebiti, ADR intermedia la riscossione delle addizionali riversandole ai beneficiari finali nel mese successivo a quello di incasso;

- diminuzione del debito per canone concessorio di 9,7 milioni di euro in relazione al pagamento della seconda rata del 2019, effettuato a gennaio 2020, al netto della quota maturata nell'esercizio;
- diminuzione dei debiti verso il personale di 12,7 milioni di euro e dei debiti verso istituti di previdenza di 4,8 milioni di euro, per effetto delle azioni di contenimento costi di cui si è detto.
- Le Passività per imposte correnti si riducono di 32,0 milioni di euro, per effetto del pagamento del saldo delle imposte 2019.

Il Fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, si incrementa di 8,0 milioni di euro rispetto al saldo di fine 2019 per effetto degli accantonamenti dell'esercizio, al netto degli utilizzi operativi, che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel piano aziendale aggiornato.

Gli Altri fondi per rischi e oneri si incrementano complessivamente di 3,6 milioni di euro per effetto di accantonamenti per 6,1 milioni di euro riferiti principalmente agli oneri da sostenere (5,7 milioni di euro) a fronte del piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1° dicembre 2020 il cui relativo accantonamento è stato classificato nel costo per il personale; tale effetto è stato in parte compensato da utilizzi per 1,2 milioni di euro e riassorbimenti per 1,3 milioni di euro.

Capitale investito netto

Il Capitale investito netto consolidato è pari a 2.426,4 milioni di euro al 31 dicembre 2020, in aumento di 116,1 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 991,9 milioni di euro e si decrementa di 192,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 sostanzialmente per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio, che include la variazione negativa del fair value dei derivati e delle partecipazioni in Azzurra Aeroporti S.p.A., Aeroporto di Genova S.p.A e S.A.CAL. S.p.A.

Quota corrente fondi e Passività non correnti

Tabella 13 (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Fondi per benefici per dipendenti	16.860	17.931	(1.071)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	197.033	189.002	8.031
Altri fondi per rischi e oneri	26.031	22.474	3.557
Totale	239.924	229.407	10.517
di cui:			
quota corrente	57.648	61.993	(4.345)
quota non corrente ¹	182.276	167.414	14.862

⁽¹⁾ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 0 euro al 31.12.2020 e 7.479 mila euro al 31.12.2019.

Indebitamento finanziario netto consolidato

Tabella 14 (Migliaia di euro)

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Passività finanziarie non correnti	2.043.202	1.464.648	578.554
Prestiti obbligazionari	1.006.473	1.115.670	(109.197)
Finanziamenti a medio-lungo termine	873.671	207.198	666.473
Strumenti finanziari - derivati	161.238	140.076	21.162
Altre passività finanziarie non correnti	1.820	1.704	116
Altre attività finanziarie non correnti	(1.188)	(1.705)	517
Indebitamento finanziario netto non corrente	2.042.014	1.462.943	579.071
Passività finanziarie correnti	491.137	165.382	325.755
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	431.431	129.848	301.583
Strumenti finanziari - derivati	59.706	35.534	24.172
Attività finanziarie correnti	(1.098.579)	(502.400)	(596.179)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.097.229)	(500.885)	(596.344)
Altre attività finanziarie correnti	(1.350)	(1.515)	165
Indebitamento finanziario netto corrente	(607.442)	(337.018)	(270.424)
Indebitamento finanziario netto	1.434.572	1.125.925	308.647

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2020 si è attestato a 1.434,6 milioni di euro, in aumento di 308,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2019.

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 2.042,0 milioni di euro e si incrementa complessivamente di 579,1 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

- I Prestiti obbligazionari (1.006,5 milioni di euro) sono composti per 234,4 milioni di euro dalla Tranche A4 in sterline delle obbligazioni emesse originariamente da Romulus Finance, per 474,4 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a giugno 2017 e per 297,7 milioni di euro dal prestito obbligazionario emesso da ADR a dicembre 2020. La riduzione di 109,2 milioni di euro è attribuibile sostanzialmente alla riclassifica a breve, per complessivi 399,0 milioni di euro, del prestito obbligazionario EMTN ("Euro Medium Term Note Program") emesso da ADR a dicembre 2013 e all'adeguamento della

Tranche A4 al cambio di fine esercizio (-13,6 milioni di euro), effetti parzialmente compensati dall'emissione del prestito obbligazionario a dicembre 2020 per 300,0 milioni di euro.

- I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 873,7 milioni di euro, aumentano di 666,5 milioni di euro. Tale incremento è attribuibile all'erogazione dei seguenti finanziamenti:
 - terza tranche della linea di finanziamento concessa da CDP, per un valore nominale pari a 80,0 milioni di euro;
 - tranche A e B, per un valore nominale complessivo di 200,0 milioni di euro, del finanziamento concesso da BNL;
 - terza tranche della linea di finanziamento concessa da BEI, per un valore nominale pari a 200,0 milioni di euro,
 - finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro.

Tali incrementi sono parzialmente compensati dalla riclassifica a breve delle quote scadenti nel 2021 dei finanziamenti BEI (9,2 milioni di euro) e CDP (3,3 milioni di euro).

- Gli Strumenti finanziari – derivati, pari a 161,2 milioni di euro, sono costituiti dal Cross Currency Swap di copertura della Tranche A4 in sterline, che presenta un fair value negativo pari a 106,7 milioni di euro, in linea rispetto al 31 dicembre 2019 (+0,9 milioni di euro), per effetto della variazione della componente tasso di cambio (+13,6 milioni di euro), sostanzialmente compensata dall'andamento positivo della componente tasso di interesse (-12,7 milioni di euro). L'importo residuo di 54,5 milioni di euro è relativo al fair value negativo di tre contratti di Interest Rate Swap forward starting (aventi un nozionale di 300,0 milioni di euro, con applicazione differita: 20 febbraio 2022), in aumento di 20,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una posizione di disponibilità netta pari a 607,4 milioni di euro, in aumento di 270,4 milioni rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente per effetto delle maggiori disponibilità liquide (+596,3 milioni di euro), parzialmente compensato dalla riclassifica a breve termine, per 399,0 milioni di euro, del prestito obbligazionario EMTN in scadenza a febbraio 2021, dall'incremento delle passività per strumenti finanziari derivati (+24,2 milioni di euro) relativa a quattro contratti di *Interest Rate Swap forward starting* (aventi un nozionale di 400,0 milioni di euro, con applicazione differita, inizialmente prevista per 20 febbraio 2020 e rinegoziata al 30 giugno 2021) e dal rimborso del finanziamento concesso da BNL per 100 milioni di euro.

Rendiconto finanziario consolidato

Nel 2020, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato negativo per 128,6 milioni di euro, con un decremento di 627,0 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto attribuibile sostanzialmente alla flessione del risultato netto dell'esercizio, alla variazione netta delle attività per imposte anticipate e all'andamento sfavorevole del capitale circolante.

Il flusso di cassa netto da attività di investimento, pari a -141,0 milioni di euro, è risultato più contenuto per 123,6 milioni di euro rispetto al 2019, nel quale si era attestato a -264,6 milioni di euro.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato positivo per 866,0 milioni di euro sostanzialmente in conseguenza dell'erogazione di nuovi finanziamenti per un valore nominale complessivo di 680 milioni di euro, dell'emissione del prestito obbligazionario per un valore nominale di 300 milioni di euro, al netto di rimborsi delle quote di finanziamenti in scadenza per 112,5 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, positivo per 596,3 milioni di euro, ha incrementato le disponibilità liquide a fine esercizio a 1.097,2 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 500,9 milioni di euro.

Rendiconto finanziario consolidato

Tabella 15 (Migliaia di euro)

	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(143.684)	245.161
Rettificato da:		
Ammortamenti	107.836	107.068
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	38.848	53.342
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.275	2.103
Variazione altri fondi	2.315	(3.836)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(342)	8.640
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(34.317)	6.467
Altri costi (ricavi) non monetari	11.367	8.597
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(111.921)	70.858
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	(128.623)	498.400
Investimenti in attività materiali (*)	(13.511)	(21.919)
Investimenti in attività immateriali (**)	(108.144)	(210.674)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(32.095)	(47.616)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(1)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	12.765	15.558
Variazione netta delle altre attività non correnti	(57)	7
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(141.043)	(264.644)
Dividendi corrisposti	0	(130.672)
Emissione di prestiti obbligazionari	297.732	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	678.818	70.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(112.500)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	1.795	(234)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	165	(165)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	866.010	(61.071)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	596.344	172.685
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	500.885	328.200
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	1.097.229	500.885

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 1.698 mila euro nel 2020.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 124 mila euro nel 2020 e 25.079 mila euro nel 2019.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

Tabella 16 (Migliaia di euro)

	2020	2019
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	24.522	106.085
Interessi attivi incassati	1.284	177
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.767	45.296

3.7.3. Investimenti del Gruppo ADR

Investimenti del Gruppo ADR nel 2020, 2019 e 2018

Tabella 17 (Milioni di euro)

	2020	2019	2018
Investimenti Concessione aeroportuale	98,9	174,4	109,7
Altri investimenti materiali ed immateriali	20,9	33,1	14,4
Totale investimenti	119,8	207,5	124,1
Interventi di rinnovo ¹	32,1	47,6	58,0
Totale	151,9	255,1	182,1

⁽¹⁾ Tali importi sono portati ad utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Gli investimenti effettuati nel corso del 2020 ammontano a 151,9 milioni di euro (255,1 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e sono stati così articolati:

- nel primo trimestre dell'esercizio si è realizzata principalmente la prosecuzione degli interventi di potenziamento di capacità secondo il progetto "Ampliamento Aerostazioni Est" di Fiumicino, consistente nella realizzazione della nuova Area di Imbarco A, dell'Avancorpo del Terminal 1, dell'estensione del Terminal 1 sul fronte Ovest verso le aree precedentemente occupate dal Terminal 2, del nuovo Nodo dell'Area di Imbarco D per controllo passaporti in transito;
- nei successivi nove mesi, condizionati dalle misure adottate dal Governo per limitare la diffusione del virus a livello nazionale, sono proseguiti esclusivamente gli interventi ritenuti essenziali ai fini del rispetto degli obblighi normativi e di sicurezza e della continuità operativa, nonché le attività in fase avanzata e praticamente prossime al completamento; si è inoltre provveduto alla messa in sicurezza, rispetto al deterioramento derivante dagli agenti atmosferici, delle opere già parzialmente realizzate nell'ambito del progetto "Ampliamento Aerostazioni Est" di Fiumicino.

151,9 mln di €
Investimenti 2020

255,1 mln di €
nell'esercizio a confronto

Gli investimenti realizzati hanno riguardato in dettaglio:

- 86,9 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità; in particolare, 51,7 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est, 25,0 milioni di euro per la realizzazione di nuovi Terminal e Moli e 10,2 milioni di euro per interventi su piste e piazzali;
- 32,9 milioni di euro per lo sviluppo di impianti e dei sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e di altri interventi minori;
- 32,1 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

Dettagli Investimenti del Gruppo ADR nel 2020

Tabella 18 (Milioni di euro)

	2020
Sistema aerostazioni Est	51,7
Interventi su piste e piazzali	10,2
di cui principali:	
Sala di Controllo Unica (APOC)	3,1
Impianto VDGS e guide ottiche	2,7
Completamento raddoppio Bravo	2,1
Interventi su terminal e moli	25,0
di cui principali:	
Terminal 3 - ristrutturazione	15,7
Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori	32,9
di cui principali:	
Sviluppi immobiliari (Business District I, Epua 3, III Hotel)	1,5
Sistemi informativi	11,5
Totale investimenti	119,8
di cui:	
Ultimati	26,9
In corso	92,9
Interventi di rinnovo	32,1
Totale	151,9

3.7.4. Andamento economico e finanziario ADR S.p.A.

Le grandezze economiche e patrimoniali della Capogruppo ADR sono state influenzate, sostanzialmente, dai medesimi fattori che hanno impattato sull'andamento del Gruppo ADR. Per maggiori informazioni si rinvia, pertanto, ai paragrafi 3.7.1 e 3.7.2.



Conto economico riclassificato

Tabella 19 (Migliaia di euro)

	2020	2019	Variazione	Variazione %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	260.908	925.057	(664.149)	(71,8%)
ricavi aviation	170.786	673.392	(502.606)	(74,6%)
ricavi non aviation	90.122	251.665	(161.543)	(64,2%)
Ricavi per servizi di costruzione	98.060	173.509	(75.449)	(43,5%)
Altri ricavi operativi	9.427	10.706	(1.279)	(11,9%)
Totale ricavi	368.395	1.109.272	(740.877)	(66,8%)
Costi esterni gestionali	(173.510)	(243.804)	70.294	(28,8%)
Costi dei servizi di costruzione	(91.474)	(164.002)	72.528	(44,2%)
Canoni concessionari	(8.299)	(36.728)	28.429	(77,4%)
Costo del personale	(70.495)	(94.229)	23.734	(25,2%)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	1.173	(1.226)	2.399	(195,7%)
Totale costi operativi netti	(342.605)	(539.989)	197.384	(36,6%)
Margine operativo lordo (EBITDA)	25.790	569.283	(543.493)	(95,5%)
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(106.315)	(105.607)	(708)	0,7%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti correttivi	(41.146)	(57.910)	16.764	(28,9%)
Risultato operativo (EBIT)	(121.671)	405.766	(527.437)	(130,0%)
Proventi (oneri) finanziari	(59.446)	(46.454)	(12.992)	28,0%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	(181.117)	359.312	(540.429)	(150,4%)
Imposte	37.764	(116.119)	153.883	(132,5%)
Risultato netto attività operative in funzionamento	(143.353)	243.193	(386.546)	(158,9%)
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	(143.353)	243.193	(386.546)	(158,9%)

I ricavi di ADR S.p.A. si sono ridotti complessivamente del 66,8% rispetto all'esercizio a confronto, registrando un andamento negativo in tutte le componenti.

In particolare le attività aviation hanno subito una flessione del 74,6% così come il comparto non aviation, con ricavi in riduzione del 64,2%, a causa del calo del traffico e delle chiusure dei terminal.

I costi operativi netti si riducono del 36,6% rispetto all'esercizio a confronto per effetto delle azioni di contenimento dei costi poste in essere a partire dal mese di marzo.

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 25,8 milioni di euro, in riduzione di 543,5 milioni di euro rispetto al 2019 (-95,5%).

Il risultato operativo (EBIT) è negativo per 121,7 milioni di euro, in diminuzione di 527,4 milioni di euro (-130,0%) rispetto all'esercizio 2019.

Gli oneri finanziari netti, pari a 59,4 milioni di euro, subiscono un incremento rispetto al 2019 di 13,0 milioni di euro per effetto della crescita dell'indebitamento medio; l'esercizio a confronto includeva, inoltre, i dividendi distribuiti dalla partecipata Azzurra Aeroporti S.p.A. e dalle controllate ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., ADR Tel S.p.A e Airport Cleaning S.r.l. per complessivi 17,8 milioni di euro. Tali effetti sono stati in parte compensati dalle minori svalutazioni di partecipazioni valutate a costo (+7,6 milioni di euro).

Conto economico complessivo

Tabella 20 (Migliaia di euro)

	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(143.353)	243.193
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	(31.989)	(51.112)
Effetto fiscale	6.825	13.118
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(25.164)	(37.994)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti	(126)	(396)
Effetto fiscale	(68)	95
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(27.591)	0
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(27.785)	(301)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	1.539	1.541
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale	(51.410)	(36.754)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO	(194.763)	206.439

Al netto di un carico fiscale positivo per imposte correnti e differite, pari a 37,8 milioni di euro, in relazione al beneficio fiscale corrispondente alle perdite fiscali conseguite, ADR ha registrato, nel 2020, un risultato economico in perdita per 143,4 milioni di euro, rispetto ad un utile netto di 243,2 milioni di euro del 2019.

Situazione patrimoniale riclassificata

Tabella 21 (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	2.480.781	2.478.961	1.820
Immobilizzazioni materiali	49.912	51.386	(1.474)
Immobilizzazioni finanziarie	45.613	74.310	(28.697)
Attività per imposte anticipate	89.644	50.212	39.432
Altre attività non correnti	456	399	57
A Capitale immobilizzato	2.666.406	2.655.268	11.138
Attività commerciali	263.553	310.476	(46.923)
Altre attività correnti	29.805	14.466	15.339
Attività per imposte correnti	4.475	7.118	(2.643)
Passività commerciali	(181.188)	(222.900)	41.712
Altre passività correnti	(119.635)	(171.728)	52.093
Passività per imposte correnti	0	(31.587)	31.587
B Capitale circolante	(2.990)	(94.155)	91.165
Fondi per benefici per dipendenti	(889)	(2.324)	1.435
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(47.340)	(54.848)	7.508
Altri fondi per rischi ed oneri	(7.424)	(3.036)	(4.388)
C Quota corrente fondi	(55.653)	(60.208)	4.555
D = B + C Capitale circolante al netto della quota corrente dei fondi	(58.643)	(154.363)	95.720
Passività non correnti	(172.403)	(165.466)	(6.937)
E Passività non correnti	(172.403)	(165.466)	(6.937)
F = A + D + E Capitale investito netto	2.435.360	2.335.439	99.921
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	1.061.783	868.926	192.857
Utili (perdite) dell'esercizio	(143.353)	243.193	(386.546)
G Patrimonio netto	980.655	1.174.344	(193.689)
Passività finanziarie non correnti	2.043.201	1.464.607	578.594
Altre attività finanziarie non correnti	(1.188)	(1.705)	517
H Indebitamento finanziario netto non corrente	2.042.013	1.462.902	579.111
Passività finanziarie correnti	500.223	188.771	311.452
Attività finanziarie correnti	(1.087.531)	(490.578)	(596.953)
I Indebitamento finanziario netto corrente	(587.308)	(301.807)	(285.501)
L = H + I Indebitamento finanziario netto	1.454.705	1.161.095	293.610
G + L Copertura del capitale investito	2.435.360	2.335.439	99.921

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2020 è pari a 2.666,4 milioni di euro e si incrementa di 11,1 milioni di euro rispetto alla fine del 2019 sostanzialmente per effetto dell'incremento delle attività per imposte anticipate per 39,4 milioni di euro attribuibile principalmente alle imposte anticipate stanziare a fronte della perdita fiscale IRES 2020 non trasferibile al consolidato fiscale, parzialmente compensato dalla riduzione delle immobilizzazioni finanziarie per 28,7 milioni

di euro attribuibile principalmente alla svalutazione della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., valutata al fair value.

Il Capitale circolante risulta negativo per 3,0 milioni di euro e registra un incremento di 91,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente per effetto della riduzione delle Passività commerciali legata al minor volume di investimenti e dei costi rispetto

all'esercizio precedente, delle altre Passività correnti (per minori debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri, riduzione del debito per canone concessorio e minori debiti verso il personale) e dell'azzeramento delle Passività per imposte correnti per il pagamento del saldo delle imposte 2019. La variazione riflette, inoltre, la riduzione delle Attività commerciali, come conseguenza della contrazione dei volumi di attività, parzialmente compensata

dall'aumento delle Altre attività correnti per l'iscrizione del credito verso l'INPS per le somme anticipate da ADR con riferimento alla CIGS e per il maggior credito IVA.

Il Capitale investito netto è pari a 2.435,4 milioni di euro al 31 dicembre 2020, in aumento di 99,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Indebitamento finanziario netto

Tabella 22 (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Passività finanziarie non correnti	2.043.201	1.464.607	578.594
Prestiti obbligazionari	1.006.473	1.115.670	(109.197)
Finanziamenti a medio-lungo termine	873.671	207.198	666.473
Strumenti finanziari - derivati	161.238	140.076	21.162
Altre passività finanziarie non correnti	1.819	1.663	156
Altre attività finanziarie non correnti	(1.188)	(1.705)	517
Indebitamento finanziario netto non corrente	2.042.013	1.462.902	579.111
Passività finanziarie correnti	500.223	188.771	311.452
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	431.391	129.725	301.666
Strumenti finanziari - derivati	59.706	35.534	24.172
Altre passività finanziarie correnti	9.126	23.512	(14.386)
Attività finanziarie correnti	(1.087.531)	(490.578)	(596.953)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.086.181)	(489.063)	(597.118)
Altre attività finanziarie correnti	(1.350)	(1.515)	165
Indebitamento finanziario netto corrente	(587.308)	(301.807)	(285.501)
Indebitamento finanziario netto	1.454.705	1.161.095	293.610

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2020 si è attestato a 1.454,7 milioni di euro, in aumento di 293,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2019 principalmente per l'incremento dei finanziamenti a medio-lungo termine (+666,5 milioni di euro) e dei prestiti obbligazionari (in relazione alla nuova emissione di dicembre 2020 per complessivi 300,0 milioni di euro), parzialmente compensati dall'aumento delle disponibilità liquide (+597,1 milioni di euro) e dal rimborso del finanziamento concesso da BNL per 100 milioni di euro.

1.454,7 mln di €
 indebitamento finanziario
 netto al 31 dicembre 2020

+293,6 mln di €
 rispetto alla fine del 2019

Rendiconto finanziario

Tabella 23 (Migliaia di euro)

	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(143.353)	243.193
Rettificato da:		
Ammortamenti	106.315	105.607
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	38.809	53.285
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi	1.239	2.023
Variazioni altri fondi	1.661	(3.132)
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	1.107	8.715
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(33.159)	5.972
Altri costi (ricavi) non monetari	10.088	8.595
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(98.644)	71.540
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	(115.937)	495.798
Investimenti in attività materiali (*)	(13.256)	(20.690)
Investimenti in attività immateriali (**)	(106.170)	(208.926)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(31.975)	(47.219)
Investimenti in partecipazioni	(1)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	12.765	15.555
Variazione netta delle altre attività non correnti	(57)	9
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(138.694)	(261.271)
Dividendi corrisposti	0	(130.672)
Emissione di prestiti obbligazionari	297.732	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	678.818	70.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(112.500)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	1.921	(96)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	165	(165)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	866.136	(60.933)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	611.505	173.594
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	465.551	291.957
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	1.077.056	465.551

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 1.698 mila euro nel 2020.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 124 mila euro nel 2020 e 25.079 mila euro nel 2019.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

Tabella 24 (Migliaia di euro)

	2020	2019
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	24.344	98.639
Interessi attivi incassati	1.284	177
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.771	45.301
Dividendi ricevuti	0	17.783

3.7.5. Indicatori alternativi di performance

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo, nonché la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati predisposti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-EU adottati dal Gruppo e contenuti nel Bilancio consolidato.

Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del Bilancio consolidato e che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal business.

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

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

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

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

Indicatori alternativi di performance

Tabella 25

IAP	Fonte/Modalità di calcolo
EBITDA%	rapporto tra EBITDA e Ricavi da gestione aeroportuale
EBIT%	rapporto tra Risultato operativo (EBIT) e Ricavi da gestione aeroportuale
Investimenti	sono così determinati: + investimenti Attività materiali (vedi Nota 6.1 delle Note illustrative) + investimenti Attività immateriali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nell'esercizio (vedi Nota 6.2 delle Note illustrative) + ricavi per servizi di costruzione (vedi Nota 7.1 delle Note illustrative) + utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio netto	rapporto tra indebitamento finanziario netto e patrimonio netto
Indebitamento finanziario netto/EBITDA (ultimi dodici mesi)	rapporto tra indebitamento finanziario netto ed EBITDA

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

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

Il conto economico è stato riclassificato secondo uno schema “a valore aggiunto” che evidenzia il contributo delle aree gestionali caratteristica e finanziaria (Tabella 26).

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

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

La Situazione patrimoniale consolidata è stata riclassificata secondo il criterio della “pertinenza gestionale” che evidenzia, da un lato, la ripartizione del capitale investito tra capitale immobilizzato e capitale circolante, al netto dei fondi e, dall’altro, le relative fonti di finanziamento, rappresentate dai mezzi propri (patrimonio netto) e mezzi di terzi (Indebitamento finanziario netto non corrente e corrente) (Tabella 27).

Per le voci non direttamente desumibili dai prospetti contabili consolidati, viene fornita la modalità di calcolo.



Conto economico consolidato riclassificato

Tabella 26

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

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

Tabella 27

	Fonte/Modalità di calcolo
Immobilizzazioni immateriali	corrispondente alla voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
Immobilizzazioni materiali	corrispondente alla voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
Immobilizzazioni finanziarie	corrispondente alla voce Partecipazioni dei prospetti contabili consolidati
Attività per imposte anticipate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre attività non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
A Capitale immobilizzato	
Attività commerciali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre attività correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Attività per imposte correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Passività commerciali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre passività correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Passività per imposte correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
B Capitale circolante	
Fondi per benefici per dipendenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
C Quota corrente fondi	corrispondente alla voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
D = B + C Capitale circolante al netto della quota corrente dei fondi	
Passività non correnti	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati + Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
E Passività non correnti	
F = A + D + E Capitale investito netto	
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
G Patrimonio netto	
Passività finanziarie non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre attività finanziarie non correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
H Indebitamento finanziario netto non corrente	
Passività finanziarie correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Attività finanziarie correnti	+ Altre attività finanziarie correnti, desumibili dai prospetti contabili consolidati + Disponibilità liquide e mezzi equivalenti desumibili dai prospetti contabili consolidati
I Indebitamento finanziario netto corrente	
L = H + I Indebitamento finanziario netto	
G + L Copertura del capitale investito	





4. GOVERNANCE



4. Governance

4.1. Sistema di Governance

Modello e Struttura di Governance

Il sistema di Governance di ADR è basato sul modello organizzativo tradizionale costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione, dal Collegio Sindacale (in cui tre componenti effettivi sono designati dal Ministro dell'Economia e delle Finanze – con funzione di Presidente – dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministro dello Sviluppo Economico), dalla Società di revisione e dall'Organismo di Vigilanza (ex D.Lgs. n. 231/2001).



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

In carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2021

Antonio Catricalà	Presidente
Marco Troncone	Amministratore Delegato
Carla Angela	Consigliere
Tommaso Barracco	Consigliere
Christian Benetton	Consigliere
Elisabetta De Bernardi di Valserra	Consigliere
Anna Beatrice Ferrino	Consigliere
Francesco Panfilo	Consigliere
Nicola Rossi	Consigliere
Guglielmo Bove (fino a settembre 2020)	Segretario



COLLEGIO SINDACALE

In carica fino all'Assemblea di approvazione della Relazione Finanziaria Annuale 2021

Giuseppe Cosimo Tolone	Presidente
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Pasquale De Falco	Sindaco effettivo
Maurizio De Filippo	Sindaco effettivo
Pier Vittorio Vietti	Sindaco effettivo
Francesco Follina	Sindaco supplente
Carlo Regoliosi	Sindaco supplente



DIRETTORE GENERALE

Gian Luca Littarru	Direttore generale
---------------------------	--------------------



SOCIETÀ DI REVISIONE

EY S.p.A.	Esercizi 2013-2021
------------------	--------------------

L'art. 16 dello Statuto sociale prevede che un membro del Consiglio di Amministrazione sia nominato congiuntamente dagli Enti Territoriali soci della Società. Il 14 gennaio 2020 sono stati istituiti due Comitati Endoconsiliari – il Comitato Investimenti e il Comitato Controllo e Rischi – con funzioni consultive, per supportare il Consiglio di Amministrazione nelle sue decisioni.

I componenti del Comitato Investimenti sono l'Ing. Francesco Panfilo (con funzioni di Presidente), l'Ing. Elisabetta De Bernardi di Valserra e l'Ing. Barracco. I componenti del Comitato Controllo e Rischi sono il Prof. Nicola Rossi (con funzioni di Presidente), la Prof.ssa Carla Angela e la Dott.ssa Anna Ferrino.

Rapporti con la controllante Atlantia S.p.A.

Aeroporti di Roma S.p.A è società soggetta a direzione e coordinamento da parte di Atlantia S.p.A., che possiede il 99,385% del capitale sociale; la rimanente quota è suddivisa tra gli Enti pubblici territoriali (ex DPCM 25/2/1999) e tra altri soci minori (con una partecipazione complessiva pari a 0,264%).

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 rispetta inoltre il "Codice di condotta per la prevenzione delle discriminazioni e la tutela della dignità delle donne e degli uomini" del Gruppo Atlantia ed ha adottato il nuovo Codice Etico e la nuova Policy Anti-corruzione vigenti nel gruppo Atlantia.

In data 31 luglio 2020 ADR ha altresì deliberato di adottare le linee guida sul "Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria" emanate dalla Capogruppo Atlantia, mentre in data 18 settembre 2020 ha preso atto della "Enterprise Risk Management Policy" adottata dalla Controllante.

ADR esercita, a sua volta, attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate, ADR Tel, ADR Ingegneria, 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.

4.2. Fattori di rischio

4.2.1. Rischi operativi e strategici

Caratteristiche principali

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

Il Gruppo ADR ha adottato un approccio preventivo alla gestione dei rischi, attraverso un processo strutturato di Risk Management, per orientare le scelte e le attività del management, nel presupposto che un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi contribuisca a garantire una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi strategici.

Nel corso del 2020 al fine di rafforzare ulteriormente il presidio sulla tematica di gestione dei rischi:

- è stata definita una nuova metodologia ed un nuovo processo di Enterprise Risk Management, in coerenza con gli obiettivi di piano e gli investimenti;
- è stata istituita una funzione di Risk Management dedicata, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi;
- è stato istituito un Comitato Controllo e Rischi, con il compito di supportare ed istruire le valutazioni e le decisioni del CDA relative al sistema di controllo interno e gestione dei rischi.



L'approccio strategico alla gestione dei rischi è sintetizzabile principalmente nelle attività svolte dal:

- Consiglio di Amministrazione, che definisce la natura ed il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici (il Risk Appetite), e le relative strategie di risposta (Risk Response);
- vertice aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione e rese operative dal Risk Officer che, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dell'alta direzione.

In particolare, il processo di Enterprise Risk Management è strutturato nel seguente modo:

- predisposizione/aggiornamento del Risk Appetite Framework, ovvero della propensione al rischio dell'organizzazione e della relativa strategia di risposta per ogni categoria di rischio applicabile;
- predisposizione/aggiornamento del Catalogo dei Rischi e della relativa misurazione (cd. Risk Assessment). Tale fase, che coinvolge i Risk Owner ed il Risk Officer ADR, prevede l'identificazione e la valutazione dei rischi, nonché l'individuazione delle eventuali azioni correttive poste o da porre in essere per allineare il livello di rischio residuo alla propensione al rischio definita nei rispettivi Risk Appetite;
- approvazione in Consiglio di Amministrazione dei risultati del Risk Assessment e delle relative azioni di mitigazione.

Di seguito si riporta una sintesi dei principali rischi cui è esposto il Gruppo ADR.



Principali rischi

Tabella 28

Area di Rischio	Fattore di rischio	Descrizione	Impatti
STRATEGICI 	Variazione della domanda di trasporto aereo	Rischi legati all'evoluzione del mercato del trasporto aereo, che possono anche derivare dalla congiuntura economica e/o da emergenze sanitarie (per es., pandemie).	Effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR.
	Dipendenza da vettori chiave	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave, anche in considerazione degli effetti della pandemia (per es., default vettori).	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR.
	Reputazione	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di stakeholder interni o esterni rilevanti.	Danni reputazionali con lesioni delle relazioni con gli stakeholders e attenzione da parte di media e stampa nazionali / internazionali.
ESTERNI 	Evoluzione quadro normativo	Rischi derivanti da mutamenti sfavorevoli del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale.	Danni patrimoniali ed economici potenzialmente dovuti, ad esempio alla revisione del sistema tariffario e/o ai maggiori costi per adeguamento alle evoluzioni del contesto di riferimento.
	Eventi meteorologici estremi	Rischi derivanti da eventi meteorologici estremi e disastri naturali.	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi.
COMPLIANCE 	Norme, regolamenti e principi etici	Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti (per es., contratto di programma), principi etici (per es., frode, corruzione, discriminazione) da parte di dipendenti, fornitori, partner.	Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc.
	Health, Safety and Environment	Rischi legati alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale.	Incidenti a persone, sanzioni economiche, penali e amministrative nonché impatti sulla reputazione aziendale.
OPERATIVI 	Sicurezza del trasporto aereo	Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali (di terra/airside).	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi.
	Cybercrime	Rischi di perdita, furto, modifica, divulgazione o accesso non autorizzato ai dati dell'azienda.	Indisponibilità dei sistemi con conseguente blocco delle operazioni aeroportuali, perdita di dati sensibili o confidenziali, frodi.
	Business Continuity	Rischi legati all'indisponibilità di persone, infrastrutture e/o sistemi (per es., malfunzionamento di un impianto o sistema informatico critico).	Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business compromettendo il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

4.2.2. Rischi finanziari

Rischi finanziari

Tabella 29

Rischio	Definizione	Possibili cause	Possibili conseguenze	Attività di mitigazione
RISCHI DI LIQUIDITÀ 	Rischio collegato alla difficoltà di reperire le risorse finanziarie necessarie per far fronte agli impegni di rimborso del debito ed alla realizzazione del piano di investimenti	<p>La riduzione del credito erogato da controparti bancarie e da altri soggetti investitori, sia per cause di mercato che per situazioni contingenti le società emittenti debito finanziario.</p> <p>Impossibilità di sottoscrivere nuovi finanziamenti per un deterioramento rilevante del merito di credito.</p>	<p>Le difficoltà nel reperire risorse finanziarie sul mercato possono incidere significativamente:</p> <p>a) sulla capacità di investire sia per la manutenzione che per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali</p> <p>b) sulla capacità di rimborsare debiti finanziari in scadenza.</p>	<p>Gli strumenti per la gestione di questa tipologia di rischio sono così riassumibili:</p> <p>a) aggiornamento delle analisi di breve e lungo periodo dei fabbisogni finanziari prospettici</p> <p>b) monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali</p> <p>c) rifinanziamento con congruo anticipo rispetto alle scadenze dei debiti finanziari</p> <p>d) diversificazione delle fonti di finanziamento della Società</p> <p>oltre alla detenzione in azienda, nei momenti di tensione finanziaria, di livelli di liquidità disponibile più elevata rispetto alle situazioni ordinarie.</p>
RISCHI DI TASSO DI INTERESSE 	Rischi legati all'incremento delle condizioni di costo delle fonti finanziarie di debito.	Le decisioni di politica monetaria adottate dalle banche centrali o il deperimento del merito di credito delle controparti e/o dell'azienda.	L'aumento dei tassi di riferimento dei mercati o dei credit spread applicati alla Società può comportare un incremento significativo del costo del debito.	<p>Gli strumenti per la gestione di questo rischio sono:</p> <p>a) pianificazione dei fabbisogni finanziari prospettici</p> <p>b) utilizzo di strumenti c.d "derivati" (interest rate swap)</p> <p>c) accensione di prestiti a tasso fisso.</p>
RISCHI DI CAMBIO 	Rischi legati all'andamento sfavorevole del valore delle valute diverse dall'euro.	L'apprezzamento delle valute estere rispetto all'euro è conseguenza dell'andamento dei mercati valutari ed è totalmente esogena rispetto al business aeroportuale.	La necessità di ottemperare ad obbligazioni finanziarie in valuta diversa rispetto all'euro, valuta incassata dalla Società per la prestazione dei propri servizi, può creare un incremento del valore di tali obbligazioni rispetto al valore originariamente contratta.	Copertura dei flussi di cassa in valuta estera attraverso contratti derivati (currency swap) a protezione dello specifico rischio.
RISCHI CONNESSI AI CONTRATTI DI FINANZIAMENTO VIGENTI 	I contratti di finanziamento vigenti prevedono il rispetto di vincoli finanziari e di clausole di fare e non fare tipiche di tali contratti.	Il mancato rispetto di tali vincoli e clausole potrebbe essere legato ad oggettive impossibilità di assolverle da parte dell'azienda.	Il mancato rispetto di tali vincoli e clausole potrebbe comportare la dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziatori con l'attivazione di azioni coercitive che possono arrivare fino alla richiesta di rimborso anticipato dei finanziamenti interessati.	Monitoraggio degli impegni e delle scadenze connesse, oltre alla valutazione periodica dell'andamento degli indicatori finanziari rilevanti, al fine di prevenire, attraverso eventuali azioni correttive, l'eventuale impatto di fattori che incidono sul rispetto degli impegni assunti. In caso di necessità, attivazione di richieste di <i>waiver</i> delle clausole contrattuali.

4.3. Altre informazioni

4.3.1. Adegua menti e modifiche del quadro normativo di riferimento

Adegua menti e modifiche del quadro normativo di riferimento

Tabella 30 - Segue

Ambito	Aeroporto	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
 Sviluppo infrastrutturale	Fiumicino	Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) sul Master Plan al 2030 (D.Lgs. n.152/2006): Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali n.179/2020.	Procedura approvativa del Master Plan al 2030 dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.	Con il Decreto 179/2020 si è concluso negativamente il procedimento di VIA sul Master Plan al 2030 di Fiumicino. Il Decreto è stato impugnato al TAR Lazio da ADR.
 Sviluppo infrastrutturale	Fiumicino	Decreto 16/01/2020 di adozione del Piano di Gestione e Regolamento attuativo della Riserva Statale del Litorale Romano.	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.	Il Piano conferma i limiti edificatori imposti su alcune aree della Riserva interessate dallo sviluppo dello scalo di Fiumicino (c.d. Aree di tipo 1). Il Piano è stato impugnato al TAR Lazio da ADR.
 Sviluppo infrastrutturale	Fiumicino	Legge 11 settembre 2020, n. 120 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale".	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.	Modifica dell'articolo 6, comma 3-ter del D.Lgs 152/2006 con la possibilità di utilizzare, anche per i piani di sviluppo aeroportuale, l'istituto della VIA integrata con la Valutazione Ambientale Strategica.
 Proposta tariffaria 2020	Fiumicino e Ciampino	Direttiva 2009/12/CE - "Procedura di consultazione tra gestore ed utenti aeroportuali per i contratti di programma in deroga e ordinari" emessa da ENAC il 31 ottobre 2014, integrata dal paragrafo 5.2.1 del Modello di Regolazione dei Diritti Aeroportuali per aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri annui emesso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) il 6 luglio 2017.	Aggiornamento dei corrispettivi regolati relativi all'annualità 2020 (01.03.2021-28.02.2022).	ADR sta verificando, con ENAC, l'applicabilità della nuova disciplina al progetto di espansione ad EST dello scalo di Fiumicino. Il 5 agosto 2020, ADR ha avviato la consultazione degli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino in merito alla proposta di aggiornamento tariffario. L'audizione pubblica degli Utenti si è svolta il 13 ottobre 2020 in modalità telematica e il 24 novembre 2020 si sono conclusi i lavori per le consultazioni.
 Consultazione ART sui modelli di regolazione tariffaria	Fiumicino e Ciampino	Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera n. 92/2017, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei predetti diritti anche con riferimento ai gestori - come ADR- che operano sulla base di un contratto di programma in deroga.	Subentro dell'ART all'ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC.	Il 30 dicembre 2020 sono stati trasmessi agli organismi competenti i corrispettivi relativi all'anno 2021. La Delibera è stata impugnata da ADR al TAR Lazio, con motivi aggiunti al precedente ricorso con cui aveva impugnato la Delibera di avvio del procedimento di revisione dei modelli da parte di ART.

Adeguamenti e modifiche del quadro normativo di riferimento

Tabella 30 - Segue

Ambito	Aeroporto	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
Atto Unico/Convenzione Contratto di Programma 	Fiumicino e Ciampino	L'art. 202 del D.L. 34/20 (D.L. Rilancio), modificato dalla legge di conversione n. 77/2020 con il nuovo comma 1-bis, ha previsto che "in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto".	Diluizione effetti economici crisi da pandemia da COVID-19.	La concessione di ADR è prorogata <i>ope legis</i> fino al 30 giugno 2046.
Emergenza sanitaria da COVID-19 	Fiumicino	Ordinanza del Presidente della Regione Lazio 11 settembre 2020, n. Z00058 recante disposizioni in materia di sperimentazione di test preventivi ai passeggeri in partenza sulla tratta Roma Fiumicino – Milano Linate	incremento passeggeri sulla tratta Roma Fiumicino – Milano Linate.	L'Ordinanza dispone l'avvio della sperimentazione – fino a due voli operativi al giorno – di voli definiti Covid-tested sulla tratta Roma Fiumicino – Milano Linate, su cui trasportare solo passeggeri risultati negativi al COVID-19, a seguito di test obbligatorio antigenico rapido eseguito prima dell'imbarco o a seguito di presentazione di certificazione attestante il risultato negativo di un test molecolare (RT PCR) o antigenico effettuato nelle 72 ore precedenti l'imbarco.
Emergenza sanitaria da COVID-19 	Fiumicino	Ordinanza del Ministero della Salute del 23 novembre 2020 ("Misure urgenti per la sperimentazione di voli Covid-tested").	incremento sullo scalo di Fiumicino, del traffico proveniente da Francoforte, Monaco di Baviera, Atlanta, New York.	L'Ordinanza - in via sperimentale - consente ai passeggeri in ingresso nel territorio nazionale con i voli nella stessa elencati di non rispettare gli obblighi di sorveglianza sanitaria e di isolamento fiduciario (laddove previsto). Per potersi imbarcare sui voli c.d. "Covid-tested" i passeggeri devono presentare il risultato negativo di un test antigenico rapido eseguito prima dell'imbarco o a seguito di presentazione di certificazione attestante il risultato negativo di un test molecolare (RT PCR) o antigenico, effettuato per mezzo di tampone non oltre le 48 ore precedenti all'imbarco.

Adeguamenti e modifiche del quadro normativo di riferimento

Tabella 30 - Segue

Ambito	Aeroporto	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
<p>Emergenza sanitaria da COVID-19</p> 	Fiumicino e Ciampino	Legge 30 dicembre 2020, n.178 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (Legge di Bilancio 2021) – Articolo 1 Commi 715-720.	Istituzione presso il MIT di un Fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers, per la compensazione dei danni subiti a causa del COVID-19.	<p>Nel caso in cui il totale dei contributi spettanti alle aziende risulti superiore rispetto alle risorse stanziare, la norma prevede che l'entità del contributo riconosciuto a ciascuna società sia proporzionale a quello ad essa spettante rispetto al totale, e comunque non superiore al 20% delle risorse complessive stanziare (ossia 90 milioni di euro).</p> <p>La norma, infine, autorizza il MIT, nelle more del perfezionamento dell'iter autorizzativo del presente regime di Aiuti di Stato da parte della Commissione europea, ad erogare ai gestori aeroportuali che ne facciano richiesta un importo non superiore a 315 milioni di euro, a titolo di anticipazione.</p> <p>Termini e modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché criteri di determinazione e di erogazione dello stesso verranno definiti – nel rispetto dei criteri delineati nella norma stessa "al fine di evitare sovra-compensazioni" – con decreto del MIT di concerto con il MEF.</p>
<p>BREXIT</p> 	Fiumicino e Ciampino	EU-UK Trade Cooperation Agreement del 24 dicembre 2020.	Mantenimento dei collegamenti da e per la Gran Bretagna.	Al fine di scongiurare gli effetti della Hard Brexit in diversi settori, tra cui quello dell'aviazione civile, UE e UK hanno raggiunto questo accordo che è provvisoriamente esecutivo dal 1° gennaio 2021 fino al 28 febbraio 2021, data entro la quale le Parti dovranno completare rispettivi passaggi istituzionali per la ratifica dello stesso ai fini della sua entrata in vigore definitiva.
<p>Inquinamento acustico</p> 	Ciampino	DM n. 345/2018 Approvazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore.	Limitazione del numero di voli in partenza e in arrivo; monitoraggio del rumore.	L'avvio della limitazione a n. 65 movimenti/giorno prevista dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore è stata temporaneamente "sospesa" a seguito della sentenza del TAR Lazio del 24 febbraio 2020.

Adeguamenti e modifiche del quadro normativo di riferimento

Tabella 30

Ambito	Aeroporto	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
Responsabilità amministrativa degli enti 	Fiumicino e Ciampino	Nuovi reati rilevanti ai sensi del D.Lgs 231/2001 introdotti dal D.L. 124/19 convertito in L. 157/2019 (c.d. D.L. Fiscale) e dal D. Lgs. 75/2020 "Attuazione della direttiva (UE) 2017/1371 relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale".	Le Società del Gruppo ADR hanno provveduto ad aggiornare i rispettivi Modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 in relazione alle novità normative intervenute.	Sono stati inseriti nel catalogo dei reati c.d. "presupposto" della responsabilità amministrativa degli enti ex D. Lgs. n. 231/2001 alcuni illeciti in materia tributaria di cui al D. Lgs n. 74/2000 e ulteriori fattispecie di reato individuate nell'ambito dell'attuazione direttiva (UE) 2017/1371 (c.d. direttiva PIF).
Appalti Pubblici 	Fiumicino e Ciampino	D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77.	Modificate alcune disposizioni in materia di appalti pubblici.	Il decreto ha previsto (i) fino al 31 dicembre 2020, l'esonero per le stazioni appaltanti e gli operatori economici dal versamento dei contributi in favore dell'ANAC per tutte le gare avviate dalla data di entrata in vigore del D.L.; (ii) per le gare da avviare e per le gare in corso alla data di entrata in vigore del D.L., previsto la possibilità - fino al 30 giugno 2021 (termine poi prorogato al 31 dicembre 2021 dal c.d. Decreto Milleproroghe) - di incrementare fino al 30% l'importo dell'anticipazione del prezzo da riconoscere agli appaltatori ai sensi del codice appalti.
Appalti Pubblici 	Fiumicino e Ciampino	D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 11 settembre 2020, n. 120.	Disposizioni in materia di appalti pubblici.	Il decreto ha introdotto diverse modifiche alla disciplina in materia di appalti pubblici.





5. EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO



5. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Andamento del traffico al 28 febbraio 2021

L'andamento del traffico sul Sistema Aeroportuale Romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 28 febbraio 2021) al fine di fornire un ulteriore aggiornamento circa le più recenti conseguenze dell'epidemia da COVID-19 sul traffico aereo negli scali di Fiumicino e Ciampino. Il persistere di un elevato numero di contagi e decessi sta, infatti, impedendo un allentamento delle misure restrittive e ritardando la ripresa del traffico aereo in Europa e nel mondo.

A livello di sistema aeroportuale (Fiumicino + Ciampino) dall'inizio dell'anno i passeggeri trasportati sono diminuiti, rispetto al 2020, dell'88,5% e i movimenti aerei del 75,8%.

Seguendo l'andamento dei singoli aeroporti:

Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 28 febbraio 2021, il principale scalo italiano ha consuntivato un volume di traffico pari a circa 659 mila passeggeri, in calo dell'87,2% rispetto allo stesso periodo del 2020 ed in linea con il trend fortemente negativo rilevato nei mesi finali dello scorso anno.

I movimenti aerei hanno registrato un calo lievemente più contenuto, pari al 77,7%. In questo periodo sono transitati in media circa 11 mila passeggeri al giorno, contro gli oltre 87 mila dello stesso periodo del 2020. Il traffico domestico, pari ad oltre il 50% del totale passeggeri di Fiumicino, nel periodo considerato ha registrato un minor calo del traffico, pari al -76,4%; al contrario, il traffico internazionale, a causa delle restrizioni alla mobilità adottate in gran parte del mondo, registra un crollo pari al -91,3%, superiore alla media dello scalo.

Ciampino

Anche lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio-28 febbraio 2021, una forte contrazione del traffico, pari al -95,8%. L'operatività commerciale sullo scalo ha risentito delle ulteriori cancellazioni operate dai vettori nel periodo successivo alle vacanze natalizie; la contrazione dei movimenti commerciali è stata infatti pari al -87,9% a fronte di un calo del totale movimenti pari al -65,9% nel periodo considerato.

Altri avvenimenti significativi

- A seguito delle interlocuzioni già avviate con ENAC, ADR, in data 22 gennaio 2021, ha trasmesso all'Ente la nuova declinazione del piano di sviluppo aeroportuale (il Nuovo PSA) pienamente rispondente alle previsioni dell'art. 1, comma 4, della Conven-

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano ¹

Tabella 31

¹Dati provvisori.

	1° gen.-28 feb. 2021	1° gen.-28 feb. 2020	Δ%
Movimenti (n.)	11.675	48.318	(75,8%)
Fiumicino	9.042	40.596	(77,7%)
Ciampino	2.633	7.722	(65,9%)
Passeggeri (n.)	696.701	6.060.259	(88,5%)
Fiumicino	659.227	5.159.344	(87,2%)
Ciampino	37.474	900.915	(95,8%)
Merci (t)	14.948	25.298	(40,9%)
Fiumicino	12.394	22.492	(44,9%)
Ciampino	2.554	2.806	(9,0%)

zione vigente che individua nella realizzazione di un sistema infrastrutturale finalizzato a “garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale adeguato ai volumi di traffico stimati alle diverse soglie temporali (100 milioni di passeggeri all’anno 2044)” l’oggetto da conseguire mediante gli strumenti convenzionali individuati dall’art. 17, comma 34-*bis*, del D.L. n. 78 del 2009 convertito dalla Legge n. 102 del 2009. Tale Piano rappresenta la soluzione individuata dalla Società a seguito dell’irrealizzabilità del Master Plan al 2030 (c.d. Master Plan di Fiumicino Nord) sulla cui compatibilità ambientale il MATTM ha espresso parere negativo con il DM n.79/20.

- La sperimentazione sui voli Covid-tested dagli Stati Uniti, approvata come unico scalo in Italia per i voli dagli Stati Uniti con ordinanza del Ministero della Salute di concerto con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero degli Affari Esteri del 23 novembre 2020, lanciata a Fiumicino dall’8 dicembre, mostra che solo 5 passeggeri su un totale complessivo di 3.824 sono risultati positivi al COVID-19, con un tasso di positività di appena lo 0,13% (dati al 28 gennaio 2021). ADR ha ottenuto la proroga della fase sperimentale al 5 marzo e sta lavorando per coinvolgere più compagnie aeree, aeroporti e istituzioni per promuovere protocolli efficaci, sostenibili e omogenei in tutta Europa.
- In data 11 febbraio 2021, è diventato operativo il nuovo Centro Vaccini della Regione Lazio realizzato per la prima volta in uno scalo italiano, grazie alla collaborazione con ADR e la Croce Rossa Italiana. La struttura di circa 1.500 metri quadri interamente coperti e riscaldati, che sarà in grado di somministrare fino a tremila dosi di vaccino giornaliero quando opererà 24 ore al giorno, è stata allestita presso il parcheggio Lunga sosta dell’aeroporto di Fiumicino, dove, dallo scorso settembre, è attiva l’area Drive in per i test COVID-19.
- In data 21 gennaio 2021, a seguito dell’avverarsi delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita siglato a fine dicembre 2020, ADR ha acquisito la partecipazione, pari al 100% del ca-

pitale, detenuta da Pavimental S.p.A. in ADR Infrastrutture S.p.A., società alla quale Pavimental aveva precedentemente conferito, con efficacia dal 1° gennaio 2021, il ramo di azienda dedicato alle attività aeroportuali. Il prezzo di acquisto corrisposto è pari a 12,2 milioni di euro. Tale operazione è motivata dall’interesse di ADR ad affidare “in house” i lavori di realizzazione del piano di sviluppo aeroportuale a garanzia del controllo diretto dei tempi e della qualità esecutiva.

- In data 22 gennaio 2021, ha accettato l’offerta vincolante presentata da Autostrade per l’Italia S.p.A. per l’acquisto da ADR della quota da questa detenuta nel capitale di Pavimental S.p.A. (20%). Il completamento dell’operazione di compravendita è previsto entro il mese di marzo p.v.
- Nell’ambito del progetto di riorganizzazione avviato dal Gruppo Atlantia e finalizzato a riportare le attività di supporto ingegneristico svolte sinora da Spea Engineering S.p.A. nell’ambito dei gruppi appartenenti ai relativi committenti, in data 26 febbraio 2021, la società del Gruppo ADR, ADR Ingegneria S.p.A., ha sottoscritto il contratto preliminare di affitto del ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. dedicato alle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale. Il contratto ha durata di due anni, rinnovabili tacitamente per ulteriori due, con facoltà di recesso “ad nutum” di entrambe le parti con preavviso di 6 mesi. Il canone di affitto è pari a 133 mila euro fisso ed immutabile per l’intero periodo di durata del contratto.





6. EVOLUZIONE PREVEDIBILE
DELLA GESTIONE

7. PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA
DEGLI AZIONISTI



6. Evoluzione prevedibile della gestione

I piani vaccinali messi a punto ed in corso di implementazione in numerosi Paesi, inducono oggi ad un primo cauto ottimismo, ma i tempi per una apprezzabile ripresa dell'attività rimangono, per il nostro settore, ancora assai incerti e comunque lunghi.

È perciò assai probabile che il 2021 rimarrà, come è stato per il 2020, un anno pesantemente impattato dalla crisi pandemica con riflessi prevedibilmente negativi sulla redditività dell'esercizio.

Con queste premesse, risulta ancora evidente la necessità di proseguire, anche per tutto l'esercizio 2021, con l'implementazione di iniziative di contenimento dei costi operativi e di salvaguardia dei livelli di liquidità da ottenere grazie anche, qualora ne ricorreranno i presupposti, al contributo di ulteriori fonti di finanziamento. In un contesto in cui il significativo impegno di investimento per il buon mantenimento delle infrastrutture esistenti rimane pienamente confermato dalla Società, unitamente alle principali progettualità di sviluppo, seppur opportunamente riprogrammate. Non diminuirà, altresì, l'impegno concentrato sulla risposta alla crisi epidemica in termini di misure di protezione e prevenzione dal contagio, oltre alla continua ricerca di soluzioni innovative, attuate in coordinamento con le autorità competenti nazionali e promosse a livello internazionale, tese a favorire procedure di viaggio sicure sotto il profilo sanitario e semplici da attuare per i viaggiatori.

Anche se i livelli di attività pre-crisi non potranno essere recuperati nel breve termine, il mantenimento di livelli eccellenti di qualità del servizio, così come l'attenzione agli obiettivi ambientali e di sostenibilità ed il crescente impegno sul fronte dell'innovazione rimangono tra le ambizioni prioritarie del Gruppo ADR, nella certezza che proprio su questi ambiti si fonderanno le basi per accelerare la ripresa dello sviluppo futuro del traffico.

Pertanto, il Gruppo proseguirà nel percorso già intrapreso nel 2020 per migliorare continuamente i propri processi, operazioni e l'organizzazione al fine di dotarsi di un modello operativo agile ed idoneo ad intercettare tempestivamente i cambiamenti derivanti dallo scenario post-Covid.

7. Proposte all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 evidenzia una perdita di euro 143.353.202,93. Vi proponiamo, pertanto, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2020 che evidenzia una perdita di euro 143.353.202,93, preso atto dei documenti corredati ad esso;
2. di ripianare la perdita mediante l'utilizzo, di pari importo, degli utili portati a nuovo.

Il Consiglio di Amministrazione



A photograph of an airport tarmac at dusk. The sky is a mix of deep blue and purple. In the background, several Emirates aircraft are parked, their tails featuring the distinctive white and red chevron logo. The foreground shows a dark asphalt surface with white markings, including the number '9'. A vertical white line is positioned to the left of the main text.

2. BILANCIO CONSOLIDATO

AL 31 DICEMBRE 2020



Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	113
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	114
Conto economico consolidato	116
Conto economico complessivo consolidato	117
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	118
Rendiconto finanziario consolidato	120
NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	123
1. Informazioni generali	124
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	124
3. Perimetro e principi di consolidamento	125
4. Principi contabili applicati	127
5. Contratto di concessione	140
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	144
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	178
8. Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	187
9. Altre garanzie, impegni e rischi	188
10. Rapporti con parti correlate	202
11. Altre informazioni	206
12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	211
ALLEGATI	213
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	214
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	217



PROSPETTI CONSOLIDATI
DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA



Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Attività

(Migliaia di euro)

	Note	31.12.2020		31.12.2019	
		<i>di cui correlate</i>		<i>di cui correlate</i>	
Attività non correnti					
Attività materiali	6.1	51.964		53.955	
Diritti concessori		2.435.782		2.422.626	
Altre attività immateriali		45.190		55.301	
Attività immateriali	6.2	2.480.972		2.477.927	
Partecipazioni	6.3	37.285		64.347	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	1.188		1.705	
Attività per imposte anticipate	6.5	91.227		50.627	
Altre attività non correnti	6.6	458		401	
Totale attività non correnti		2.663.094		2.648.962	
Attività correnti					
Rimanenze		5.635		4.197	
Crediti commerciali		256.924	3.154	305.416	3.181
Attività commerciali	6.7	262.559	3.154	309.613	3.181
Altre attività finanziarie correnti	6.4	1.350	1.350	1.515	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	3.981	3.618	7.851	7.470
Altre attività correnti	6.9	34.826	487	15.637	514
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	1.097.229		500.885	
Totale attività correnti		1.399.945	8.609	835.501	12.515
TOTALE ATTIVITÀ		4.063.039	8.609	3.484.463	12.515

Patrimonio netto e passività
(Migliaia di euro)

	Note	31.12.2020		31.12.2019	
			<i>di cui correlate</i>		<i>di cui correlate</i>
PATRIMONIO NETTO					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		1.073.332		877.081	
Utile (perdita) dell'esercizio		(143.684)		245.161	
		991.873		1.184.467	
Patrimonio netto di pertinenza di terzi		0		0	
Totale patrimonio netto	6.11	991.873		1.184.467	
PASSIVITÀ					
Passività non correnti					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	15.745		14.893	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	149.293		133.439	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	17.238		19.082	
Fondi per accantonamenti non correnti		182.276		167.414	
Prestiti obbligazionari		1.006.473		1.115.670	252.704
Finanziamenti a medio-lungo termine		873.671		207.198	
Strumenti finanziari - derivati		161.238		140.076	
Altre passività finanziarie		1.820		1.704	
Passività finanziarie non correnti	6.15	2.043.202		1.464.648	252.704
Altre passività non correnti	6.16	0		7.479	790
Totale passività non correnti		2.225.478		1.639.541	253.494
Passività correnti					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	1.115		3.038	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	47.740		55.563	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	8.793		3.392	
Fondi per accantonamenti correnti		57.648		61.993	
Debiti commerciali	6.17	170.274	48.013	216.352	84.709
Passività commerciali		170.274	48.013	216.352	84.709
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		431.431		129.848	453
Strumenti finanziari - derivati		59.706		35.534	
Passività finanziarie correnti	6.15	491.137		165.382	453
Passività per imposte correnti	6.8	26		32.020	19.070
Altre passività correnti	6.18	126.603	845	184.708	3.652
Totale passività correnti		845.688	48.858	660.455	107.884
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		4.063.039	48.858	3.484.463	361.378



Conto economico consolidato

Conto economico consolidato

(Migliaia di euro)

	Note	2020		2019	
		<i>di cui correlate</i>		<i>di cui correlate</i>	
Ricavi					
Ricavi da gestione aeroportuale		260.716	4.181	941.479	14.389
Ricavi per servizi di costruzione		98.882		174.386	
Altri ricavi operativi		12.436	1.067	13.234	1.188
Totale ricavi	7.1	372.034	5.248	1.129.099	15.577
Costi					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(11.391)	0	(21.085)	(10.219)
Costi per servizi	7.3	(229.883)	(72.691)	(343.948)	(147.046)
Costo per il personale	7.4	(120.007)	(443)	(168.901)	(2.519)
Canoni concessori		(8.299)		(36.728)	
Costo per godimento beni di terzi		(895)		(1.400)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo					
infrastrutture aeroportuali	6.13	(6.753)		(5.726)	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per					
rischi ed oneri	6.14	956		(1.360)	
Altri costi		(11.560)	(17)	(14.010)	(14)
Altri costi operativi	7.5	(26.551)	(17)	(59.224)	(14)
Ammortamento attività materiali	6.1	(15.349)		(15.561)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(85.733)		(85.377)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(6.754)		(6.130)	
Ammortamenti		(107.836)		(107.068)	
Totale costi		(495.668)	(73.151)	(700.226)	(159.798)
RISULTATO OPERATIVO		(123.634)		428.873	
Proventi finanziari		1.551		16.605	3.520
Oneri finanziari		(73.421)	(1.082)	(56.333)	(13.429)
Utili (perdite) su cambi		13.553		(12.356)	
Proventi (oneri) finanziari	7.6	(58.317)	(1.082)	(52.084)	(9.909)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate					
contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	342		(8.640)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(181.609)		368.149	
Imposte sul reddito	7.8	37.925		(122.988)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE		(143.684)		245.161	
IN FUNZIONAMENTO		(143.684)		245.161	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(143.684)		245.161	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		(143.684)		245.161	
Utile (perdita) di pertinenza di terzi		0		0	

Conto economico complessivo consolidato

Conto economico complessivo consolidato (Migliaia di euro)

	Note	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(143.684)	245.161
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	6.15	(31.989)	(51.112)
Effetto fiscale		6.825	13.118
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		(81)	30
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(25.245)	(37.964)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	6.12	(174)	(713)
Effetto fiscale		(57)	172
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	6.3	(27.591)	0
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(27.822)	(541)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	6.15	1.539	1.541
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(51.528)	(36.964)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		(195.212)	208.197
di cui:			
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		(195.212)	208.197
Utile (perdita) di pertinenza di terzi		0	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato (Migliaia di Euro)

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge
Saldo al 31 dicembre 2018	62.225	12.462	667.389	(51.654)
Utile dell'esercizio				
Altre componenti dell'utile complessivo:				(36.453)
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				(36.453)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale				
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto				
Utile complessivo dell'esercizio				(36.453)
Distribuzione dividendi (saldo)				
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo				
Altre variazioni				
Saldo al 31 dicembre 2019	62.225	12.462	667.389	(88.107)
Utile (perdita) dell'esercizio				
Altre componenti dell'utile complessivo:				(23.625)
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				(23.625)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale				
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto				
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni				
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				(23.625)
Destinazione utile dell'esercizio precedente				
Altre variazioni				
Saldo al 31 dicembre 2020	62.225	12.462	667.389	(111.732)

Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	Riserva da utili/(perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio (al netto acconto sui dividendi)	Totale	Patrimonio netto di terzi	Totale patrimonio netto
32	0	284.053	132.369	1.106.876	0	1.106.876
			245.161	245.161		245.161
30		(541)		(36.964)		(36.964)
				(36.453)		(36.453)
		(541)		(541)		(541)
30				30		30
30		(541)	245.161	208.197		208.197
			(130.672)	(130.672)		(130.672)
		1.697	(1.697)			0
(51)		117		66		66
11	0	285.326	245.161	1.184.467	0	1.184.467
			(143.684)	(143.684)	0	(143.684)
(81)	(27.591)	(231)		(51.528)	0	(51.528)
				(23.625)	0	(23.625)
		(231)		(231)	0	(231)
(81)				(81)	0	(81)
	(27.591)			(27.591)		(27.591)
(81)	(27.591)	(231)	(143.684)	(195.212)	0	(195.212)
		245.161	(245.161)		0	0
267		2.351		2.618	0	2.618
197	(27.591)	532.607	(143.684)	991.873	0	991.873

Rendiconto finanziario consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di euro)

	Note	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(143.684)	245.161
Rettificato da:			
Ammortamenti	6.1/6.2	107.836	107.068
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	38.848	53.342
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	7.6	1.275	2.103
Variazione altri fondi		2.315	(3.836)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(342)	8.640
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		(34.317)	6.467
Altri costi (ricavi) non monetari		11.367	8.597
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni		(111.921)	70.858
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)		(128.623)	498.400
Investimenti in attività materiali (*)	6.1	(13.511)	(21.919)
Investimenti in attività immateriali (**)	6.2	(108.144)	(210.674)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	(32.095)	(47.616)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni		(1)	0
		12.765	15.558
Variazione netta delle altre attività non correnti		(57)	7
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)		(141.043)	(264.644)
Dividendi corrisposti		0	(130.672)
Emissione di prestiti obbligazionari		297.732	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine		678.818	70.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		(112.500)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		1.795	(234)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		165	(165)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)		866.010	(61.071)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		596.344	172.685
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	6.10	500.885	328.200
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	6.10	1.097.229	500.885

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 1.698 mila euro nel 2020;

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 124 mila euro nel 2020 e 25.079 mila euro nel 2019.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario (Migliaia di euro)

	2020	2019
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	24.522	106.085
Interessi attivi incassati	1.284	177
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.767	45.296





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 un rapporto concessorio sottoscritto tra l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (“ENAC”) e ADR stessa. Il 21 dicembre 2012 è stata approvata dal Presidente del Consiglio dei Ministri la nuova Convenzione-Contratto di Programma (“Contratto di Programma”), sottoscritta fra ADR ed ENAC il 25 ottobre 2012 in base alla quale ADR assume il compito di gestire il sistema aeroportuale direttamente e indirettamente attraverso le società controllate, a cui sono state attribuite specifiche attività. La concessione scade il 30 giugno 2046.

La Capogruppo ha sede legale in Fiumicino, Via Pier Paolo Racchetti, 1, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651.

La durata della Società è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050, salvo proroga.

Alla data del presente Bilancio consolidato, Atlantia S.p.A. (“Atlantia”) è l’azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.842.015, pari al 99,385% 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 4 marzo 2021 e sottoposto a revisione contabile da parte di EYS.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 2020 è stato predisposto ai sensi dell’art. 2 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* (IFRS) emanati dall’*International Accounting Standards Board* (IASB) e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio.

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

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

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

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

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

3. Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato comprende il Bilancio di ADR e delle sue controllate al 31 dicembre 2020 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscono il potere sulle attività rilevanti dell'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento. Le entità controllate sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo e sono escluse dal perimetro dalla data nella quale il Gruppo ne perde il controllo. L'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento è riportato nell'Allegato 1 "Elenco delle partecipazioni". Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2019.

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

- elimina le attività (incluso l'avviamento) e le passività della controllata;
- elimina i valori contabili di tutte le quote di minoranza nella ex controllata;
- elimina le differenze cambio cumulate rilevate nel patrimonio netto;
- rileva il fair value del corrispettivo ricevuto;

- rileva il fair value di tutte le quote di partecipazione mantenute nella ex controllata;
- rileva l'utile o la perdita nel conto economico;
- riclassifica la quota di competenza della controllante delle componenti in precedenza rilevate nel conto economico complessivo nel conto economico o negli utili a nuovo, come appropriato.

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

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle imprese consolidate con il metodo dell'integrazione globale sono assunte integralmente nel Bilancio consolidato;
- il valore contabile delle partecipazioni è eliminato a fronte della corrispondente frazione del patrimonio netto delle imprese partecipate attribuendo ai singoli elementi dell'attivo e del passivo il loro valore corrente alla data di acquisizione del controllo;
- qualora necessario, sono effettuate rettifiche ai bilanci delle imprese controllate per allineare i criteri contabili utilizzati a quelli adottati dal Gruppo;
- la quota di interessenza degli Azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo;
- gli utili e le perdite non ancora realizzati per il Gruppo, in quanto derivanti da operazioni tra società del Gruppo stesso, sono eliminati, così come le partite di ammontare significativo che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate;
- le rettifiche di consolidamento tengono conto, quando applicabile, del loro effetto fiscale differito;
- i dividendi percepiti nell'esercizio da parte delle società controllate e contabilizzati nel conto economico della Controllante come proventi da partecipazione sono eliminati con contropartita "utili portati a nuovo".



Aggregazioni aziendali

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

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

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

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al fair value alla data di acquisizione. La variazione del fair value del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività, quale strumento finanziario che sia nell'oggetto dell'IFRS 9, 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 dell'IFRS 9, è misurato al fair value con le variazioni di fair value rilevate nel conto economico. 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 a 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. 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 2020. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente.

Si segnala che con decorrenza 1° gennaio 2020, è entrato in vigore l'emendamento all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform" che modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma degli Interbank Offered Rates (IBOR), in attesa del suo completamento, sulla valutazione dell'efficacia delle coperture attraverso strumenti finanziari derivati. In particolare l'emendamento richiede (fase 1 del progetto di implementazione previsto dallo IASB) di fornire informazioni in merito alle relazioni di copertura potenzialmente interessate dalla riforma dei tassi IBOR, prevedendo una temporanea sospensione di taluni specifici requisiti di hedging previsti dall'IFRS 9; tali informazioni sono illustrate nella nota 6.15, cui si rinvia.

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. Quando 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:

- terreni: 0%;
- fabbricati: 4%;
- impianti e macchinari: dal 10% al 25%;
- attrezzature: dal 10% al 25%;
- altri beni: dal 10% al 25%.

I beni materiali detenuti con contratto di leasing sono contabilizzati come attività materiali, inizialmente in contropartita del relativo debito, ad un valore pari al relativo fair value o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti contrattualmente. Il canone corrisposto è scomposto nelle sue componenti di onere finanziario, contabilizzato a conto economico, e di rimborso del capitale, iscritto a riduzione del debito finanziario.

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore ("impairment test"), così come descritto nello specifico paragrafo. Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso e l'eventuale utile o perdita che ne deriva (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato a conto economico nell'esercizio di alienazione.

Eventuali costi di manutenzione ordinaria sono addebitati al conto economico.

Attività immateriali

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



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

Elemento peculiare delle imprese che, come ADR, operano in regime di concessione è costituito dall'iscrizione dei c.d. "Diritti concessori" che rappresentano, sulla base dei principi contabili applicabili ed in particolare dell'IFRIC12, il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti, ecc.) detenuti in regime di concessione e rispetto ai quali, quindi, la società non ha facoltà di esercitare alcun diritto di proprietà. Per tale attività immateriale, quindi, il valore di rilevazione è il costo e può includere: a) il fair value del corrispettivo 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 sono iscritte al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali, solo quando quest'ultimo può essere valutato attendibilmente e quando le stesse attività sono identificabili, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate, a partire dal momento in cui le attività sono disponibili per l'uso, sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione, in relazione alla vita

utile residua. I diritti concessori sono ammortizzati invece lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità con cui i benefici economici affluiranno all'impresa, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, al 30 giugno 2046. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici. Le Altre attività immateriali sono ammortizzate in tre anni.

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

Partecipazioni in imprese collegate e altre imprese

Una collegata è una società sulla quale il Gruppo esercita un'influenza notevole. Per influenza notevole si intende il potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata senza averne il controllo. Le partecipazioni in imprese collegate sono valutate in base al metodo del patrimonio netto. Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata o in una joint venture è inizialmente rilevata al costo. Il valore contabile della partecipazione è aumentato o diminuito per rilevare, 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. I dividendi ricevuti da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione.

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

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al fair value con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. La valutazione al costo di una partecipazione minoritaria è consentita nei limitati casi in cui il costo rappresenti un'adeguata stima del fair value.

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori, mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento dei 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.



Strumenti finanziari

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Strumenti finanziari derivati

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

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

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione sono state effettuate considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le ca-

ratteristiche 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;
- l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa (capitale e interessi).

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

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata applicando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. Il Gruppo iscrive una svalutazione per perdite attese (expected credit loss "ECL") per tutte le attività finanziarie rappresentate da strumenti di debito non detenuti al fair value rilevato a conto economico. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi.

Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi

successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il valore del costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

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

Passività finanziarie

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

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

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

Cancellazione degli strumenti finanziari

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

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 forzosa 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 pre-



cedenza 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 compless-

sivo e non sono oggetto di successiva imputazione a conto economico; il costo per interessi è rilevato a conto economico, tra i proventi (oneri) finanziari.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Tra gli obblighi principali che il contratto di concessione pone a carico della concessionaria vi è quello di garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione (vedi paragrafo Attività immateriali - diritti concessori). A tal fine la concessionaria, oltre alle ordinarie attività di manutenzione, deve pianificare, su base sistematica, i necessari interventi di manutenzione straordinaria e sostitutiva in modo che risulti adempiente rispetto a tale rilevante obbligo concessorio. L'elenco degli interventi di ripristino/sostituzione è parte integrante del piano degli investimenti aziendale che viene elaborato dalle strutture tecniche competenti ed incluso nel piano economico-finanziario di Gruppo.

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali rappresenta, quindi, il valore attuale della stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo a fronte dell'obbligazione contrattuale, posta in capo all'azienda dal contratto di concessione, di esecuzione dei necessari interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e sostituzione dei beni in concessione. Tali oneri, infatti, non potendo essere iscritti ad incremento del valore dei beni nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile (attività immateriali) dei beni a cui sono destinati, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, in quanto rappresentativi del probabile onere che l'azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all'obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione.

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

La classificazione degli interventi tra quelli costituitivi il valore del fondo e quelli di costruzione/miglioria a favore del concedente, si basa su una valutazione aziendale effettuata dai propri tecnici sulla base dei contenuti essenziali dei progetti inclusi nel piano degli investimenti approvato.

Altri fondi per rischi e oneri

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

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

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

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

Le attività destinate alla vendita e le passività connesse ad attività destinate alla vendita, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso

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

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

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

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

Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali e finanziarie e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione da rilevare. Il Gruppo non ha avviamenti o attività immateriali a vita utile indefinita da sottoporre a impairment test annualmente.



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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Tali perdite di valore sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione dell'avviamento. In sede di predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2020 si è fatto riferimento anche alla Raccomandazione ESMA del 20 maggio 2020 in cui, in particolare, è indicato che gli effetti derivanti dalla pandemia da COVID-19 si presume che configurino la presenza di uno o più indicatori di impairment.

Ricavi da contratti con la clientela

La rilevazione dei ricavi da contratti con la clientela è basata sui seguenti cinque step: (i) identificazione del contratto con il cliente; (ii) identificazione delle performance obligation, rappresentate dalle promesse contrattuali a trasferire beni e/o servizi a un cliente; (iii) determinazione del prezzo della transazione; (iv) allocazione del prezzo della transazione alle performance obligation identificate sulla base del prezzo di vendita stand alone di ciascun bene o servizio; (v) rilevazione del ricavo quando la relativa performance obligation risulta soddisfatta, ossia all'atto del trasfe-

rimento al cliente del bene o servizio promesso; il trasferimento si considera completato quando il cliente ottiene il controllo del bene o del servizio, che può avvenire lungo un arco temporale (over time) o in uno specifico momento temporale (at a point in time).

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

In presenza di un corrispettivo variabile, il Gruppo stima l'ammontare del corrispettivo a cui avrà diritto in cambio del trasferimento dei beni e/o servizi promessi al cliente; in particolare, l'ammontare del corrispettivo può variare in presenza di sconti, rimborsi, incentivi, concessioni sul prezzo, bonus di performance, penalità o qualora il prezzo stesso dipenda dal verificarsi o meno di taluni eventi futuri.

Ricavi da leasing

I contratti di leasing, che sostanzialmente lasciano in capo al Gruppo tutti i rischi e benefici della proprietà del bene, sono classificati come leasing operativi. Per il Gruppo i ricavi da leasing fanno riferimento ai canoni attivi e alle royalty e sono rilevati lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. Tali ricavi comprendono quelli derivanti dalla subconcessione a terzi di aree commerciali, uffici, ecc. all'interno delle infrastrutture aeroportuali gestite dal Gruppo e, poiché sostanzialmente afferenti a locazioni di porzioni di infrastruttura, sono regolati dall'IFRS 16. Si evidenzia che i ricavi in esame, in rela-

zione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal sub-concessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo.

Costi

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

Pagamenti basati su azioni

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

Il costo o ricavo nel conto economico rappresenta la variazione del costo cumulato rilevato all'inizio e alla fine dell'esercizio. Nessun costo viene rilevato per i diritti che non arrivano a maturazione definitiva, tranne il caso dei diritti la cui assegnazione è subordinata alle condizioni di mercato o a una condizione di non maturazione; questi sono trattati come se fossero maturati indipendentemente dal fatto che le condizioni di mercato o le altre condizioni di non maturazione a 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 costo minimo 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 correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio netto sono rilevate anch'esse a patrimonio netto e non nel conto economico.

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 2020-2022, si è rinnovato tacitamente il contratto di consolidato fiscale in essere con la controllante Atlantia, a cui aderiscono ADR e alcune imprese controllate.

Stime e valutazioni

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

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

Informativa sui settori di attività

Il Gruppo opera in un unico settore, quello dello sviluppo e della 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:

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

Il 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)", che ha l'obiettivo di rendere più specifica la definizione di "rilevante" ed ha introdotto il concetto di "obscured information", accanto ai concetti di informazione "omessa" o "errata", già presenti nei due principi oggetto di modifica. L'emendamento chiarisce che un'informazione è "obscured" qualora sia

stata descritta in modo tale da produrre per i lettori di un bilancio un effetto simile a quello che si sarebbe prodotto qualora tale informazione fosse stata omessa o errata.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform"

Lo IASB, il 26 settembre 2019, ha pubblicato il documento "Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)", che modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma degli IBOR, tutt'ora in corso, sui flussi di cassa futuri, in attesa del suo completamento. La modifica si è resa necessaria a seguito della relazione "Reforming Major Interest Rate Benchmarks" con cui il Consiglio Europeo per la Stabilità Finanziaria ha emanato alcune raccomandazioni volte a rafforzare gli indici di riferimento esistenti e altri potenziali tassi di riferimento basati sui mercati interbancari e a elaborare tassi di riferimento alternativi pressoché privi di rischio.

L'emendamento, inoltre, richiede alle imprese di fornire informazioni in bilancio in merito alle proprie relazioni di copertura che sono direttamente interessate dalle incertezze generate dalla riforma e a cui applicano le suddette deroghe ed in particolare la circostanza che le imprese possano continuare a rispettare quanto stabilito dagli IFRS presumendo che gli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti non siano modificati a seguito della riforma dei tassi interbancari.

Modifiche all'IFRS3 - Aggregazioni aziendali

Il 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)", che chiarisce che la presenza di un output non è strettamente necessaria per individuare un business se vi è comunque la presenza di un insieme integrato di attività/processi e beni.

Tuttavia, per soddisfare la definizione di business, un insieme integrato di attività/processi e beni deve includere, come minimo, un input e un processo sostanziale che assieme contribuiscono in modo si-

Modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti

	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio, e allo IAS 8 – Principi contabili, variazioni nelle stime contabili e correzione di errori	1° gennaio 2020	novembre 2019
Modifiche all'IFRS 9, allo IAS 39 e all'IFRS 7 - Riforma degli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse	1° gennaio 2020	gennaio 2020
Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali	1° gennaio 2020	aprile 2020
Modifiche all'IFRS 16 – Lease COVID-19 "Related Rent Concessions"	1° giugno 2020	ottobre 2020
Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform (phase 2)"	1° gennaio 2021	gennaio 2021
Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali; IAS 16 Immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020	1° gennaio 2022	Non omologato
Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio - Classificazione delle passività come correnti o non correnti	1° gennaio 2023	Non omologato



gnificativo alla capacità di creare output. A tal fine, lo IASB ha sostituito il termine “capacità di creare output” con “capacità di contribuire alla creazione di output” per chiarire che un business può esistere anche senza la presenza di tutti gli input e processi necessari per creare un output.

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

Modifiche all'IFRS 16 – Lease COVID-19 “Related Rent Concessions”

Il 28 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions”, efficace per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2021 (applicazione anticipata consentita). Le modifiche introdotte ammettono ora un espediente pratico al capitolo “Modifiche del leasing” che permette al locatario di non considerare come una modifica del contratto originario le eventuali concessioni, derivanti dagli effetti del COVID-19, sul pagamento dei canoni. Le suddette modifiche devono, pertanto, essere contabilizzate come se il contratto non fosse stato modificato, rilevando a conto economico gli impatti derivanti dai cambiamenti nei canoni leasing dovuti cui il locatario ha applicato l'espediente pratico. Tale espediente si applica agli incentivi relativi al COVID-19 che riducono i pagamenti dei canoni dovuti entro il 30 giugno 2021, solo se i risultati soddisfatta una serie di condizioni, e non riguarda i locatori. Infine, è richiesto al locatario che adotti l'espediente pratico di fornire apposita informativa in bilancio.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di “Interest Rate Benchmark Reform (phase 2)”

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato il documento “Interest Rate Benchmark Reform - phase 2-(Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)” per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi.

Tali modifiche prevedono un trattamento contabile specifico per ripartire nel tempo le variazioni di valore degli strumenti finanziari o dei contratti di leasing dovute alla sostituzione dell'indice di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse, evitando così ripercussioni immediate sul risultato d'esercizio e inutili cessazioni delle relazioni di copertura a seguito della sostituzione dell'indice di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse.

Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali; IAS 16 Immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020

Il 14 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendments to (i) IFRS 3 Business Combinations; (ii) IAS 16 Property, Plant and Equipment; (iii) IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets (iv) Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020”, le cui disposizioni sono efficaci per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2022, salvo eventuali successivi differimenti. In particolare: (i) con l'“Amendments to IFRS 3 Business Combinations” lo IASB ha aggiornato il riferimento al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard; (ii) attraverso l'“Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment” lo IASB ha introdotto alcune precisazioni, in particolare come non sia consentito dedurre dal costo del cespite l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che il cespite fosse pronto per l'uso.

Tali ricavi di vendita, e i relativi costi, dovranno pertanto essere rilevati a conto economico; (iii) con l'“Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets” lo IASB ha chiarito quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto si configuri, o meno, come contratto oneroso; (iv) infine, attraverso l'“Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020”, sono state apportate variazioni: (1) all'IFRS 1 First-time Adoption of IFRS, semplificandone l'applicazione da parte di

una società controllata che adotta per la prima volta gli standard IFRS dopo che la sua controllante li ha già adottati, in termini di misurazione delle differenze cumulate di traduzione; (2) all'IFRS 9 Financial Instruments, chiarendo che quando si effettua il test del "10%", nel valutare se le modifiche apportate ad una passività finanziaria siano rilevanti (e, quindi comportino la derecognition), devono essere incluse solo le commissioni, pagate o ricevute, tra l'entità ed il prestatore.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio - Classificazione delle passività come correnti o non correnti

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha emesso il documento "Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current", le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva, salvo eventuali successivi differimenti. Le modifiche mirano a promuovere la coerenza nell'applicazione dei requisiti aiutando le società a determinare se i debiti e le altre passività con una data di regolamento incerta debbano essere classificati come correnti (dovuti o potenzialmente da liquidare entro un anno) o non correnti. Inoltre, includono chiarimenti in merito ai requisiti di classificazione, per i debiti che un'entità potrebbe estinguere mediante conversione in strumenti di equity.

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



5. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

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

La concessionaria ADR assicura la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale (costituito dall'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dall'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino) in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali, nonché ai Regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile. La originaria Convenzione per la gestione della concessione n. 2820/74 è stata vigente fino al 21 dicembre 2012 essendo intervenuta, in quella data, l'approvazione con specifico D.P.C.M. del nuovo Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma che disciplina, in un solo documento unitario, sia i rapporti inerenti alla concessione di gestione aeroportuale che i criteri per la determinazione e l'aggiornamento periodico dei corrispettivi applicabili ai c.d. "servizi regolamentati".

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

Durata della concessione

La scadenza della concessione fissata al 30 giugno 2044 – ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-*quater* della L. 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998 – è stata prorogata ope legis al 30 giugno 2046 in

virtù dell'articolo 202, comma 1-*bis* del D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

Le cause di revoca, decadenza e risoluzione del rapporto concessorio sono specificate nell'Atto Unico Convenzione – Contratto di Programma agli artt. 18, 19 e 20, nonché all'art. 20-*bis* per gli effetti previsti alla scadenza naturale del 30 giugno 2046.

Oggetto della concessione

La L. n. 755/1973 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D.Lgs. n. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti. ADR svolge inoltre, sempre in regime di concessione, i servizi di controllo di sicurezza relativi a passeggeri, bagagli a mano e da stiva.

Proventi

"Tutte le entrate di pertinenza dello Stato, comunque conseguibili dalla gestione dei due aeroporti" ai sensi dell'art. 6, comma 1, della L. n. 755/1973 "competono alla società concessionaria".

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

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

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

Il canone concessorio

Il D.L. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio. Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone ("WLU" - Work Load Unit) è stato adottato a seguito del Decreto dell'Agenzia del Demanio 30 giugno 2003 e poi prorogato negli anni a seguire. La WLU corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell'annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell'Agenzia del Demanio, fino al 2021.

L'art. 2, c. 4 dell'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma prevede che, qualora a seguito di disposizioni normative e/o di provvedimenti amministrativi dovesse essere modificata la misura del canone di concessione rispetto a quella vigente al momento della sua stipula, o introdotte forme di tassazione a effetto equivalente a carico della Conces-

sionaria, quest'ultima avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggiore esborso.

ADR versa, inoltre, a ENAC un canone a fronte della concessione dei servizi di controllo di sicurezza ai passeggeri e bagagli, così come previsto dal D.M. n. 85/1999. L'importo è fissato in 0,07 euro a passeggero originante (D.M. 13 luglio 2005). L'obbligo di tale versamento è riportato anche all'art. 2 comma 5 del Contratto di Programma.

Il regime dei beni

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

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

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

Beni ricevuti in concessione

(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	742.197	742.197
Totale	891.302	891.302

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

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

In base a quanto previsto dall'Atto Unico Convenzionale - Contratto di Programma, ADR riceverà, alla scadenza naturale della concessione, un corrispettivo pari al valore residuo degli investimenti realizzati. Il valore residuo sarà desunto dalla contabilità regolatoria.

A oggi, il Gruppo ADR non ha beni in esercizio il cui valore residuo da contabilità regolatoria sia superiore a zero.





6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 Attività materiali

Attività materiali (Migliaia di euro)

	31.12.2019			
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Investimenti
Terreni e fabbricati	15.722	(74)	15.648	184
Impianti e macchinari	94.595	(72.047)	22.548	393
Attrezzature industriali e commerciali	14.359	(12.251)	2.108	553
Altri beni	37.878	(28.811)	9.067	1.794
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.603	0	1.603	9.128
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.238	(1.257)	2.981	1.459
Totale attività materiali	168.395	(114.440)	53.955	13.511

	31.12.2018			
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Investimenti
Terreni e fabbricati	0	0	0	15.722
Impianti e macchinari	96.929	(65.387)	31.542	1.061
Attrezzature industriali e commerciali	14.279	(11.846)	2.433	466
Altri beni	35.158	(25.617)	9.541	2.106
Immobilizzazioni in corso e acconti	811	0	811	1.587
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	0	0	0	978
Totale attività materiali	147.177	(102.850)	44.327	21.919

Le Attività materiali, pari a 51.964 mila euro (53.955 mila euro al 31 dicembre 2019), si riducono nell'anno di 1.991 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti (15.349 mila euro), in parte compensati dagli investimenti dell'esercizio (13.511 mila euro).

Gli investimenti, pari a 13.511 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Attrezzature Industriali e Commerciali (553 mila euro), principalmente relativi ad acquisti termocamere e simil;

- nell'ambito della classe Altri beni (1.794 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 886 mila euro e complessi elettronici sicurezza per 396 mila euro;

- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (9.128 mila euro), principalmente all'installazione di monitor, ledwall ed apparati di rete nella nuova area imbarco A per 1.622 mila euro, alla Sala di Controllo Unica (APOC) per 1.308 mila euro, agli interventi per potenziamento dell'infrastruttura CED per 769 mila euro, a interventi su apparati di rete per 700 mila

			31.12.2020		
Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
(153)	150	0	16.056	(227)	15.829
(9.852)	102	(14)	89.759	(76.582)	13.177
(883)	0	0	14.912	(13.134)	1.778
(3.007)	675	(3)	39.943	(31.417)	8.526
0	(934)	0	9.797	0	9.797
(1.454)	(129)	0	5.118	(2.261)	2.857
(15.349)	(136)	(17)	175.585	(123.621)	51.964

				31.12.2019		
Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni	Variazione Effetto IFRS 16	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
(74)	0	0	0	15.722	(74)	15.648
(10.073)	22	(4)	0	94.595	(72.047)	22.548
(791)	0	0	0	14.359	(12.251)	2.108
(3.366)	793	(6)	0	37.878	(28.811)	9.067
0	(795)	0	0	1.603	0	1.603
(1.257)	0	0	3.260	4.238	(1.257)	2.981
(15.561)	20	(10)	3.260	168.395	(114.440)	53.955

euro, a complessi elettronici per isole I e J dell'area check-in del T3 per 418 mila euro, oltre che ad anticipi erogati a fornitori per 1.698 mila euro;

- nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (1.459 mila euro) per Diritto d'uso su impianti e macchinari (814 mila euro) e su fabbricati (645 mila euro).

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

6.2 Attività immateriali

Attività immateriali (Migliaia di euro)

	31.12.2019			
	Costo	Svalutazione	Fondo amm.to	Valore netto
Diritti concessori				
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(960.517)	1.207.449
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.462.377	0	(247.200)	1.215.177
Totale diritti concessori	3.630.343	0	(1.207.717)	2.422.626
Altre attività immateriali	85.139	(41)	(65.069)	20.029
Anticipi a fornitori	35.272	0	0	35.272
Totale altre attività immateriali	120.411	(41)	(65.069)	55.301
Totale attività immateriali	3.750.754	(41)	(1.272.786)	2.477.927
31.12.2018				
	Costo	Svalutazione	Fondo amm.to	Valore netto
Diritti concessori				
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.167.966	0	(911.233)	1.256.733
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.287.991	0	(211.107)	1.076.884
Totale diritti concessori	3.455.957	0	(1.122.340)	2.333.617
Altre attività immateriali	73.907	(41)	(58.939)	14.927
Anticipi a fornitori	25.784	0	0	25.784
Totale altre attività immateriali	99.691	(41)	(58.939)	40.711
Totale attività immateriali	3.555.648	(41)	(1.181.279)	2.374.328

Le Attività immateriali, pari a 2.480.972 mila euro (2.477.927 mila euro al 31 dicembre 2019) si incrementano di 3.045 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 108.144 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 92.487 mila euro, e per il recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 12.688 mila euro. In relazione alla proroga di due anni della durata della concessione aeroportuale, ossia fino al 30 giugno 2046, è stata rivista la vita utile dei Diritti concessori

con riferimento al valore contabile netto degli stessi risultante al 30 giugno 2020; l'impatto positivo sugli ammortamenti del 2020, derivante dall'allungamento del periodo di ammortamento, è pari a 3.442 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:

Investim.	Amm.ti	Variazione		Costo	Svalutazione	Fondo amm.to	31.12.2020
		Altre variazioni					Valore netto
0	(47.380)	0		2.167.966	0	(1.007.897)	1.160.069
98.882	(38.353)	7		1.561.259	0	(285.546)	1.275.713
98.882	(85.733)	7		3.729.225	0	(1.293.443)	2.435.782
9.138	(6.754)	69		94.346	(41)	(71.823)	22.482
124	0	(12.688)		22.708	0	0	22.708
9.262	(6.754)	(12.619)		117.054	(41)	(71.823)	45.190
108.144	(92.487)	(12.612)		3.846.279	(41)	(1.365.266)	2.480.972

Investim.	Amm.ti	Variazione		Costo	Svalutazione	Fondo amm.to	31.12.2019
		Altre variazioni					Valore netto
0	(49.284)	0		2.167.966	0	(960.517)	1.207.449
174.386	(36.093)	0		1.462.377	0	(247.200)	1.215.177
174.386	(85.377)	0		3.630.343	0	(1.207.717)	2.422.626
11.210	(6.130)	22		85.139	(41)	(65.069)	20.029
25.078	0	(15.590)		35.272	0	0	35.272
36.288	(6.130)	(15.568)		120.411	(41)	(65.069)	55.301
210.674	(91.507)	(15.568)		3.750.754	(41)	(1.272.786)	2.477.927

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

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 51,7 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 15,7 milioni di euro;
- interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei terminal per 6,9 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 6,3 milioni di euro;
- interventi di manutenzione su edifici in subconcessione per 4,0 milioni di euro.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, la pandemia COVID-19 è stata considerata un evento rappresentativo di un indicatore di impairment in quanto ha comportato una drastica riduzione del volume di attività del Gruppo ADR. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19.

Pertanto, conformemente a quanto richiesto dallo IAS 36, è stato effettuato il test di impairment, approvato dal Consiglio di Amministrazione di ADR in data 4 marzo 2021, in relazione ai valori di carico al 31 dicembre 2020 del capitale investito netto del Gruppo che è stato identificato come un'unica Cash Generating Unit ("CGU"). Le due principali aree di attività del Gruppo, aviation e non aviation, costituiscono, infatti, un'unica CGU, sia per la loro stretta interdipendenza che per l'unicità del valore attribuito alla concessione aeroportuale.

L'impairment test è stato effettuato sulla base delle proiezioni dei flussi finanziari del Gruppo che incorporano le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per la durata della concessione. Tali flussi di cassa sono stati ridefiniti tenendo conto delle attese condivise dalle principali fonti esterne di riferimento sulla durata degli effetti della Pandemia sul settore aviation in efficacia delle somministrazioni vaccinali nel 2021, sino al ritorno dei volumi di traffico pre-Co-

vid nel 2024. Il metodo di determinazione del valore recuperabile è quello del cd. "Unlevered Discounted Cash Flow" ed il tasso applicato per l'attualizzazione dei flussi di cassa è pari a 5,78%.

L'impairment test ha evidenziato un valore recuperabile del capitale investito netto del Gruppo ADR significativamente superiore al *carrying amount*.

Le analisi di sensitività del valore recuperabile, determinate incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione sopra indicato, nonché riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita traffico aereo, hanno confermato la piena recuperabilità del capitale investito netto.

Le Altre attività immateriali, pari a 22.482 mila euro (20.029 mila euro al 31 dicembre 2019), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti del 2020, pari a 9.138 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

6.3 Partecipazioni

Partecipazioni (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Imprese collegate			
Pavimental S.p.A.	2.933	3.793	(860)
Spea Engineering S.p.A.	8.089	6.701	1.388
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	11.022	10.494	528
Altre imprese			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	25.087	52.000	(26.913)
Aeroporto di Genova S.p.A.	697	894	(197)
S.A.CAL. S.p.A.	476	957	(481)
Consorzio CAIE	1	1	0
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	1	0
Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.	1	0	1
	26.263	53.853	(27.590)
Totale	37.285	64.347	(27.062)

Le Partecipazioni ammontano a 37.285 mila euro, con un decremento di 27.062 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 dovuto a:

- riduzione del valore della partecipazione in Pavimental S.p.A. ("Pavimental") (20% del capitale) di 860 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -928 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita dell'esercizio della partecipata), -77 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e +145 mila euro a patrimonio netto. La società opera nel settore delle costruzioni, manutenzioni, ammodernamento delle pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali;
- incremento del valore della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. ("Spea Engineering") (20%) pari a 1.388 mila euro, per effetto combinato dell'imputazione del valore pro quota (-3.060 mila euro) della perdita conseguita nel 2020 dalla società, secondo il metodo del patrimonio netto, e del parziale

ripristino della svalutazione effettuata nel bilancio 2019 (+4.330 mila euro). Si segnala, infatti, che nel 2019, in assenza dei dati contabili di chiusura della partecipata, si era provveduto ad eseguire una svalutazione di -8.847 mila euro. La valutazione con il metodo del patrimonio netto ha determinato, inoltre, un effetto di -4 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e +122 mila euro a patrimonio netto;

- riduzione del valore della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A. ("Azzurra") (7,77%) pari a -26.913 mila euro per effetto della valutazione al fair value, basata sui flussi di cassa attesi come risultanti dall'ultimo aggiornamento del piano della società che riflette gli impatti del COVID-19;
- riduzione del valore delle partecipazioni in Aeroporto di Genova S.p.A. ed in S.A.CAL. S.p.A. (rispettivamente -197 mila euro e -481 mila euro) per effetto della valutazione al fair value delle due società basate sulle migliori informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio;



- acquisizione, in data 19 marzo 2020, di una quota di capitale nella società consortile Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra, pari al 7,77% del capitale, in favore di alcuni creditori finanziari della medesima società (portatori di prestiti obbligazionari e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra, ADR ha prestato ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima, una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

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

6.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

Altre attività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12.2020			31.12.2019		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Altre attività finanziarie						
Altre attività finanziarie	2.538	1.350	1.188	3.220	1.515	1.705
Totale altre attività finanziarie	2.538	1.350	1.188	3.220	1.515	1.705

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 1.188 mila euro (1.705 mila euro al 31 dicembre 2019) e si riferiscono agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento Revolving, che, anche nel 2020, è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 1.350 mila euro (1.515 mila euro al 31 dicembre 2019) e sono interamente riconducibili al credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora liquidati (1.350 mila euro anche al 31 dicembre 2019).

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 91.227 mila euro (50.627 mila euro al 31 dicembre 2019) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili.

La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella tabella riportata alla pagina seguente.

— **Attività per imposte anticipate**
(Migliaia di euro)

	31.12.2019		Variazione			31.12.2020
	Accanto- namenti	Rilasci	Imposte antic./diff. su Proventi/oneri rilevati nel PN	Effetto variazione aliquota		
Imposte anticipate						
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi rinnovo infrastrutture aeroportuali	46.735	2.074	(14.810)	0	(616)	33.383
Accant. a fondo svalutaz. magazzino	88	15	(40)	0	(6)	57
Accant. a fondo svalutazione crediti	8.080	339	(2)	0	0	8.417
Costo ammort. e strumenti derivati	29.064	0	(51)	7.191	(857)	35.347
Fondi rischi ed oneri	4.869	1.456	(688)	0	0	5.637
Perdite fiscali e ACE	0	47.486	0	0	0	47.486
Altre	1.825	457	(868)	(57)	(4)	1.353
Totale imposte anticipate	90.661	51.827	(16.459)	7.134	(1.483)	131.680
Imposte differite compensabili						
Applicazione IFRIC 12	40.018	1.928	(1.686)	0	177	40.437
Altre	16	0	0	0	0	16
Totale imposte differite	40.034	1.928	(1.686)	0	177	40.453
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	50.627	49.899	(14.773)	7.134	(1.660)	91.227

L'incremento di 40.600 mila euro registrato nel 2020 è ascrivibile principalmente alle imposte anticipate stanziata a fronte della perdita fiscale IRES 2020 non trasferibile al consolidato fiscale in quanto non utilizzabile in compensazione con gli utili generati nel gruppo Atlantia nell'esercizio. Le società aderenti al consolidato fiscale hanno provveduto ad iscrivere un credito verso Atlantia per la quota parte delle perdite fiscali che trovano capienza negli imponibili di gruppo mentre sono state stanziata imposte anticipate sulla parte eccedente. Tali perdite, illimitatamente riportabili, sono recuperabili sulla base della pianificazione fiscale e dei risultati attesi nei prossimi esercizi.

Il suddetto incremento delle imposte anticipate riflette, inoltre, la variazione negativa del fair value dei derivati, in parte compensata dalla dinamica del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 458 mila euro (401 mila euro al 31 dicembre 2019), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 262.559 mila euro (309.613 mila euro al 31 dicembre 2019), comprendono:

- rimanenze, pari a 5.635 mila euro (4.197 mila euro al 31 dicembre 2019), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico e sistemi di telecomunicazione ecc.;
- crediti commerciali, pari a 256.924 mila euro (305.416 mila euro al 31 dicembre 2019).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

Crediti commerciali
(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti verso clientela	290.911	338.082	(47.171)
Crediti verso impresa controllante	301	363	(62)
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	2.235	1.338	897
Totale crediti commerciali, al lordo del fondo svalutazione	301.498	347.834	(46.336)
Fondo svalutazione crediti	(36.994)	(34.838)	(2.156)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.580)	(7.580)	0
Totale fondo svalutazione crediti	(44.574)	(42.418)	(2.156)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	256.924	305.416	(48.492)

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 290.911 mila euro e registrano una variazione in diminuzione di 47.171 mila euro proporzionalmente inferiore rispetto alla rilevante riduzione dei volumi di attività per effetto del contestuale allungamento dei tempi di incasso, conseguenza delle tensioni finanziarie accentuate nel settore dalla crisi pandemica. Si rinvia inoltre alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari ove si affrontano le misure prese dal Gruppo, alla luce della crisi COVID-19 che ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale.

I Crediti verso la clientela includono i crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria maturati prima dell'ammissione del vettore alla procedura di amministrazione straordinaria e che saranno regolati con le modalità ed i tempi imposti dalla procedura; tra questi, i crediti per diritti aeroportuali vantano un grado di privilegio in sede di riparto, che ne attenua il rischio di inesigibilità. Comunque le eventuali perdite

su crediti per servizi sottoposti a regolamentazione risultanti ad esito della procedura in corso, configurandosi come fatto estraneo alla responsabilità del concessionario, risulterebbero idonee a generare un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario in relazione alla quale, in base al Contratto di Programma, analogamente ad altri casi di forza maggiore o di variazione del quadro normativo-regolatorio, si applicano specifici meccanismi di ripristino.

Il Gruppo ADR vanta, inoltre, crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, scaduti negli ultimi mesi dell'esercizio 2020. I requisiti di prelazione che caratterizzano tali crediti, stante la loro prededucibilità, unitamente alle tuttora sussistenti prospettive di prosecuzione della procedura in corso, supportano la valutazione di recuperabilità del credito iscritto a bilancio.

Si ricorda che i crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, ammontano a 10.919 mila euro.

A fronte dei crediti vantati verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s. (nonché verso i lessor proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei lessor pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR.

L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 2.235 mila euro (1.338 mila euro al 31 dicembre 2019), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

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

Scadenziario Crediti Commerciali

(Migliaia di euro)

	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	Crediti scaduti		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
31.12.2020	256.924	14.447	32.354	12.674	197.449
31.12.2019	305.416	61.407	38.747	29.457	175.805

I crediti scaduti da oltre l'anno sono in larga misura costituiti dai crediti verso Alitalia SAI in a.s.

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

Movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali

(Migliaia di euro)

	31.12.2019	Incrementi	Decrementi	31.12.2020
Fondo svalutazione crediti	34.838	2.506	(350)	36.994
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.580	0	0	7.580
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	42.418	2.506	(350)	44.574

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

6.8 Attività e passività per imposte correnti

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

Attività e passività per imposte correnti (Migliaia di euro)

	Attività			Passività		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	3.618	7.470	(3.852)	0	19.070	(19.070)
IRES	118	184	(66)	0	11.007	(11.007)
IRAP	245	197	48	26	1.943	(1.917)
Totale	3.981	7.851	(3.870)	26	32.020	(31.994)

Le Attività per imposte correnti ammontano a 3.981 mila euro (7.851 mila euro al 31 dicembre 2019) e includono il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante fiscale), pari a 3.618 mila euro. Tale credito per tassazione consolidata include essenzialmente il beneficio sulla perdita fiscale IRES del 24%, rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale in quanto utilizzabile in compensazione con utili conseguiti dalle altre società consolidate (3.167 mila euro).

La riduzione rispetto all'esercizio precedente è, invece, dovuta all'incasso di 7.470 mila euro al credito relativo all'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato; per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 26 mila euro (32.020 mila euro al 31 dicembre 2019).

Il decremento di 31.994 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 è attribuibile al pagamento del saldo relativo all'esercizio 2019.

6.9 Altre attività correnti

Altre attività correnti (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	26.777	11.220	15.557
Crediti verso altri	7.567	3.935	3.632
Totale altre attività correnti	34.826	15.637	19.189

I Crediti tributari, pari a 26.777 mila euro (11.220 mila euro al 31 dicembre 2019), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 21.058 mila euro (5.398 mila euro al 31 dicembre 2019): l'incremento del credito è legato alla riduzione dell'operatività e quindi del fatturato;
- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito

della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso.

I Crediti verso altri si incrementano di 3.632 mila euro principalmente per l'iscrizione del credito verso l'INPS per le somme anticipate al personale del Gruppo ADR con riferimento alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (2.226 mila euro).

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

Anzianità Altre attività correnti (Migliaia di euro)

	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	Crediti scaduti		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
31.12.2020	34.826	34.211	0	0	615
31.12.2019	15.637	15.022	0	0	615

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	1.096.974	500.509	596.465
Denaro e valori in cassa	255	376	(121)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.097.229	500.885	596.344

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 1.097.229 mila euro, si incrementano di 596.344 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente per effetto delle operazioni finanziarie dell'esercizio. Sono state infatti utilizzate linee di finanziamento sia bancarie (BNL, BEI e CDP per complessivi 480 milioni di euro oltre che un finanziamento garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per 200 milioni di euro) che obbligazionarie (nuova emissione EMTN per nominali 300 milioni di euro). Tale effetto è stato in parte compensato dal rimborso di quote di finanziamenti BNL, BEI e CDP per complessivi 112,5 milioni di euro oltre che da un flusso monetario negativo

derivante dalle attività operative e dagli investimenti dell'esercizio.

6.11 Patrimonio netto

Il Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo ADR al 31 dicembre 2020 ammonta a 991.873 mila euro (1.184.467 mila euro al 31 dicembre 2019), mentre il Patrimonio netto di pertinenza di terzi risulta pari a zero (zero anche al 31 dicembre 2019).

Il Patrimonio netto si analizza come segue:

Patrimonio netto

(Migliaia di euro)

	31.12.2019	31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	(111.732)	(88.107)	(23.625)
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	197	11	186
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(27.591)	0	(27.591)
Altre riserve e utili portati a nuovo	532.607	285.326	247.281
Utile (perdita) dell'esercizio	(143.684)	245.161	(388.845)
Totale patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	991.873	1.184.467	(192.594)
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	991.873	1.184.467	(192.594)

Le variazioni intervenute nell'anno sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili e sono relative principalmente a:

- la perdita dell'esercizio di pertinenza del Gruppo, pari a 143.684 mila euro;
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a -51.828 mila euro derivante principalmente dalla variazione negativa del fair value dei derivati di cash flow hedge (-23.625 mila euro, al netto dell'effetto fiscale) e del fair va-

lue della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A. (-26.913 mila euro), S.A.CAL. S.p.A. (-481 mila euro), Aeroporto di Genova S.p.A. (-197 mila euro).

Al 31 dicembre 2020, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

La Riserva legale di ADR rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile, non può essere distribuita a titolo di dividendo. La riserva ha raggiunto l'ammontare massimo richiesto dalla legge.

La Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge include la valutazione al fair value dei derivati di cash flow hedge; per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nell'anno del fair value dei piani di compensi basati su azioni e

regolati con assegnazione di titoli a dipendenti e amministratori di ADR, vengono imputati a conto economico, con contropartita aumento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce Altre riserve e utili portati a nuovo. Per il 2020, il valore imputato a conto economico, pari a +2.352 mila euro, è relativo al fair value delle azioni assegnate gratuitamente ai dipendenti del Gruppo ADR nell'ambito del piano di azionariato diffuso "Ogni tua azione conta" della capogruppo Atlantia.

Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.1.

Prospetto di raccordo del risultato dell'esercizio e del patrimonio netto di ADR con quelli consolidati

Raccordo del risultato dell'esercizio e del patrimonio netto di ADR con quelli consolidati (Migliaia di euro)

	Patrimonio netto		Utile dell'esercizio	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
VALORI DI BILANCIO ADR S.P.A.	980.655	1.174.344	(143.353)	243.193
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di Azionisti terzi	38.681	40.101	(1.206)	1.073
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(8.334)	(9.969)	0	0
Altre rettifiche ⁽¹⁾	(19.129)	(20.009)	875	895
Valore di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	991.873	1.184.467	(143.684)	245.161
Valore di bilancio consolidato (quota di terzi)	0	0	0	0
VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO	991.873	1.184.467	(143.684)	245.161

⁽¹⁾ si riferiscono principalmente alle rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento.

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

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 16.860 mila euro (17.931 mila euro al 31 dicembre 2019), di cui la quota non corrente ammonta a 15.745 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.

Movimentazione Fondo TFR (Migliaia di euro)

	2020
Valore iniziale Fondo TFR	17.931
Costo corrente	42
Interessi passivi	(3)
Totale costi rilevati a conto economico	39
Liquidazioni/utilizzi	(1.285)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(56)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	236
Effetto dell'esperienza passata	(5)
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	175
Valore finale Fondo TFR	16.860
di cui:	
quota non corrente	15.745
quota corrente	1.115

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2020:

Ipotesi finanziarie

	31.12.2020	31.12.2019
Tasso di attualizzazione	(0,02)%	0,37%
Tasso di inflazione	0,8%	1,2%
Tasso annuo di incremento del TFR	1,7%	2,0%
Tasso annuo di incremento salariale	2,6%	3,1%
Tasso annuo di turnover	1,2%	0,8%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,2%	1,0%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti

medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche

2020/2019	
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2018 distinte per sesso, ridotte all'85%
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali

ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

TFR - Impatti modifiche ipotesi attuariali (Migliaia di euro)

	Incremento dell'1,0%	Decremento dell'1,0%	Incremento dello 0,25%	Decremento dello 0,25%
Tasso annuo di turnover	16.776	16.944		
Tasso di inflazione			17.016	16.706
Tasso di attualizzazione			16.590	17.137

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 8 anni e il service cost previsto per il 2021 è pari a 42 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

Erogazioni prossimo quinquennio (Migliaia di euro)

1° anno	504
2° anno	1.544
3° anno	2.504
4° anno	766
5° anno	1.044

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 197.033 mila euro (189.002 mila euro al 31 dicembre 2019), di cui 47.740 mila euro la quota corrente (55.563 mila euro al 31 dicembre 2019), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini

e sostituzioni di beni ed impianti a fronte dell'obbligazione contrattuale a carico del concessionario gestore di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nell'anno è di seguito riportata.

Variazioni Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Accantonam.	Effetto attualizz.	Utilizzi operativi	31.12.2020
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	189.002	38.848	1.278	(32.095)	197.033
di cui:					
quota corrente	55.563				47.740
quota non corrente	133.439				149.293

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

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 26.031 mila euro (22.474 mila euro al 31 dicembre 2019) di cui 8.793 mila euro la quota corrente (3.392 al 31 dicembre 2019).

L'analisi della composizione della voce e delle variazioni intervenute nel semestre è di seguito riportata.

Altri fondi per rischi ed oneri (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Accant.	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	31.12.2020
Fondo imposte	6.614	72	0	0	6.686
Fondi per vertenze in corso e potenziali	15.151	250	(1.278)	(1.222)	12.901
Fondo assicurazioni interne	696	0	0	0	696
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	0	0	13
Fondo ristrutturazione ⁽¹⁾	0	5.735	0	0	5.735
Totale altri fondi per rischi ed oneri	22.474	6.057	(1.278)	(1.222)	26.031
di cui:					
quota corrente	3.392				8.793
quota non corrente	19.082				17.238

⁽¹⁾ Il relativo accantonamento è classificato nell'ambito del costo del lavoro.

Il fondo imposte, pari a 6.686 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) – concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 12.901 mila euro (15.151 mila euro al 31 dicembre 2019), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è decrementato per effetto degli assorbimenti (-1.278 mila euro) e degli utilizzi dell'anno (-1.222 mila euro), solo parzialmente compensati dall'accantonamento dell'esercizio (+250 mila euro).

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, dei risarcimenti a terzi dei presunti danni conseguenti all'incendio del T3 del 7 maggio 2015. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento danni (vettori, handler, subconcessionari e passeggeri), solo in parte supportate da una quantificazione puntuale, per danni che ammontano complessivamente, ad oggi, a circa 19 milioni di euro.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso.

Il Fondo ristrutturazione, pari a 5.735 mila euro, si incrementa nell'anno di pari importo per effetto della stima degli oneri da sostenere a fronte del piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1° dicembre 2020 il cui relativo accantonamento è stato classificato nel costo per il personale. L'importo del fondo è determinato con riferimento ai dipendenti che nel mese di gennaio, termine ultimo per l'accettazione, hanno aderito formalmente al piano di incentivazione.



6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

Passività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12.2020					31.12.2019		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre i 5 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Passività finanziarie a medio-lungo termine								
Prestiti obbligazionari	1.406.336	399.863	1.006.473	234.419	772.054	1.115.670	0	1.115.670
Finanziamenti a medio-lungo termine	886.171	12.500	873.671	535.326	338.345	319.654	112.456	207.198
Ratei passivi debiti finanziari a medio-lungo termine	18.022	18.022	0	0	0	16.105	16.105	0
Altre passività finanziarie	2.866	1.046	1.820	1.493	327	2.991	1.287	1.704
Totale passività finanziarie a medio-lungo termine	2.313.395	431.431	1.881.964	771.238	1.110.726	1.454.420	129.848	1.324.572
Strumenti finanziari - derivati	220.944	59.706	161.238	161.238	0	175.610	35.534	140.076
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.534.339	491.137	2.043.202	932.476	1.110.726	1.630.030	165.382	1.464.648

Prestiti obbligazionari

Prestiti obbligazionari (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze cambio	Variazioni	31.12.2020
	Valore di bilancio				Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.115.670	300.000	0	(13.557)	4.223	1.406.336
quota corrente	0					399.863
quota non corrente	1.115.670					1.006.473

Al 31 dicembre 2020, i Prestiti obbligazionari sono pari a 1.406.336 mila euro (1.115.670 mila euro al 31 dicembre 2019).

L'incremento, pari a 290.666 mila euro, è attribuibile alla nuova emissione avvenuta a dicembre 2020 (300.000 mila euro), agli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo am-

mortizzato (+4.223 mila euro) in parte compensato dall'adeguamento del bond A4 al tasso di cambio di fine esercizio (-13.557 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2020.

Prestiti obbligazionari (Migliaia di euro)

Denominazione	Emittente	Valore nominale outstanding	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse	Cedola	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Classe A4 (*) € 600.000.000 3,250%	ADR (**)	215.000	GBP	234.419	5,441%	semestr.	bullet	20 anni	02.2023
EMTN 02.2021 € 500.000.000 1,625%	ADR	400.001	EUR	399.863	3,25%	annuale	bullet	7 anni e 2 mesi	02.2021
EMTN 06.2027 € 300.000.000 1,625%	ADR	500.000	EUR	474.305	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
EMTN 02.2029	ADR	300.000	EUR	297.749	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
Totale prestiti obbligazionari				1.406.336					

(*) il valore iscritto in bilancio (234,4 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

(**) obbligazioni originariamente emesse da Romulus Finance Srl successivamente "sostituito" da ADR in seguito all'operazione di Issuer Substitution del 2016.

Al 31 dicembre 2020, le obbligazioni A4 non sono più possedute da Atlantia.
Per maggiori informazioni sulle obbligazioni A4 si rinvia alla Nota 8.

Oltre al citato bond A4, ultimo ancora in essere delle obbligazioni emesse nel 2003 dalla società "veicolo" Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di

emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato dalla società nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured: le note emesse il 10 dicembre 2013 di importo complessivo pari a nominali 600 milioni di euro, di cui oggi residuano 400 milioni di euro a seguito dell'operazione di riacquisto del 2017; la successiva emissione perfezionata l'8 giugno 2017, per un valore nominale di 500 milioni di euro; la più recente emissione, perfezionata



in data 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label green. I titoli rappresentativi dei prestiti obbligazionari sono stati collocati presso investitori istituzionali e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 31 dicembre 2020, il rating assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P alle emissioni obbligazionarie e al rating emittente di ADR è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BB+. Gli outlook assegnati dalle agenzie risultano rispettivamente, rating watch evolving, negative e credit watch developing.

Il 3 gennaio 2020, Moody's ha tagliato il rating a Baa3 (da Baa2), ponendo il giudizio "under review for downgrade". In data 8 gennaio, l'agenzia Fitch ha abbassato il rating al livello BBB- (da BBB+) con rating watch "negative". In data 15 gennaio, S&P ha abbassato il rating a BB+ (da BBB), ponendo anch'essa il giudizio in credit watch "negative". Tutte e tre le azioni sono conseguenti a contestuali revisioni al ribasso che hanno interessato il rating del gruppo Atlantia in relazione ai rischi connessi all'emanazione del D.L. 162/2019 (c.d. "Decreto Milleproroghe"), successivamente convertito in legge e recante, all'art. 35, Disposizioni in materia di concessioni autostradali. Tale norma comporta, nel giudizio delle agenzie, gravi condizioni di incertezza e potenziali impatti negativi sulla situazione finanziaria in caso di effettiva revoca della concessione di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Si tratta, pertanto, di un'evoluzione negativa legata esclusivamente a fattori esogeni ad ADR nei cui confronti le agenzie di rating riconoscono, comunque, una condizione di parziale isolamento (+1 notch Moody's; +2 notches S&P) dal giudizio sulla Capogruppo. In data 2 marzo 2020, Moody's è intervenuta nuovamente sul rating di Atlantia a seguito della conversione in legge del "Decreto Milleproroghe". L'agenzia ha applicato un ulteriore taglio sul rating di Atlantia portandolo da Ba1 a Ba2. La stessa agenzia ha, però, riconosciuto ad ADR un ulteriore notch positivo di isolamento dal rating della capogruppo (quindi + 2

notches rispetto ad Atlantia), lasciando pertanto inalterato il rating di ADR al livello Baa3. L'outlook di tutte le società del Gruppo, inclusa ADR, è stato portato da "under review for downgrade" a "negative".

In seguito alla complessiva analisi sul settore del trasporto aereo europeo e sugli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19, in data 1° aprile 2020, S&P ha ridotto il giudizio sul c.d. stand alone credit profile ("SACP") di ADR portandolo da "a+" a "a-". Tale azione, pur riducendo di 2 notch il SACP, mette in evidenza ancora una volta il merito di credito "stand alone" di ADR che, rispetto a quello emittente, derivante dalla considerazione del merito di credito del Gruppo Atlantia, fa rilevare un differenziale di 4 notch.

In data 17 luglio 2020, Fitch Ratings ha deciso di modificare il rating watch di ADR, in parallelo a quello di Atlantia, da negative in evolving in seguito all'accordo preliminare tra il Gruppo Atlantia e il Governo italiano per definire il contenzioso sulla revoca della concessione di Autostrade per l'Italia. La stato evolving riflette l'alta incertezza sull'evoluzione della situazione sia in chiave negativa che positiva. L'agenzia afferma, inoltre, che in caso di firma di un Memorandum of understanding, secondo i termini comunicati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, potrebbe prendere una azione positiva sul rating.

Anche S&P, in data 12 agosto, ha deciso di modificare il rating watch di ADR, in parallelo a quello di Atlantia, da negative in developing a seguito dell'accordo preliminare tra il Gruppo Atlantia e il Governo italiano per definire il contenzioso sulla revoca della concessione di Autostrade per l'Italia. Lo stato developing riflette la possibilità, da un lato, di incrementare il rating in caso di definizione di un accordo transattivo sulla concessione autostradale e, dall'altro, di un'ulteriore riduzione del rating in caso di revoca della stessa concessione.

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

Fair value dei prestiti obbligazionari (Migliaia di euro)

	31.12.2020		31.12.2019	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fairvalue
Tasso fisso	1.406.336	1.476.815	1.115.670	1.206.841
Totale prestiti obbligazionari	1.406.336	1.476.815	1.115.670	1.206.841

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2020; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno spread sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2019 e a parità

di perimetro (i.e. non considerando l'emissione del nuovo bond), si rileva una riduzione del fair value sia del bond in sterline, in parte riconducibile della componente cambio della passività, che dei due bond in euro. Considerando invece l'emissione del nuovo bond green, si rileva un complessivo incremento del fair value dei prestiti obbligazionari pari a 270 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Finanziamenti a medio-lungo termine

Finanziamenti a medio-lungo termine (Migliaia di euro)

	31.12.2019			31.12.2020	
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio-lungo termine	319.654	680.000	(112.500)	(983)	886.171
quota corrente	112.456				12.500
quota non corrente	207.198				873.671



I Finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 886.171 mila euro (319.654 alla fine dell'esercizio precedente), di cui 12.500 mila euro quota corrente; tali finanziamenti si incrementano per effetto di:

- avvenuto utilizzo dell'ultima tranche del finanziamento CDP, pari a 80 milioni di euro;
- totale utilizzo delle tranche A e B del finanziamento concesso a maggio 2020 da BNL per complessivi 200 milioni di euro;
- accensione di un finanziamento, concesso da parte di un pool di quattro banche e garantito da SACE, per 200 milioni di euro;

- utilizzo del finanziamento concesso da BEI nel 2018 per complessivi 200 milioni di euro.

Sono state, inoltre, rimborsate nel corso dell'esercizio le quote a breve relative ai finanziamenti BNL 2016, BEI e CDP per complessivi 112,5 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2020.

Finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31.12.2020
(Migliaia di euro)

Finanziatore	Denominazione	Ammontare concesso	Ammontare utilizzato (valore nominale)	Valore di bilancio
Pool di banche	Revolving Credit Facility ("RCF")	250.000	0	0
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	BNL Loan 2020	200.000	200.000	199.546
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan	150.000	140.833	140.697
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	CDP Loan	150.000	146.667	146.552
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan 2018	200.000	200.000	199.750
Pool di banche	Prestito SACE	200.000	200.000	199.626
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		1.150.000	887.500	886.171



Valuta	Tasso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale	rotativa	5 anni (*)	07.2023
EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M+1,55%	trimestrale	a scadenza	4 anni	05.2024
EUR	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031
	II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
EUR	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031
	II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
	III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023	15 anni	03.2035
EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035
EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + margine	trimestrale	amortising dal 2022	3 anni	06.2023

(*) il contratto prevedeva in origine l'opzione di prolungare la scadenza originaria di luglio 2021 di ulteriori 2 anni; tale opzione è stata esercitata da parte di ADR, posticipando la scadenza originaria al luglio 2023.

La Revolving Credit Facility (“RCF”), come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, è di tipo senior unsecured ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Tale linea, che scadrà nel luglio del 2023, è stata concessa da un pool di banche così composto: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, Société Générale, NatWest e UniCredit. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating assegnato ad ADR da almeno due agenzie su tre.

La linea di finanziamento bancaria per complessivi 200 milioni di euro concessa nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) ha struttura contrattuale mutuata dalla precedente (concessa nel 2016 per complessivi 100 milioni di euro ed interamente rimborsata), tasso variabile e scadenza nel 2024. Nel mese di maggio 2020 è stata erogata la prima tranche, pari a 100 milioni di euro, mentre i residui 100 milioni di euro sono stati erogati a novembre 2020 contestualmente al rimborso della linea BNL 2016.

Per quanto riguarda i finanziamenti erogati dalla Banca Europea per gli Investimenti (“BEI”), si ricorda che nel dicembre 2016 sono stati stipulati due contratti di finanziamento a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla stessa banca in favore di ADR nel 2014: il primo, contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, intermediato da Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). I finanziamenti BEI e CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud”. Al 31 dicembre 2020, tali linee di finanziamento risultano interamente utilizzate. Le due linee, come evidenziato nella tabella precedente, aventi scadenza nel 2031 e nel 2034, sono caratterizzate da una tipologia di rimborso amortising e sono a tasso fisso. La quota residua di 80 milioni di euro, a valere sul contratto 2016, è stata erogata in data 30 marzo 2020.

Tale tiraggio era stato fissato a termine già nel corso dell’ultimo trimestre 2019 a seguito di una corrispondente estensione del periodo di disponibilità.

I contratti finanziari che regolano tali linee sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo “project” (vedi successiva Nota 8) avendo lo scopo di finanziare alcuni tra i progetti di investimento costituenti il Piano di Sviluppo aeroportuale.

Nel mese di settembre 2020 è stata tirata anche un’ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro. Tale ulteriore linea di finanziamento era stata concessa a valle dell’aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento, sottoscritto in data 23 marzo 2018, ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

Nel mese di agosto 2020 è stato sottoscritto con un pool di banche italiane (Intesa Sanpaolo, Mediobanca, UBI Banca e Unicredit) un contratto di finanziamento per complessivi 200 milioni di euro, a tasso variabile e con data di scadenza finale nel giugno 2023. Tale linea di finanziamento è caratterizzata da un profilo di rimborso amortising a partire dal giugno 2022. Le banche finanziatrici sono state supportate da SACE, società assicurativo-finanziaria italiana specializzata nel sostegno alle imprese e parte del Gruppo CDP, che ha garantito una quota pari al 70% del finanziamento. Tale garanzia è stata rilasciata ai sensi del Decreto Legge 23/2020 (c.d. “Liquidità”) attraverso cui il Governo italiano ha affidato a SACE, sotto la direzione del MEF, il mandato di garantire finanziamenti contro-garantiti dallo Stato a supporto di tutte le attività economiche colpite dal COVID-19.

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

Fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine (Migliaia di euro)

	31.12.2020		31.12.2019	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	486.998	468.174	319.654	316.366
Tasso variabile	399.173	401.402	0	0
Totale finanziamenti a medio-lungo termine	886.171	869.576	319.654	316.366

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2020; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto standard utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno spread sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione.

L'aumento complessivo del fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è così risultato pari a 553,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019, in gran parte dovuto ai nuovi tiraggi dei finanziamenti effettuati nel 2020.

Altre passività finanziarie

Altre passività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12.2019					31.12.2020
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Dismissioni	Incrementi per attualizz. finanz.	Rimborsi	Valore di bilancio
Debiti per locazioni	2.991	1.459	(129)	20	(1.475)	2.866
quota corrente	1.287					1.046
quota non corrente	1.704					1.820

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si riduce di 125 mila euro, per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.475 mila euro), quasi totalmente compensata dalle nuove accensioni dell'anno pari a 1.459 mila euro.

Derivati con fair value passivo

Derivati con fair value passivo (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Derivati a copertura di rischi di cambio	85.872	72.316	13.556
Derivati a copertura di rischi di interesse	134.808	103.054	31.754
Rateo interessi	264	240	24
Totale derivati con fair value passivo	220.944	175.610	45.334
quota non corrente	161.238	140.076	21.162
quota corrente	59.706	35.534	24.172

Derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio di tasso di 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 2020, il Gruppo ADR ha in essere due cross currency swap che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

La quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel 2020, relativa al fair value negativo dei derivati forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwind (chiusura) nel giugno 2017, è pari a 2.025 mila euro.

Al 31 dicembre 2020, ADR ha in essere anche altri contratti di interest rate swap di tipo forward starting:

- quattro contratti sottoscritti nell'ottobre 2016 e nel settembre 2017, per un nozionale complessivo di 400 milioni, con attivazione - a seguito di ristrutturazione negoziata con le controparti nel corso

del primo semestre 2020 - a giugno 2021, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2021;

- tre contratti sottoscritti nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 300 milioni. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2023.



Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con fair value passivo del Gruppo ADR, in essere al 31 dicembre 2020.

Contratti derivati con fair value passivo del Gruppo ADR in essere al 31 dicembre 2020

Controparte	Società	Strumento	Tipologia	Rischio coperto	Data sottoscriz.	Scadenza	Valore nozion. coperto	Tasso applicato
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS (**)	CF	I C	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%
Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	09.2017	06.2031	100.000	Paga un tasso fisso dell'1,606% e riceve Euribor a 6 mesi
UniCredit, NatWest, Société Générale	ADR	IRS FWD (****)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi
Unicredit, BNPP	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	10.2016	06.2031	300.000	Pagano un tasso fisso medio dell'1,105% e ricevono Euribor a 6 mesi

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

(**) le variazioni di fair value rispetto alla data di inception utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari a -106.144 mila euro al 31.12. 2020 e a -103.752 mila euro al 31.12. 2019.

(***) IRS forward starting: data di attivazione giugno 2021. Le variazioni di fair value rispetto alla data di inception utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al fair value indicato in tabella.

(****) IRS forward starting: data di attivazione febbraio 2022. Le variazioni di fair value rispetto alla data di inception utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al fair value indicato in tabella.

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

Sottostante	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE	
	al 31.12.2020	al 31.12.2019	a C/ Economico	a OCI (*)
	(20.847)	(33.546)	235	12.464
	(85.872)	(72.316)	(13.556)	0
Classe A4	(106.719)	(105.862)	(13.321)	12.464
debito da assumere	(18.690)	(12.474)	0	(6.216)
debito da assumere	(54.519)	(34.214)	0	(20.305)
debito da assumere	(40.752)	(22.820)	0	(17.932)
Totale	(220.680)	(175.370)	(13.321)	(31.989)
di cui:				
Derivati di copertura di rischi di cambio	(85.872)	(72.316)		
Derivati di copertura di rischi di interesse	(134.808)	(103.054)		

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

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

Impatto degli strumenti di copertura

(Migliaia di euro)

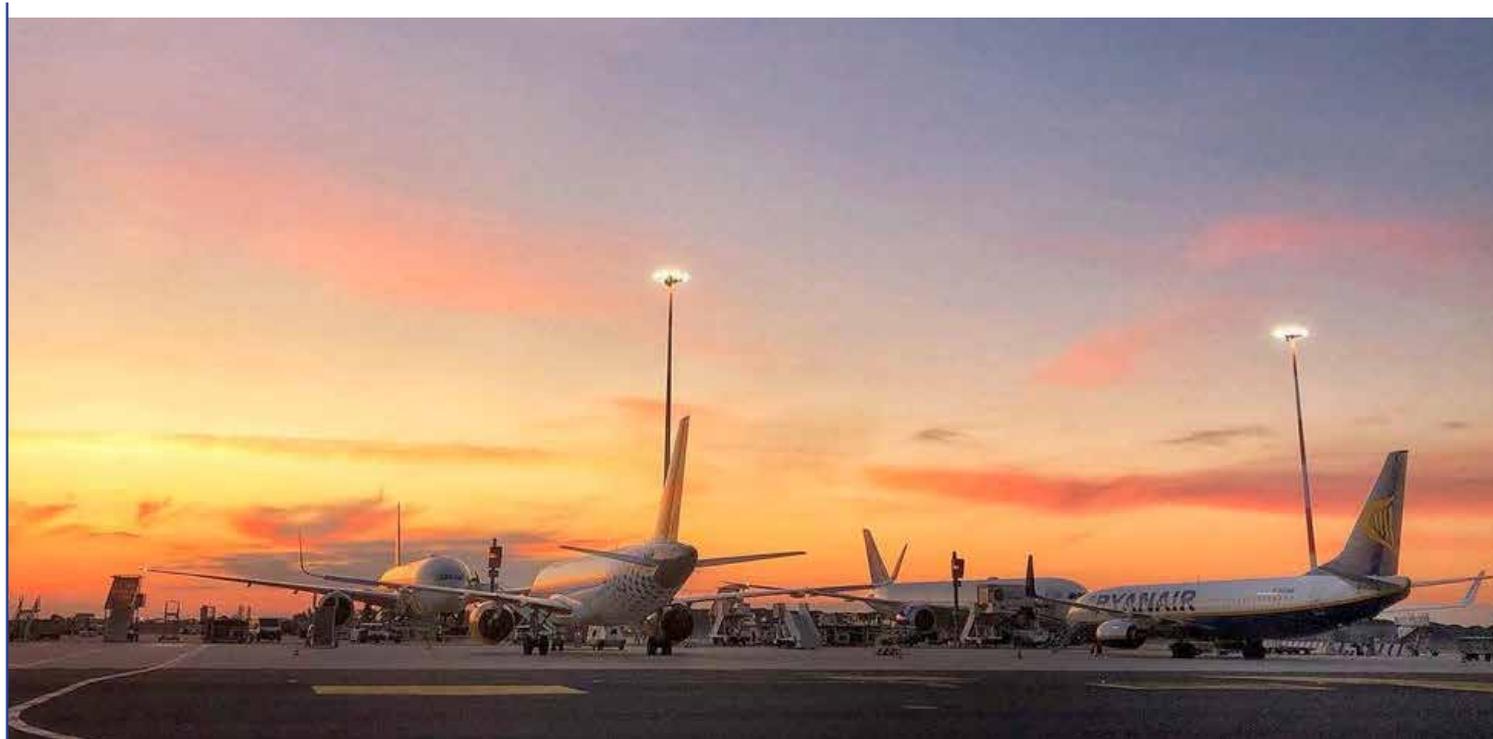
	31.12.2020			31.12.2019		
	Variazioni di fair value utilizzate per misurare l'inefficacia	Riserva di cash flow hedge (inclusiva del cost of hedging)	Di cui riserva di cost of hedging	Variazioni di fair value utilizzate per misurare l'inefficacia	Riserva di cash flow hedge (inclusiva del cost of hedging)	Di cui riserva di cost of hedging
Indebitamento altamente probabile	(113.961)	113.961	0	(69.508)	69.508	0
Obbligazione in valuta estera	(106.144)	21.073	575	(103.752)	33.537	2.110
Totale	(220.105)	135.034	575	(173.260)	103.045	2.110

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

Riserva di cash flow hedge su conto economico complessivo

(Migliaia di euro)

	Totale utile/(perdita) di copertura rilevato nel conto economico e nel conto economico complessivo	Inefficacia rilevata nel conto economico	Voce del conto economico
31.12.2020			
Indebitamento altamente probabile	(113.961)	0	Proventi (oneri) finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (oneri) finanziari
Obbligazione in valuta estera	(106.144)	236	Proventi (oneri) finanziari
Totale	(220.105)	236	
31.12.2019			
Indebitamento altamente probabile	(69.508)	190	Proventi (oneri) finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (oneri) finanziari
Obbligazione in valuta estera	(103.752)	201	Proventi (oneri) finanziari
Totale	(173.260)	391	



Variazione della riserva di cash flow hedge rilevata nel conto economico complessivo	Di cui: Costo della copertura rilevata nel conto economico complessivo (cost of hedging)	Importo riclassificato dal conto economico complessivo al conto economico	Voce del conto economico
113.961	0	0	Proventi (oneri) finanziari
11.983	0	(2.025)	Proventi (oneri) finanziari
21.073	575	(8.109)	Proventi (oneri) finanziari
147.017	575	(10.134)	
69.508	0	0	Proventi (oneri) finanziari
14.008	0	(2.027)	Proventi (oneri) finanziari
33.537	2.110	(7.661)	Proventi (oneri) finanziari
117.053	2.110	(9.688)	

6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a zero (7.479 mila euro al 31 dicembre 2019). La riduzione rispetto all'esercizio precedente è attribuibile essenzialmente alla variazione di stima delle passività relative ai piani di incentivazione azionaria che ha determinato un totale azzeramento del debito precedente iscritto. Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 11.1.

6.17 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 170.274 mila euro (216.352 mila euro al 31 dicembre 2019).

L'analisi della voce è riportata nella tabella alla pagina seguente.

I Debiti verso fornitori, pari a 157.016 mila euro, si riducono di 44.552 mila euro per effetto principalmente del minore volume di investimenti effettuati nel 2020, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, nonché della riduzione dei costi esterni.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 9.816 mila euro, registrano un decremento di 1.678 mila euro per effetto dei minori anticipi ricevuti dai clienti.

6.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 126.603 mila euro (184.708 mila euro al 31 dicembre 2019).

L'analisi della voce è riportata nella tabella alla pagina seguente.

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 89.679 mila euro (120.505 mila euro al 31 dicembre 2019) e includono principalmente:

- ▀ debito per le addizionali passeggeri pari a 62.028 mila euro (93.228 mila euro al 31 dicembre 2019). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata

ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. La riduzione del debito per addizionale, in diminuzione di 31.200 mila euro rispetto alla fine del 2019, riflette la diminuzione del volume di attività registrato nell'esercizio;

- ▀ debito di 24.074 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.113 mila euro al 31 dicembre 2019). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si riducono, rispettivamente di 12.692 mila euro e di 4.816 mila euro, per effetto delle azioni di contenimento dei costi.

Gli Altri debiti diversi, pari a 13.310 mila euro (22.084 mila euro al 31 dicembre 2019), includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 8.208 mila euro, in diminuzione di 9.745 mila euro rispetto al 2019, in relazione al pagamento della seconda rata 2019, al netto della quota maturata nell'anno. Il termine per il pagamento del canone di concessione aeroportuale 2020 e del conguaglio 2019 è stato posticipato in un primo momento al 31 gennaio 2021; successivamente, tale proroga è stata ulteriormente estesa alla data del 30 aprile 2021 (provvedimenti ENAC n.20 del 11/05/2020 e n.4 del 25/01/2021).

Debiti commerciali
(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti verso fornitori	157.016	201.568	(44.552)
Debiti verso imprese controllanti	2.061	1.596	465
Risconti passivi	1.381	1.694	(313)
Acconti e anticipi ricevuti	9.816	11.494	(1.678)
Totale debiti commerciali	170.274	216.352	(46.078)

Altre passività correnti
(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	89.679	120.505	(30.826)
Debiti verso il personale	4.546	17.238	(12.692)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	5.590	10.406	(4.816)
Debiti per depositi cauzionali	13.478	14.475	(997)
Altri debiti diversi	13.310	22.084	(8.774)
Totale altre passività correnti	126.603	184.708	(58.105)



7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi del 2020 sono pari a 372.034 mila euro (1.129.099 mila euro nel 2019) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

L'andamento dei ricavi dell'anno è stato fortemente impattato dalla crisi che, a partire dal mese di marzo, ha coinvolto il settore del trasporto aereo conseguente all'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 260.716 mila euro, si sono ridotti complessivamente del 72,3% rispetto all'esercizio a confronto, registrando un andamento negativo in tutte le componenti.

Ricavi

(Migliaia di euro)

	2020			2019		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
Aviation						
Diritti aeroportuali	131.900	0	131.900	514.252	0	514.252
Infrastrutture centralizzate	6.402	0	6.402	17.288	0	17.288
Servizi di sicurezza	24.527	0	24.527	110.835	0	110.835
Altri	8.007	0	8.007	31.053	0	31.053
	170.836	0	170.836	673.428	0	673.428
Non aviation						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	6.968	33.458	40.426	10.635	56.150	66.785
Commerciali	0	29.561	29.561	0	147.459	147.459
Parcheggi	9.093	0	9.093	27.768	0	27.768
Pubblicità	4.039	0	4.039	14.895	0	14.895
Altri	6.234	527	6.761	10.594	550	11.144
	26.334	63.546	89.880	63.892	204.159	268.051
Ricavi da gestione aeroportuale	197.170	63.546	260.716	737.320	204.159	941.479
Ricavi per servizi di costruzione	98.882	0	98.882	174.386	0	174.386
Altri ricavi operativi	352	12.084	12.436	1.679	11.555	13.234
Totale ricavi	296.404	75.630	372.034	913.385	215.714	1.129.099
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	126.493			245.116		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	169.911			668.269		

Le attività aviation, direttamente correlate all'andamento del traffico (traffico passeggeri -76,8%), hanno subito una flessione del 74,6%. Anche il comparto non aviation, con ricavi in riduzione del 66,5%, ha risentito del calo del traffico e delle chiusure dei terminal; in dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali si sono ridotti dell'80%, mentre quelli da subconcessioni immobiliari del 39,5%; in flessione del 67,3% i ricavi da parcheggi e del 72,9% quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 98.882 mila euro (174.386 mila euro nel 2019) sono relativi a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate. Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al fair

value, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni). Tali ricavi registrano una riduzione rispetto al 2019 di 75.504 mila euro per effetto della temporanea sospensione dei lavori non indispensabili in conseguenza della crisi pandemica.

Gli Altri ricavi operativi pari a 12.436 mila euro (13.234 mila euro nel 2019), sono così composti:

Altri ricavi operativi

(Migliaia di euro)

	2020	2019
Contributi e sovvenzioni	83	76
Plusvalenze da alienazioni	10	42
Riassorbimento fondi:		
- Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	0	1
Recuperi di spesa	3.784	5.205
Indennizzi da terzi	892	265
Altri proventi	7.667	7.645
Totale altri ricavi operativi	12.436	13.234

Il decremento, pari a complessivi 798 mila euro, è sostanzialmente riconducibile alla riduzione dei recuperi di spesa per 1.421 mila euro, parzialmente compensati dall'incremento degli indennizzi ricevuti per 627 mila euro.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 11.391 mila euro (21.085 mila euro nel 2019). Il dettaglio è riportato nella tabella che segue.

La riduzione di 9.694 rispetto all'esercizio a confronto è dovuta alla diminuzione della voce Energia elettrica, gas e acqua di 10.130 per effetto principalmente della classificazione tra costi per servizi dei costi sostenuti nel primo semestre 2019 per l'acquisto dell'energia elettrica da Leonardo Energia (impostazione con-

seguito al nuovo assetto regolatorio, in vigore dal 1° luglio 2019, che ha configurato Leonardo Energia quale unità di produzione interna al SSPC – Sistema Semplice di Produzione e Consumo – con l'obiettivo di soddisfare esclusivamente il fabbisogno di ADR).

Consumo di materie prime e materiali di consumo (Migliaia di euro)

	2020	2019
Carburante e lubrificanti	690	1.303
Energia elettrica, gas e acqua	4.033	14.163
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	6.668	5.619
Totale consumo di materie prime e materiali di consumo	11.391	21.085

7.3 Costi per servizi

I Costi per servizi sono pari a 229.883 mila euro (343.948 mila euro nel 2019). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

Costi per servizi (Migliaia di euro)

	2020	2019
Costi per manutenzioni	38.537	46.730
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	32.096	47.616
Costi per servizi esterni	21.958	19.478
Costi per servizi di costruzione	92.201	164.798
Pulizie e disinfestazioni	5.353	7.770
Prestazioni professionali	8.834	9.397
Servizi antincendio	6.127	7.637
Altri costi	24.699	39.017
Compensi ad amministratori e sindaci	78	1.505
Totale costi per servizi	229.883	343.948

Il decremento dei Costi per servizi, pari a 114.065 mila euro, è sostanzialmente attribuibile alla riduzione dei costi per servizi di costruzione (-72.597 mila euro) e ai costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali, nonché ai minori costi per attività manutentive, pulizie e di supporto commerciale (classificati questi ultimi negli Altri costi), per effetto delle azioni di contenimento degli stessi poste in essere a partire dal mese di marzo al fine di contrastare gli impatti derivanti dalla riduzione di operatività conseguente al drastico calo del traffico aereo. Inoltre si segnala la riduzione dei Compensi ad amministratori determinata dal-

la variazione di stima delle passività relative ai piani di incentivazione azionaria. Tale andamento è stato parzialmente compensato dall'incremento dei costi per servizi esterni in relazione alla classificazione dei costi per il servizio di energia elettrica di cui si è detto alla nota 7.2.

7.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 120.007 mila euro (168.901 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

Costo per il personale (Migliaia di euro)

	2020	2019
Salari e stipendi	81.962	122.083
Oneri sociali	24.323	35.187
Benefici successivi al rapporto di lavoro	6.967	7.069
Altri costi	6.755	4.562
Totale costo per il personale	120.007	168.901

La riduzione del Costo per il personale di 48.894 mila euro rispetto al 2019 è attribuibile alle diverse azioni di contenimento dei costi interni poste in atto dal Gruppo. In particolare si è fatto ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS/FIS) e sono stati azzerati tutti i bonus variabili. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dall'accantonamento a fondo rischi e oneri per 5.735 mila euro, classificato nella voce Altri costi del Costo per il personale, a fronte del piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1° dicembre 2020.

In particolare, per far fronte al drastico calo del traffico dovuto al diffondersi dell'evento pandemico COVID-19, il Gruppo ADR ha varato un piano di ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS/Fondo di Integrazione Salariale) per il periodo 23 marzo 2020-22 gennaio 2021 che ha coinvolto la totalità dei dipendenti aventi diritto (3.235). Il programma è stato approvato dall'INPS tra il 18 e il 24 giugno per tutte le società del Gruppo. La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

Forza media (FTE)

	2020	2019	Variazione
Dirigenti	51,2	47,6	3,6
Quadri	279,4	265,6	13,8
Impiegati	1.623,5	1.778,4	(154,9)
Operai	1.013,4	1.132,9	(119,5)
Totale forza media	2.967,5	3.224,5	(257)



La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (per Società):

Forza media
(FTE)

	2020	2019	Variazione
ADR S.p.A.	1.380,1	1.401,1	(21)
ADR Tel S.p.A.	51,6	54,4	(2,8)
ADR Assistance S.r.l.	289,9	377,3	(87,4)
ADR Security S.r.l.	707,8	799,3	(91,5)
ADR Mobility S.r.l.	56,7	61,8	(5,1)
Airport Cleaning S.r.l.	481,4	530,6	(49,2)
Totale forza media	2.967,5	3.224,5	(257)

7.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 26.551 mila euro (59.224 mila euro nell'esercizio a confronto).

Il dettaglio è riportato nella tabella riportata alla pagina seguente.

La voce Canoni concessori, pari a 8.299 mila euro, si riduce di 28.429 mila euro rispetto all'esercizio a confronto in quanto direttamente correlata all'andamento del traffico.

La voce Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali include gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, iscritti al netto degli utilizzi a fronte dei costi sostenuti nell'anno, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente.

Gli Accantonamenti a fondi per rischi ed oneri sono positivi per 956 mila euro (-1.360 mila euro nel 2019) per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti sono pari a 2.505 mila euro. La diminuzione rispetto all'esercizio a confronto (2.142 mila euro) è conseguenza del riassorbimento del fondo derivante dall'esito positivo per ADR, verificatosi nel 2020, di una rilevante procedura concorsuale in corso da anni ed il cui valore ha parzialmente compensato l'aggravamento generalizzato del rischio credito riflesso nell'accantonamento dell'esercizio.

Altri costi operativi (Migliaia di euro)

	2020	2019
Canoni concessori	8.299	36.728
Costi per godimento beni terzi	895	1.400
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.753	5.726
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(956)	1.360
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	2.505	4.647
Imposte indirette e tasse	6.523	6.694
Oneri diversi	2.532	2.669
Totale altri costi operativi	26.551	59.224

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -58.317 mila euro (-52.084 mila euro nel 2019). Il dettaglio dei proventi finanziari è riportato nelle tabelle che seguono.

Proventi finanziari

Proventi finanziari (Migliaia di euro)

	2020	2019
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	211	320
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	236	12.744
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	29	9
Interessi da crediti d'imposta	1.044	1
Interessi da clienti e da altri	31	11
Dividendi da partecipazioni	0	3.520
Totale proventi finanziari	1.551	16.605

I Proventi finanziari, pari a 1.551 mila euro (16.605 mila euro nell'esercizio a confronto), si riducono per effetto della 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.

Inoltre, si registra nell'esercizio 2020 l'azzeramento della voce dividendi da partecipazioni che, nel 2019, accoglieva i dividendi da Azzurra Aeroporti S.p.A. per 3.520 mila euro.

Oneri finanziari

Oneri finanziari (Migliaia di euro)

	2020	2019
Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.278	2.048
Interessi su obbligazioni in circolazione	34.595	34.513
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	6.623	3.166
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	7.208	6.807
Altri oneri finanziari per interessi	1	12
Totale oneri finanziari per interessi	48.427	44.498
Valutazione derivati	13.557	14
Differenziali IRS	10.144	9.689
Totale oneri su derivati	23.701	9.703
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	(3)	56
Altri oneri	18	28
Totale altri oneri	15	84
TOTALE ONERI FINANZIARI	73.421	56.333

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.278 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 770 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 6.623 mila euro, aumentano di 3.457 mila euro rispetto al 2019 per effetto dei tiraggi delle linee BEI e CDP, dell'erogazione della Tranche A e B del nuovo finanziamento BNL Loan 2020 e dell'erogazione del finanziamento garantito SACE.

Gli Oneri da valutazione derivati, pari a 13.557 mila euro (14 mila euro nell'esercizio a confronto), riflettono la variazione intercorsa nell'anno del fair value dei

contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 6.15).

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

Utili (perdite) su cambi

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo agli Oneri finanziari.

Utili (perdite) su cambi (Migliaia di euro)

	2020	2019
Utili su cambi	13.587	1
Perdite su cambi	(34)	(12.357)
Totale utili (perdite) su cambi	13.553	(12.356)

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 342 mila euro (-8.640 mila euro nell'esercizio a confronto), accoglie l'effetto della:

- rivalutazione del valore della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. pari a 1.270 mila euro (-8.847 mila euro per l'esercizio a confronto); tale rivalutazione deriva dall'effetto combinato dell'allineamento di valore della partecipazione al pro-quota del patrimonio netto di fine esercizio precedente (+4.330 mila euro), dato non disponibile in sede di chiusura del bilancio 2019 del gruppo ADR, e del valore pro quota (-3.060 mila euro) della perdita conseguita nel 2020 dalla società;
- svalutazione della partecipazione nella collegata Pavimental S.p.A per 928 mila euro, rispetto ad una rivalutazione di 207 mila euro registrata nel 2019.

7.8 Imposte sul reddito

Le Imposte sul reddito sono positive per 37.925 mila euro (negative per 122.988 mila euro nell'anno precedente). Il dettaglio della voce è riportato nella tabella riportata alla pagina seguente.

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A., congiuntamente alle società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l.

La stima del carico fiscale IRES del 2020 è rappresentata da un provento da tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabile in compensazioni con gli utili generati nel gruppo Atlantia. A fronte dell'ammontare residuo delle perdite fiscali recuperabili negli esercizi successivi, è stato iscritto un credito per imposte anticipate.

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 riverse- ranno.

Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 6.5.



Imposte sul reddito
(Migliaia di euro)

	2020	2019
Imposte correnti		
IRES	(3.095)	91.381
IRAP	279	24.556
	(2.816)	115.937
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(791)	584
	(791)	584
Imposte anticipate e differite		
Imposte anticipate	(34.737)	6.927
Imposte differite	419	(460)
	(34.318)	6.467
Totale imposte sul reddito	(37.925)	122.988

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 1,7% (24,8% nel 2019).

L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

Differenza tra aliquota fiscale teorica ed effettiva per l'imposta IRES
(Migliaia di euro)

	2020		2019	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
Risultato ante imposte delle attività operative in funzionamento	(181.609)		368.149	
Aliquota teorica		24%		27,5%
IRES teorica		(43.586)		101.241
Differenze permanenti	15.166	3.640	10.949	3.011
Differenze temporanee	(36.660)	(8.798)	(44.209)	(12.157)
Differenze temporanee su perdita fiscale	190.206	45.649		
Differenza per aliquota IRES 24% società controllate (non concessionarie)	0	0	(2.596)	(714)
IRES effettiva		(3.095)		91.381
Aliquota effettiva		1,7%		24,8%

8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto il complesso security package costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola Class A4. Unica garanzia residua rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di cross currency swap in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro. ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore di alcuni creditori finanziari della medesima Azzurra (portatori di prestiti obbligazionari e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura).

Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra, ADR ha prestato ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, *covenant* finanziari calcolati su base storica in linea con la contrattualistica applicata alle società con rating nella fascia *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,75x che diventa 4,25x in caso di downgrade del livello di rating della società a BBB-/Baa3 o inferiore. Anche i nuovi contratti finanziari sottoscritti nel 2020 con BNL e un pool di

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

Con riferimento ai contratti di finanziamento bancari, si rileva che, nel mese di aprile 2020, la Società ha attivato richieste di *waiver* allo scopo di evitare il rischio di breach contrattuale legato al mancato rispetto dei livelli dei *covenant* finanziari (c.d. *covenant holiday*) per le date di calcolo del 31 dicembre 2020 e del 30 giugno 2021. Tali richieste di *waiver* si sono rese necessarie per via degli impatti che la pandemia da COVID-19 potrà avere sui risultati finanziari prospettici di ADR. Al 31 dicembre 2020, tutte le richieste di *waiver* risultano approvate sia da parte delle banche commerciali sia da parte di BEI e di CDP. Per quanto riguarda i nuovi contratti firmati a maggio 2020 con BNL e ad agosto 2020 con un pool di banche italiane assistite da garanzia SACE, la relativa contrattualistica finanziaria risulta allineata a quanto richiesto alle altre controparti finanziarie tramite *waiver*.

I dati di chiusura al 31 dicembre 2020 mostrano, sulla base delle simulazioni effettuate e come previsto e anticipato alle controparti finanziarie all'interno delle richieste di *waiver*, il breach dei ratio finanziari inclusi nei contratti. I *covenant holiday* concessi dalle controparti finanziarie consentiranno di disinnescare le previsioni di rimborso anticipato che si applicherebbero in questi casi ai sensi delle clausole contrattuali. I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

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

9. Altre garanzie, impegni e rischi

9.1 Garanzie

Il Gruppo ADR al 31 dicembre 2020 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8; non sussistono fidejussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto per 142,1 milioni di euro relativi ad attività di investimento. In data 29 dicembre 2020, ADR ha sottoscritto il contratto per l'acquisto da Pavimental S.p.A. della partecipazione, pari al 100% del capitale, da questa detenuta in ADR Infrastrutture S.p.A., società alla quale Pavimental ha conferito, con efficacia dal 1° gennaio 2021, il ramo di azienda dedicato alle attività aeroportuali. Il prezzo di acquisto pattuito è pari a 12,2 milioni di euro.

L'obbligo delle parti di dare esecuzione al contratto è subordinato al verificarsi di una serie di condizioni sospensive. Per un aggiornamento su tale operazione di acquisizione, si rinvia alla Nota 12 Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

9.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2020 è costituita dal valore contabile delle attività finanziarie rappre-

sentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela.

A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali e di tutela del credito poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso ecc.), con controparti occasionali (per esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

La crisi COVID-19 ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale. Il Gruppo ADR sta adottando misure straordinarie (allungamento dei tempi di pagamento, eliminazione della fatturazione anticipata, piani di rientro) con l'intento di favorire il superamento della situazione in atto, cercando di minimizzare l'insacco di situazioni di crisi irreversibili della propria clientela.

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 2020 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 1.347,2 milioni euro, composta da:

- 1.097,2 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 6.15).

Per le informazioni sugli effetti della epidemia COVID-19 si rinvia alla Nota 11.5.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

Pagamenti dovuti relativi alle attività e passività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12. 2020				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.576.082)	(433.179)	(26.838)	(280.315)	(835.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(937.425)	(20.747)	(145.903)	(414.838)	(355.937)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	(214.621)	(8.353)	(15.566)	(125.269)	(65.433)
Totale	(2.728.128)	(462.279)	(188.307)	(820.422)	(1.257.120)

	31.12. 2019				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.286.287)	(34.875)	(433.917)	(293.120)	(524.375)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(339.621)	(115.421)	(15.075)	(60.171)	(148.954)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	(166.054)	(8.048)	(12.900)	(104.750)	(40.356)
Totale	(1.791.962)	(158.344)	(461.892)	(458.041)	(713.685)



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 di interesse e di cambio sul risultato economico. Con le delibere del 14 maggio 2015 e dell'11 luglio 2018, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di interest rate swap "forward starting". Attraverso tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR può ridurre sensibilmente fino ad azzerare il rischio che si verifichi un innalzamento del tasso di interesse nel tempo intercorrente la sottoscrizione di nuovi finanziamenti.

Alla data del 31 dicembre 2020 il Gruppo ADR ha in essere:

- derivati cross currency swap, sottoscritti originaria-

mente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; la Class A4, pari a nominali 215 milioni di sterline e facente parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, è infatti stata coperta, per l'intera durata (fino a scadenza nel 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 6.15;

- quattro derivati interest rate swap di tipo forward starting sottoscritti in data 18 ottobre 2016 e in data 18 settembre 2017 (e successivamente ristrutturati a febbraio e giugno 2020), per un valore nozionale complessivo di 400 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal giugno 2021, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 6.15;
- tre ulteriori derivati interest rate swap di tipo forward starting sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nozionale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 6.15.

Sensitivity analysis (Migliaia di euro)

Rischio di tasso Esposizione e sensitivity analysis	Valutazione al fair value			
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019 Shock Up +10 bps IR
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(2.346.390)	(1.523.208)	0	0
Strumenti derivati con fair value positivo trattati in hedge accounting	0	0	0	0
Strumenti derivati con fair value negativo trattati in hedge accounting	(220.681)	(175.370)	8.009	7.631
Strumenti derivati non trattati in hedge accounting	0	0	0	0
Totale	(2.567.071)	(1.698.578)	8.009	7.631

Il Gruppo non ha in essere altre operazioni in valuta estera.

Sensitivity analysis

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 2020 (2019 per il comparativo) riconducibili ai rischi di tasso sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del fair value degli strumenti derivati in essere.

Il Gruppo ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno shock del mercato dei tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- per gli strumenti derivati, una variazione parallela di +10 basis point (+0,1%) e -10 basis point (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- per le obbligazioni in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di shock up e shock down dei diversi dati di mercato.

A integrazione delle informazioni esposte nella tabella riportata a piè pagina, si segnala che, con riferimento alla sensitivity analysis svolta sui Cross Currency Swap, una variazione del 10% in aumento o in diminuzione del tasso di cambio, andando ad impattare sui flussi in valuta estera scambiati alle date di pagamento, conduce ad una riduzione degli importi da classificare in Riserva di cash flow hedge per 2,5 milioni di euro in caso di shock down e ad un aumento di 3,1 milioni di euro in caso di shock up.

Rischio tasso di interesse				Rischio tasso di cambio	
31.12.2020	31.12.2019 Shock Down -10 bps IR	31.12.2020	31.12.2019 Shock Up +10% FX	31.12.2020	31.12.2019 Shock Down -10% FX
0	0	0	(25.270)	0	25.270
0	0	0	0	0	0
(8.106)	(7.726)	23.915	25.270	(23.915)	(25.270)
0	0	0	0	0	0
(8.106)	(7.726)	23.915	0	(23.915)	0

9.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value

Nella tabella a pie' pagina 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).

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 2020 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.15 è fornita l'indicazione del fair value, si precisa che tale fair value rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7.

9.5 Contenzioso

A fronte del contenzioso, il Gruppo ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti.

Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività per il Gruppo ADR. Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per il Gruppo ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

Contenzioso tributario

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Valutazioni al fair value (Migliaia di euro)

	31.12. 2020			
	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	220.680	0	220.680
Totale derivati di copertura	0	220.680	0	220.680

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Energia Elettrica

- Nel 2006 l'Ufficio Tecnico di Finanza di Roma (UTF - oggi Agenzia delle Dogane) ha emesso avvisi di pagamento per 13 milioni di euro (comprensivo di interessi, spese e sanzioni), aventi ad oggetto l'omesso pagamento dell'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica e della relativa addizionale per il periodo 2002-2006, nonché i relativi atti di contestazione di violazioni amministrative. Le contestazioni riguardano la presunta cessione a terzi dell'energia elettrica acquistata da ADR, nonché il disconoscimento dell'agevolazione prevista a favore dei soggetti a cui è riconosciuta la qualifica di "opificio industriale". Successivamente ai giudizi di merito favorevoli alla Società, la Corte di Cassazione ha depositato diciannove sentenze con le quali sono stati accolti i motivi di ricorso proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. In data 8 ottobre 2019 sono state depositate dalla Corte di Cassazione quattro sentenze favorevoli alla Società riguardanti altrettanti atti di irrogazione delle sanzioni emessi dall'Agenzia delle Dogane. In data 28 febbraio 2020, la Corte di Cassazione ha depositato la sentenza relativa ad ulteriori tre atti di irrogazione delle sanzioni con la quale è stata cassata quella di merito, oggetto del giudizio, e disposto il rinvio alla Commissione Tributaria Regionale per l'esame degli effetti del giudicato in tema di imposta ai fini della risoluzione della controversia in tema di sanzioni correlate. Il 22 maggio 2020, ADR ha depositato il ricorso per riassunzione della controversia in Commissione Tributaria Regionale.
- In analogia con l'attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall'UTF di Roma, l'Agenzia delle Dogane ha avviato due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012. Per le stesse annualità sono stati notificati dall'Agenzia delle Entrate gli Avvisi di accertamento

relativi all'IVA dovuta sulle accise contestate.

- In merito agli atti impositivi emessi dall'Agenzia delle Dogane per i periodi d'imposta 2007-2010 e dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA 2007, la Società ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza sfavorevole della Commissione Tributaria Regionale, mentre ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012. Per quanto concerne gli Avvisi di accertamento notificati dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo delle annualità 2008-2012, la Società ha presentato i relativi ricorsi che non sono stati accolti dalla Commissione Tributaria Provinciale. Ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ADR ha impugnato le sentenze di primo grado in Commissione Tributaria Regionale, che per due annualità ha confermato il giudizio di primo grado, mentre per altre due ha accolto i ricorsi della Società. Per tutti i giudizi di secondo grado sono stati proposti ricorsi in Cassazione.

ICI/IMU

Nel 2011 il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR avvisi di accertamento per l'omesso versamento dell'ICI relativa a fabbricati dell'Area Tecnica Alitalia, limitatamente alle annualità 2007-2009. La Società ha impugnato i citati atti presentando ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale.

Per l'annualità 2007 la Commissione ha accolto il ricorso presentato dalla Società e la sentenza è passata in giudicato, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha, quindi, presentato appelli relativamente alle annualità 2008 e 2009, entrambi rigettati dalla Commissione Tributaria Regionale.

La Società ha proposto ricorsi in Cassazione.



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, a seguito della sentenza definitiva di condanna di ADR. Nell'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.

Il 9 gennaio 2020 la Corte d'Appello di Roma ha depositato la sentenza con la quale è stato rigettato l'appello di Falck S.p.A. e Impregilo S.p.A. (oggi WeBuild S.p.A.), confermando la sentenza di primo grado favorevole per ADR. Falck S.p.A. e WeBuild S.p.A., ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, hanno proposto ricorso in Cassazione.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Diritti e regolazione tariffaria

- Nel 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland SA per la restituzione di 1 milione di euro, oltre interessi, importo pagato, a dire del ricorrente, in eccesso dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri (diritti ExtraUE ai voli da e per il territorio della Confederazione svizzera, invece dei diritti UE). Nell'udienza del 2 ottobre 2019, le Parti hanno precisato le conclusioni, come da atti, e il giudice ha trattenuto la causa per la decisione. Con sentenza del 20 aprile 2020, il Collegio ha rigettato integralmente le domande di easyJet.
- Nel 2013 è stato notificato ricorso al TAR Lazio da parte del Comune di Viterbo, con cui è stato impugnato il Contratto di Programma, il DPCM del 21 dicembre 2012 e tutti gli altri atti presupposti, connessi e conseguenti con richiesta di risarcimento danni; il ricorso risulta ad oggi pendente senza fissazione dell'udienza. Con motivi aggiunti del febbraio 2016, il Comune ha, altresì, impugnato il DPR n. 201/2015, con cui è stato emanato il "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale a norma dell'art. 698 del Codice della Navigazione".
- Nel 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione dal 1° marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti, introdotta con il provvedimento ENAC del 27 dicembre 2013. A parere dei ricorrenti la citata rimodulazione, 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. Nel 2014, il TAR Lazio ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risultava assistito dal fumus boni iuris; si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti per accertarne l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e li si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato 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. Nel 2017, il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario e Alitalia LAI in a.s. ha proposto ricorso alla Corte di Appello di Roma. Nel 2018, la Corte, in accoglimento dell'appello, ha dichiarato la giurisdizione del Giudice ordinario e rimesso la causa al Tribunale di Roma, ove il giudizio è stato riassunto. A scioglimento della riserva assunta all'esito dell'udienza del 9 maggio 2019, il Giudice ha disposto l'espletamento di CTU tecnico contabile. La prossima udienza è fissata per il 5 maggio 2021 per l'esame della consulenza.
- Alitalia LAI in a.s. ha citato con separati giudizi davanti al Tribunale Civile di Milano e di Roma alcune compagnie petrolifere per richiedere la condanna alla restituzione delle somme versate a titolo di royalty carburante nel periodo 2000-2009, in ragione della asserita non corrispondenza di tali corrispettivi ai costi di gestione dello specifico servizio. I petrolieri hanno chiamato in causa, in qualità di terzo, ADR ed altri gestori aeroportuali in quanto le royalty carburanti venivano richieste da questi ultimi. Nell'ambito dei procedimenti sono state disposte CTU di carattere economico contabile. Alcuni dei giudizi sono tuttora in corso anche in fase di appello. In particolare, in data 27 febbraio 2020, sono state pubblicate tre sentenze con cui il Tribu-

nale di Milano, rispettivamente nei giudizi avviati da Alitalia LAI nei confronti di Total Aviazione Italia e Air Total International SA, KAI (già Shell Italia Aviazione) e KRI (già Shell Italia) e Tamoil, ha accolto, sia pur parzialmente, la domanda proposta da Alitalia nei confronti delle società petrolifere e, accogliendo le relative domande di manleva avanzate nei confronti dei gestori aeroportuali, ha condannato questi ultimi a rimborsare alle società petrolifere medesime specifici importi (in particolare, per quanto riguarda ADR: 1,7 milioni di euro in favore di Total Aviazione Italia e Air Total International, 0,8 milioni di euro in favore di KAI e KRI e 0,4 milioni di euro in favore di Tamoil). ADR e gli altri gestori hanno impugnato le pronunce davanti la Corte di Appello di Milano. Le udienze di comparizione sono tutte fissate per il 10 marzo 2021. In quella sede, verranno discusse anche le istanze di sospensione dell'efficacia esecutiva delle sentenze impuginate. Il 10 marzo 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Air BP Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, chiamati in causa in qualità di terzo. Alitalia LAI ha proposto appello. L'udienza di comparizione è fissata per l'11 ottobre 2021. In data 7 agosto 2020, è stata altresì pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, in un giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Kuwait Petroleum Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, sempre chiamati in causa.

- Nell'ambito del giudizio di appello attivato da Wind Jet avverso la sentenza emessa dal Tribunale di Milano, avente ad oggetto la pretesa restituzione da parte di alcune compagnie petrolifere – che hanno, a loro volta, chiamato in causa SEA e ADR – dei corrispettivi jet fuel versati nel periodo 2004-2009, la Corte d'Appello, con sentenza del 7 febbraio 2020, ha rigettato l'appello proposto dal vettore.



Decreto di approvazione del Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore aeroportuale dello scalo di Ciampino

- Con ricorso del 7 marzo 2019, ADR ha impugnato al TAR Lazio il D.M. n. 345/2018 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito "Ministero dell'Ambiente") ha approvato, con prescrizioni, il Piano degli Interventi di Contenimento e Abbattimento del rumore ("PICAR") di ADR; non è stata chiesta la sospensiva del D.M. impugnato. Il ricorso è stato discusso il 18 novembre 2020: si è in attesa della pubblicazione della sentenza. In dettaglio nel DM 345 sono presenti dieci prescrizioni; ad oggi ADR ritiene che sette siano adempiute, una sospesa, una non ottemperata e una in corso di adempimento. Il 30 ottobre 2020 la Regione Lazio (deputata con l'ausilio di ARPA Lazio alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 4 del DM) ha inviato lettera al MATTM, con in copia ADR, in cui esprime il suo parere sull'adempimento delle prescrizioni, a tale lettera ADR ha dato riscontro l'11 novembre 2020 argomentando ulteriori precisazioni a sostegno delle proprie azioni nel rispetto delle Prescrizioni allegate al DM 345/18.
- Anche Ryanair ha impugnato, chiedendone la sospensiva, il D.M. n. 345/2018, con ricorso al TAR Lazio del 18 febbraio 2019, presentando successivamente dei motivi aggiunti. ADR si è costituita in giudizio. Il TAR Lazio, con Ordinanza dell'8 maggio 2019, ha accolto le misure cautelari richieste da Ryanair e, quindi, sospeso l'efficacia del PICAR nella parte in cui prevede la riduzione dei movimenti giornalieri sullo scalo a n. 65. L'udienza di merito è stata discussa – unitamente al ricorso di ADR e di Wizzair – il 18 novembre 2020; si è in attesa della pubblicazione della sentenza.
- Sono stati notificati ad ADR due ulteriori ricorsi avverso il D.M. n. 345/2018, promossi dal vettore Wizzair operante su Ciampino: uno risarcitorio ed uno straordinario al Presidente della Repubblica poi trasportato al TAR Lazio il 9 luglio 2019 su istanza di ADR. All'udienza per la sospensiva, il legale di Wizzair ha

rinunciato alla sospensiva e chiesto l'abbinamento della discussione del ricorso unitamente a quelli di Ryanair di pari argomento. Il ricorso è stato discusso il 18 novembre 2020; si è in attesa della pubblicazione della sentenza.

- Ryanair ha, altresì, impugnato l'Ordinanza ENAC n. 2/2019 con cui l'Ente abrogava le proprie precedenti ordinanze che prevedevano tolleranze allo sfioramento dell'orario di chiusura notturna dell'aeroporto per motivi di forza maggiore. Il TAR, sia in sede monocratica che collegiale, ha accolto l'istanza di sospensiva del vettore e, quindi, ha concesso al vettore lo sfioramento delle ore 23.00 per i suddetti motivi di forza maggiore. Il TAR, inoltre, con ordinanza del 24 febbraio 2020, ha accolto nel merito il ricorso di Ryanair, annullando l'Ordinanza ENAC nella parte in cui non prevede possibili sfioramenti del divieto di volo notturno sullo scalo di Ciampino per cause di forza maggiore.

Realizzazione Svincolo in Area Est - Progetto di Completamento di Fiumicino Sud - Espropri

Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud prevede la realizzazione del nuovo svincolo di interconnessione tra l'"Autostrada A91 Roma-Fiumicino" e l'"Area Est - Cargo City" dell'aeroporto di Fiumicino. Per la realizzazione dell'opera è necessario espropriare alcune aree di proprietà di ditte private e, per l'esecuzione delle relative attività, ADR è stata delegata da ENAC quale Autorità Espropriante. Nuova Agrisud Immobiliare S.r.l., società interessata dall'esproprio, il 16 aprile 2019 ha impugnato una serie di provvedimenti e comunicazioni emessi da ADR nel corso del procedimento espropriativo.

Nuova Agrisud, per impugnare gli atti del procedimento espropriativo, ha proposto motivi aggiunti ad un precedente ricorso al TAR del 2017 che non è stato mai notificato ad ADR la quale, il 30 maggio 2019, si è quindi costituita formalmente nel procedimento.

Riperimetrazione della Riserva Statale del Litorale Romano

Con il D.M. 24 ottobre 2013, il Ministero dell’Ambiente ha approvato la “Nuova perimetrazione della Riserva naturale Statale del Litorale Romano” in sostituzione di quella precedentemente individuata dal D.M. 29 marzo 1996. In particolare, la nuova perimetrazione estende le aree c.d. “di tipo 1”, impedendo la realizzazione della maggior parte delle opere previste all’interno del Master Plan al 2030.

ENAC, con apposito ricorso al Presidente della Repubblica, ha impugnato il D.M. 24 ottobre 2013, mentre ADR lo ha impugnato con autonomo ricorso al TAR Lazio. ADR, al fine di supportare l’Ente nel giudizio, ha deciso di proporre intervento *ad adiuvandum* che è stato depositato nel luglio 2018. Il 22 gennaio 2019 ADR ha ricevuto la comunicazione con cui il Consiglio di Stato ha disposto la sospensione del ricorso al Presidente della Repubblica proposto da ENAC, in attesa della decisione del giudizio ordinario presentato da ADR pendente dinanzi al TAR Lazio. Poiché il ricorso di ADR si sarebbe estinto il 2 ottobre 2019 per perenzione quinquennale, il 5 settembre 2019 è stata presentata apposita istanza di fissazione di udienza ex art. 82 del D.Lgs. n. 104/2010 (Codice del Processo Amministrativo). ADR inoltre, con “motivi aggiunti”, ha successivamente impugnato il “Nuovo Piano di Gestione della Riserva Statale del Litorale Romano” ed il relativo “Regolamento attuativo” adottati nel mese di gennaio 2020. Nell’ambito di questo giudizio ENAC ha proposto atto di intervento *ad adiuvandum* di ADR. Il ricorso è stato discusso il 20 gennaio 2021 e si è in attesa della pubblicazione della sentenza.

Ryanair - Accesso agli atti

Con istanza di accesso agli atti del giugno 2018, Ryanair ha chiesto ad ADR di prendere visione di tutti i contratti commerciali tra Alitalia ed ADR ancora in vigore alla data dell’istanza di accesso, nonché di tutti i documenti di addebito emessi da ADR nei confronti di Alitalia, dal 1° gennaio 2015 al 15 giugno 2018, per la riscossione dei diritti, delle addizionali sui diritti

aeroportuali e dell’IRESA. ADR ha opposto il proprio diniego e Ryanair, nel settembre 2018, ha presentato ricorso al TAR Lazio e successivamente al Consiglio di Stato che il 2 ottobre 2019, ha ordinato ad ADR l’esibizione della documentazione oggetto di accesso. ADR, il 28 febbraio 2020, ha proceduto alla ostensione dei documenti apponendo sugli stessi alcuni “omissis” e motivandone le ragioni con apposita relazione sui motivi dell’oscuramento.

Il 23 aprile 2020, Ryanair ha impugnato il verbale di accesso agli atti del 28 febbraio 2020 e la relativa “relazione sui motivi dell’oscuramento”. Con Sentenza n. 4568 del luglio 2020 il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso per l’ottemperanza proposto da Ryanair, assegnando 30 gg di tempo ad ADR per adempiere. ADR e Ryanair hanno condiviso la data del 25 agosto 2020 per il nuovo accesso. Durante l’accesso ADR ha offerto in visione a Ryanair i contratti già ostesi in sede di accesso agli atti, mantenendo oscurati esclusivamente i corrispettivi ed altri dati rilevanti, nonché nuovi contratti. Le ragioni delle modalità ostensive sono state compiutamente riportate nel “ricorso per chiarimenti nell’ottemperanza” che è stato notificato da ADR nell’agosto 2020, la cui udienza si è tenuta il 21 gennaio 2021. Nel novembre 2020 Ryanair ha proposto autonomo ricorso in ottemperanza, per contestare l’operato di ADR durante l’accesso del 25 agosto 2020, incorsa in pretesi indebiti oscuramenti; anche l’udienza di questo ricorso è stata discussa il 21 gennaio 2021. In data 10 febbraio 2021, con due sentenze relative a ciascun ricorso, il Consiglio di Stato: (i) ha reso i chiarimenti a suo tempo richiesti da ADR con il ricorso di agosto 2020 e (ii) ha respinto il ricorso per ottemperanza proposto da Ryanair a novembre 2020. Il Collegio, dopo avere riconosciuto che “i dati ancora oscurati” – nell’ultimo accesso di Ryanair del 25 agosto 2020 – restano i corrispettivi contrattuali, i valori offerti in fase di gara da Alitalia e il numero di volo e di orario menzionato nelle singole fatture, afferma che “effettivamente sussistano concrete e specifiche esigenze di tutela della riservatezza in rela-



zione ai dati menzionati dalla società ricorrente”, così condividendo in pieno le tesi di ADR.

Decreto interministeriale 179/2020 del Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del Ministero per i Beni e le attività culturali: parere negativo sulla Compatibilità Ambientale Master Plan al 2030 dell’aeroporto di Fiumicino

Il 3 settembre 2020 è stato pubblicato sul sito del Ministero dell’Ambiente il Decreto interministeriale n. 179/20, in cui è stato concluso negativamente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Master Plan al 2030 relativo allo sviluppo a Nord dell’aeroporto di Fiumicino. ADR ha impugnato il predetto Decreto (e tutti gli atti ad esso presupposti, connessi e consequenziali) innanzi al TAR Lazio con ricorso notificato il 7 ottobre 2020.

Anche ENAC ha impugnato al TAR il predetto Decreto tramite “motivi aggiunti” al proprio precedente ricorso con il quale aveva impugnato il parere sul Master Plan al 2030 espresso dalla Commissione Tecnica di VIA. L’udienza di trattazione di entrambi i ricorsi si è tenuta il 20 gennaio 2021 ed il giudice ha trattenuto le cause in decisione.

Tariffe aeroportuali - Monitoraggio annuale Contratto di Programma

Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, l’11 aprile 2019, ADR ha impugnato, chiedendone l’annullamento, il provvedimento del 24 dicembre 2018 con il quale il Direttore Generale di ENAC – in esecuzione dell’attività annuale di monitoraggio dei parametri tariffari k , v ed ϵ prevista dall’art. 37-*bis* c. 4 del Contratto di Programma stipulato tra ENAC e ADR – ha aggiornato i corrispettivi per i servizi regolamentati erogati all’utenza dal gestore aeroportuale per l’anno 2019. Il 10 giugno 2019, ENAC ha proposto opposizione al ricorso straordinario ed ADR ha trasposto al TAR Lazio il giudizio promosso davanti al Presidente della Repubblica. Si è in attesa di fissazione dell’udienza.

Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

ADR, nel novembre 2019, ha impugnato, senza richiesta di sospensiva, al TAR Lazio la delibera dell’Autorità n. 118/2019 del 1° agosto 2019, eccependo la radicale insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR ai sensi dell’art. 17, comma 34-*bis*, del D.L. n. 78/2009. Infatti, per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma “in deroga” è un sistema di tariffazione “pluriennale”, con modalità di aggiornamento “valide per l’intera durata del rapporto” concessorio. Con motivi aggiunti, in data 15 ottobre 2020, ADR ha impugnato la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l’ART ha concluso il procedimento ed ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera stessa, confermando, tra l’altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei diritti stessi anche con riferimento ai gestori, quali ADR, che operano sulla base di un contratto di programma in deroga. ADR ha poi fatto istanza di accesso agli atti, per avere conoscenza e copia dei pareri ministeriali citati nell’ultima delibera impugnata; l’istanza è stata accolta da ART in data 10 novembre 2020. Il 13 novembre 2020 anche IBAR ha impugnato la Delibera ART n.136/2020 con ricorso straordinario al Capo dello Stato; il ricorso è stato poi trasposto al TAR Piemonte ed ADR sta predisponendo la propria costituzione in questo giudizio.

Piano manutenzioni straordinarie 2019 - Aeroporto di Fiumicino

Con ricorso del 9 dicembre 2019, ADR ha impugnato, senza chiederne la sospensiva, l’atto con cui ENAC ha approvato, con eccezioni, prescrizioni e precisazioni, il Piano delle manutenzioni straordinarie per l’aeroporto di Fiumicino. In particolare, è stato contestato ad ENAC lo stralcio di alcuni interventi inseriti da ADR nel Piano. Si è in attesa di fissazione dell’udienza.

Procedure concorsuali clienti

- A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 e il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto a seguito dei quali, nel 2014, è pervenuto l'incasso di 10,3 milioni di euro, quale "credito concorsuale" assistito da privilegio. Il 19 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 0,1 milioni di euro come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s.
- Nel 2009 Volare Airlines S.p.A. in a.s. e Air Europe S.p.A. in a.s. hanno proposto separati giudizi civili per ottenere la revocabilità dei pagamenti effettuati ad ADR nell'anno antecedente all'ammissione dei vettori alla procedura concorsuale, pari rispettivamente a 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; le impugnative proposte da ADR sono state rigettate dalla Corte di Appello di Milano nel 2012 e nel 2014. ADR, al fine di evitare la procedura esecutiva, ha proceduto al pagamento di quanto richiesto e ha proposto, in entrambi i casi, ricorso in Cassazione. Nell'ambito del giudizio Volare Airlines S.p.A. in a.s., con ordinanza del 2018, la Corte di Cassazione ha respinto il ricorso proposto da ADR. In relazione al giudizio Air Europe S.p.A. in a.s., successivamente alla camera di consiglio tenutasi il 4 novembre 2020, all'esito della quale era attesa l'emanazione della sentenza, con ordinanza interlocutoria notificata il 9 febbraio 2021, la Corte ha ritenuto opportuno consentire alle parti la discussione in udienza pubblica circa l'interferenza di alcune disposizioni in vigore al tempo in cui vennero eseguiti i pagamenti oggetto dell'azione revocatoria fallimentare su cui si è pronunciata la sentenza impugnata, con la normativa fallimentare. Si è in attesa della fissazione di tale udienza.
- In data 4 maggio 2020, è stato notificato ad ADR, da parte di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria un atto di citazione davanti al Tribunale Civile di Ci-

vitavecchia, per richiedere la revoca dei pagamenti effettuati alla società nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla Procedura medesima del 2 maggio 2017. Il petitum dei pagamenti – effettuati ad ADR tra novembre 2016 e gennaio 2017 – di cui si chiede la revoca, con conseguente dichiarazione di inefficacia e relativa restituzione ad Alitalia in A.S., è quantificato in complessivi circa 34 milioni di euro, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria. L'udienza di comparizione delle Parti è fissata l'8 aprile 2021. Analoghi atti di citazione sono stati notificati da parte di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria ad ADR Mobility e ad ADR Tel (petitum pari rispettivamente a 1,3 milioni di euro e 0,1 milioni di euro).

Subconcessioni commerciali

- ADR ha proposto un giudizio civile nei confronti di Moccia Conglomerati S.r.l. volto ad accertare la risoluzione della Convenzione di subconcessione dell'area da destinare ad un impianto di produzione e commercializzazione di conglomerato bituminoso, a causa del grave inadempimento di controparte, che non sarebbe stata in grado di ottenere il rilascio dei permessi necessari all'esercizio dell'attività. ADR ha, pertanto, richiesto l'immediato rilascio dell'area e la condanna al risarcimento del danno. Nell'ambito del giudizio, Moccia ha proposto una domanda riconvenzionale nei confronti di ADR per 38,4 milioni di euro, di cui 33,6 milioni di euro di mancato utile. All'udienza tenutasi il 7 gennaio 2021 per la precisazione delle conclusioni, la causa è stata trattenuta in decisione.

Appalti

- L'ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, ha proposto appello avverso la sentenza del 2006 del Tribunale Civile di Roma, con cui è stato definito il giudizio con la condanna di ADR al pagamento di 1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese. L'atto di appello ribadisce le



domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro, comprensivi di interessi e rivalutazione). Con sentenza del 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso proposto dall'ATI Alpine Bau e ha dichiarato risolto il contratto di appalto del 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Nel 2015 il Fallimento Alpine ha proposto ricorso per Cassazione, respinto con ordinanza comunicata il 16 giugno 2020. Nell'ottobre 2020 ADR ha proposto un giudizio per la riforma della sentenza del Tribunale Civile di Roma del 2006 al fine di tentare il recupero, seppure nei confronti di un soggetto nelle more fallito, di quanto a suo tempo versato a controparte. Nel gennaio 2021, sia Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell'ATI) hanno proposto, separatamente, ricorso in Cassazione per revocazione della suddetta ordinanza.

- Cimolai S.p.A. (in ATI con Sertech S.p.A., RPA S.r.l. e Tecnica Y Projectos S.A.), nel novembre 2018, ha convenuto in giudizio ADR in relazione ad alcune riserve (da n. 30 a n. 41) iscritte nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del Molo C. Il *petitum* complessivo è pari a 64,4 milioni di euro, oltre interessi e rivalutazione monetaria. A seguito dello scioglimento della riserva assunta all'udienza dell'8 giugno 2020, il Giudice istruttore ha ritenuto di dar corso ad una CTU "al fine di verificare la tempestività, correttezza e fondatezza delle riserve iscritte e delle domande risarcitorie proposte". Il deposito della CTU è previsto per il 31 maggio 2021; l'udienza per il relativo esame è fissata per il 24 giugno 2021.

Delibera ANAC appalto Molo C

Con riferimento al procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, avviato dall'ANAC nell'ottobre 2016, in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), il 4 settembre 2019, l'Autorità ha emesso la delibera n. 759 con cui sono state confermate quasi tutte le censure mosse sin dall'inizio del procedimento ed è stata disposta la trasmissione

alla Corte dei Conti, oltre che all'ENAC e al MIT, con richiesta anche ad ADR di valutare "le possibili iniziative da intraprendere, informando l'Autorità degli eventuali provvedimenti conseguenti che si intendono adottare".

Conseguentemente, in data 18 ottobre 2019, ADR ha provveduto a notificare ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito. Inoltre, ADR ha informato le Società Organismi di Attestazione (SOA) di Cimolai e dei subappaltatori in merito alle valutazioni effettuate dall'ANAC sulle attribuzioni di qualificazione di alcune categorie di lavori, correlate all'appalto in questione, ai fini delle loro conseguenti valutazioni e determinazioni.

Lavoro

Un gruppo di ex dipendenti ADR, trasferiti alla 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 Regione Lazio, reclamando un risarcimento per non essere stati assunti in altre aziende alle medesime condizioni economiche percepite presso la predetta società, sulla base di un lodo ministeriale sottoscritto da ADR unitamente ad altre società e ad Enti Locali, tra i quali la Regione Lazio, all'esito del fallimento della stessa Ligabue. La causa è stata vinta da ADR in 1° e 2° grado. Un gruppo di nove ricorrenti ha da ultimo proposto ricorso in Cassazione, con una richiesta risarcitoria pari a 6,7 milioni di euro. L'udienza non risulta essere stata ancora fissata.

Incendio Terminal 3

In relazione all'incendio che nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 ha interessato una vasta area del Terminal 3 (di seguito anche "T3"), è pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Civitavecchia il procedimento in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo) e lesioni personali, nell'ambito del quale,

il 25 novembre 2015, è stato emesso il provvedimento ex art. 415-bis c.p.p. di avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) dell'allora Amministratore Delegato di ADR nella sua qualità di "datore di lavoro" della Società, (iii) del Responsabile del Distaccamento dei Vigili del Fuoco e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC).

Nel corso del 2017 si è tenuta l'udienza preliminare, protrattasi su più date, al termine della quale, il 15 febbraio 2018, il giudice ha disposto il rinvio a giudizio per i reati di concorso in incendio colposo e lesioni personali. Il dibattimento davanti al Tribunale di Civitavecchia è iniziato il 15 ottobre 2018. In tale occasione e alla successiva udienza del 21 gennaio 2019 sono state svolte le verifiche di carattere procedurale, la ricognizione delle Parti in causa e disposta l'ammissione delle istanze istruttorie formulate da ognuno (richiesta di sentire i testimoni e i rispettivi consulenti tecnici). All'udienza del 25 marzo 2019 è iniziata l'escussione delle prove testimoniali a cominciare dai nominativi indicati dal Pubblico Ministero. L'audizione dei testi è proseguita alle udienze tenutesi nel corso del 2019 (24 giugno e 4 novembre) e del 2020 (7 febbraio, 14 settembre e 23 novembre) e si protrarrà su più date. La prossima udienza è fissata per il 29 marzo 2021.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera

inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto.

- Si segnala che risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento da terzi (principalmente sub-concessionari, handler e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 19 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2020 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per circa 65 milioni di euro (81 milioni di euro al 31 dicembre 2019) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora siano riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

Se le riserve hanno natura risarcitoria o si riferiscono ad attività manutentive, sono stanziati tra i Fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

10. Rapporti con parti correlate

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

Nel corso dell'anno 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)

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di alcune società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Pavimental: società controllata da Atlantia, svolge per il Gruppo ADR lavori di manutenzione e ammodernamento delle pavimentazioni aeroportuali, nonché di realizzazione di opere infrastrutturali;
- Spea Engineering: società controllata da Atlantia, svolge per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aereo-

	31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi
Imprese controllanti				
Atlantia S.p.A.	3.988	2.049	400	(1.494)
Totale rapporti con imprese controllanti	3.988	2.049	400	(1.494)
Imprese collegate				
Pavimental S.p.A.	361	28.383	216	(49.690)
Spea Engineering S.p.A.	225	11.379	556	(6.273)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fallimento	482	968	0	0
Totale rapporti con imprese collegate	1.068	40.730	772	(55.963)
Parti correlate				
Leonardo Energia S.c.ar.l.	10	2.403	158	(13.284)
Fiumicino Energia S.r.l.	20	0	178	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	(9)
Telepass S.p.A.	84	33	20	(79)
Autogrill Italia S.p.A.	1.549	1.098	3.221	(361)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	476	1.320	215	(903)
Autostrade Tech S.p.A.	0	144	0	(248)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(17)
Edizione S.r.l.	0	0	0	(24)
Retail Italia Network S.r.l.	17	38	143	0
Telepass Pay S.p.A.	2	0	60	0
Essediesse S.p.A.	36	0	73	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni	1	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	198	0	0
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	8	0	8	0
Key Management Personnel	0	845	0	(769)
Totale rapporti con parti correlate	2.203	6.079	4.076	(15.694)
TOTALE	7.259	48.858	5.248	(73.151)

portuale (progettazione e direzione lavori);

- Fiumicino Energia S.r.l.: società controllata da Atlantia, a cui fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia - Società consortile a r.l., partecipata da ADR e Fiumicino Energia S.r.l., con rispettive quote del 10% e del 90%. Gli accordi in essere tra ADR e Fiumicino Energia prevedono che nel 2023 la centrale di cogenerazione sarà trasferita a titolo gratuito alla Capogruppo. La società consortile, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino,

subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica;

- Telepass S.p.A. (controllata da Atlantia): sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility;
- Autogrill Italia S.p.A. (la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari;
- Autostrade per l'Italia S.p.A. (società controllata da Atlantia): i rapporti verso la società sono relativi prevalentemente al distacco di personale.

31.12.2019		2019	
Attività	Passività	Ricavi	Costi
7.912	20.667	238	(1.371)
7.912	20.667	238	(1.371)
625	52.900	101	(111.402)
81	24.231	724	(20.625)
482	968	0	0
1.188	78.099	825	(132.027)
12	2.888	158	(19.225)
35	0	176	0
0	29	0	(29)
188	64	312	(212)
914	640	12.575	(900)
691	973	355	(1.467)
0	399	0	(496)
0	20	0	(28)
0	25	0	(25)
45	0	612	0
30	0	173	0
149	0	145	0
1	0	0	0
0	0	8	0
0	0	0	(26)
0	0	0	0
0	4.417	0	(3.992)
2.065	9.455	14.514	(26.400)
11.165	108.221	15.577	(159.798)

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 (c.d. "key management personnel") in carica al 31 dicembre 2020 ammontano a 984 mila euro (di cui 769 mila euro classificati nella tabella sopra riportata nella voce Key Management Personnel e l'importo residuo di 215 mila euro nei costi per servizi verso altre parti correlate) e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli ammi-

nistratori che nel semestre hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

Rapporti di natura finanziaria

Le passività finanziarie verso Atlantia si riducono per effetto della cessione, avvenuta in data 28 gennaio 2020, delle obbligazioni A4 che la Controllante possedeva al 99,87%.

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati.

Rapporti di natura finanziaria (Migliaia di euro)

	31.12.2020		2020		31.12.2019		2019	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
Imprese controllanti								
Atlantia S.p.A.	0	0	0	(1.082)	0	253.157	0	(13.429)
Tot. rapporti con imprese controllanti	0	0	0	(1.082)	0	253.157	0	(13.429)
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0	1.350	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	0	0	0	0	0	0	3.520	0
Tot. rapporti con parti correlate	1.350	0	0	0	1.350	0	3.520	0
TOTALE	1.350	0	0	(1.082)	1.350	253.157	3.520	(13.429)



11. Altre informazioni

11.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del gruppo e volto a promuovere e diffondere la

cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati. Nell'ambito del progetto di integrazione tra Atlantia e Gemina, l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 ha approvato l'estensione dei piani di

Informativa sui piani di compensi basati su azioni	n. diritti assegnati	n. diritti decaduti	n. diritti trasferim.	n. diritti opzionati	n. diritti al 31.12.2020	Scadenza vesting
Piani di stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	758.751	(256.467)	(62.742)	(261.411)	178.131	8.05.2018
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	611.682	(45.137)	(21.202)	(132.392)	412.951	10.06.2019
Piani di phantom stock option 2017 I ciclo	428.074	(448.212)	20.138	0	0	01.07.2020
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	(46.620)	12.735	0	330.816	15.06.2021
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	(136.792)	51.638	0	385.652	15.06.2022
Piani di phantom stock grant 2017 I ciclo	42.619	(44.624)	2.005	0	0	01.07.2020
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	(5.156)	1.408	0	36.582	15.06.2021
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	(14.012)	5.289	0	39.498	15.06.2022

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 2020, 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.

Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegn.	Fair value rivalut. unitario al 31.12.2020	Scadenza attesa alla data di ass. (anni)	Tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	Volatilità attesa (=storica) alla data di assegn.	Divid. attesi alla data di assegn.
8.05.2021	n.a.	2,59	0,06	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
10.06.2022	n.a.	1,89	1,14	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
01.07.2023	n.a.	2,37	0	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
01.07.2024	n.a.	2,91	1,58	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
01.07.2025	n.a.	2,98	1,52	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
01.07.2023	n.a.	23,18	0	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
01.07.2024	n.a.	24,5	15,28	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
01.07.2025	n.a.	22,57	14,60	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

Si segnala, inoltre, che il 29 maggio 2020 l'Assemblea dei soci di Atlantia ha deliberato un piano, denominato "Ogni tua azione conta", che prevedeva l'assegnazione gratuita, ad ogni dipendente del Gruppo Atlantia, di 75 azioni della società. Il Piano prevedeva una finestra di adesione che ha avuto inizio il 5 ottobre 2020 e si è conclusa il 2 novembre 2020, con l'adesione, per il Gruppo ADR, di 2.671 dipendenti, ai quali è stato assegnato un totale di 200.325 azioni di Atlantia.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel 2020 sono stati rilevati a conto economico:

- una rettifica dei costi relativi agli anni precedenti di 4.681 mila di euro, in relazione, essenzialmente, alla variazione di stima dei diritti attribuiti ai piani di azione "phantom 2017" con azzeramento dei relativi debiti;
- un costo di 2.352 mila euro relativo al piano di azionariato diffuso "Ogni tua azione conta", con contropartita aumento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce Altre riserve e utili portati a nuovo.

Compensi alla Società di revisione (Migliaia di euro)

11.2 Compensi alla Società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-*duodecies* del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia), nella tabella a pie' pagina si riporta il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro).

11.3 Informativa sulle erogazioni pubbliche ex art. 125 L. n. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. n. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2020 non stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici.

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

Nel corso del 2020, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 11.5; nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Compensi 2020
Revisione contabile	EYS.p.A.	ADR S.p.A.	239
Servizi di attestazione	EYS.p.A.	ADR S.p.A.	45
Altri servizi (*)	EYS.p.A.	ADR S.p.A.	179
Revisione contabile	EYS.p.A.	ADR Tel S.p.A.	24
Revisione contabile	EYS.p.A.	ADR Assistance S.r.l.	17
Revisione contabile	EYS.p.A.	ADR Security S.r.l.	23
Revisione contabile	EYS.p.A.	ADR Mobility S.r.l.	20
Revisione contabile	EYS.p.A.	Airport Cleaning S.r.l.	17
Altri servizi	EYS.p.A.	ADR Tel S.p.A.	1
Altri servizi	EYS.p.A.	ADR Assistance S.r.l.	1
Altri servizi	EYS.p.A.	ADR Security S.r.l.	1
Altri servizi	EYS.p.A.	ADR Mobility S.r.l.	2
Altri servizi	EYS.p.A.	Airport Cleaning S.r.l.	1
Totale			570

(*) Comfort letter per aggiornamento annuale del Programma di emissione obbligazionario, Comfort Letter nell'ambito di un'emissione di Notes all'interno del Programma EMTN, Esame limitato del Report di Sostenibilità 2019/2020 e verifica dichiarazioni fiscali per crediti di imposta e sottoscrizione modelli Unico e 770.

11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19

L'andamento del Gruppo ADR nel 2020 è stato condizionato dagli effetti di una crisi senza precedenti che, a partire dal mese di marzo, ha coinvolto il settore del trasporto aereo in Italia ed in gran parte del resto del mondo in conseguenza dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

Le ripercussioni sui volumi di attività del sistema aeroportuale romano sono risultate particolarmente rilevanti, con un traffico passeggeri in calo del 76,8% rispetto al 2019 e movimenti in riduzione del 63,8%.

L'andamento fortemente negativo del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente una riduzione del 72,3%. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 7.1 Ricavi.

Al fine di contrastare gli impatti sui risultati economici e sulla liquidità, il Gruppo ADR si è attivato immediatamente, ponendo in atto una serie di misure finalizzate al contenimento dei costi. In concomitanza con l'aumentare delle restrizioni sul traffico è stata progressivamente ridotta l'operatività infrastrutturale degli scali; sono state, inoltre, avviate negoziazioni con i fornitori per la conseguente rimodulazione dei servizi esterni. Con riferimento alla gestione del personale, le società del Gruppo hanno fatto ricorso ad ammortizzatori sociali (Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria/Fondo d'Integrazione Salariale (CIGS/FIS) per tutti i dipendenti, oltre ad altre misure, quali programmi di smaltimento delle ferie pregresse, azzeramento bonus variabili. Inoltre è stato varato un piano di incentivazione all'esodo per le categorie più prossime alla pensione. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 7.3 Costi per servizi, Nota 7.4 Costi per il personale, Nota 7.5 Altri costi operativi.

Il conto economico complessivo del Gruppo ADR è stato, inoltre, impattato dalla svalutazione della partecipazione, valutata in bilancio al fair value, in Azzurra Aeroporti, per effetto degli impatti del COVID-19 sui flussi di cassa attesi della società. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.3 Partecipazioni.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, la pandemia COVID-19 è stata considerata un indicatore di impairment; pertanto, conformemente allo IAS 36, è stato effettuato il test di impairment che ha evidenziato un valore recuperabile del capitale investito netto del Gruppo ADR significativamente superiore al valore di carico. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 6.2 Attività immateriali.

In relazione al programma di investimenti infrastrutturali, si segnala che le misure adottate dal Governo per limitare la diffusione del virus a livello nazionale, oltre alle iniziative attivate dal Gruppo ADR a tutela del mantenimento di adeguati livelli di liquidità, hanno comportato la temporanea sospensione dei lavori non indispensabili in conseguenza della crisi pandemica.

Sempre ai fini di salvaguardare la liquidità, ADR ha attivato nell'esercizio nuove linee di finanziamento bancarie di breve-medio termine, oltre ad una emissione obbligazionaria di tipo green collocata sul mercato alla fine del mese di novembre. Tra utilizzo di linee bancarie preesistenti e nuove linee di finanziamento sono state reperite nuove risorse finanziarie per 980 milioni di euro (680 milioni di euro da linee bancarie e 300 milioni di euro dalla citata emissione obbligazionaria) a fronte di una scadenza di rimborso per 100 milioni di euro, avvenuta nel mese di novembre, e di ulteriori 400 milioni di euro che andranno in scadenza a fine febbraio 2021, oltre in relazione alle ulteriori esigenze gestionali del Gruppo.

Inoltre, ADR ha effettuato richieste di *waiver* volte ad eliminare il rischio di breach contrattuale legato al mancato rispetto dei livelli dei *covenant* finanziari; tutte le richieste di *waiver* sono state approvate dalle banche finanziatrici. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15 Passività finanziarie e alla Nota 8 Garanzie e *covenant* sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

Con il DDL di Bilancio 2021 è stato istituito un Fondo danni COVID-19 di 500 mil di euro, di cui 450 milioni di euro destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020-31 gennaio 2021, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. È previsto un contributo fino al 100% del danno subito, calcolato come perdita di ricavi e incremento costi imputabili all'epidemia, al netto delle riduzioni di costo per l'accesso agli ammortizzatori sociali e altre forme di sostegno, relativamente al periodo sopra indicato.

Nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili alla generalità delle imprese beneficiarie sia complessivamente superiore alle risorse stanziare (450 milioni di euro), l'entità della quota assegnata a ciascuna impresa sarà determinata in modo proporzionale al contributo riconoscibile alla stessa impresa rispetto al totale dei contributi riconoscibili e, comunque, nel limite massimo del venti per cento delle risorse indicate per gli aeroporti (con un massimo di 90 milioni di euro). In virtù di tale meccanismo, della significatività delle richieste che verranno presumibilmente avanzate dalle imprese del settore e del peso di ADR rispetto a queste, è ipotizzabile che la quota spettante alla Società sia al massimo pari a 90 milioni di euro.

Alla data di redazione del bilancio si è in attesa dell'emanazione dei decreti interministeriali per l'attuazione della misura; l'erogazione del contributo è subordinata, inoltre, alla valutazione da parte della

Commissione Europea di compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato.

Le azioni intraprese, unite alla solidità patrimoniale della Capogruppo e delle sue controllate, appaiono sufficienti a garantire il rispetto degli impegni contrattuali che la Capogruppo e le sue controllate saranno chiamate ad assolvere nei successivi 12 mesi.

12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- A seguito delle interlocuzioni già avviate con ENAC, ADR, in data 22 gennaio 2021, ha trasmesso all'Ente la nuova declinazione del piano di sviluppo aeroportuale (il Nuovo PSA) pienamente rispondente alle previsioni dell'art. 1, comma 4, della Convenzione vigente che individua nella realizzazione di un sistema infrastrutturale finalizzato a "garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale adeguato ai volumi di traffico stimati alle diverse soglie temporali (100 milioni di passeggeri all'anno 2044)" l'oggetto da conseguire mediante gli strumenti convenzionali individuati dall'art. 17, comma 34-bis, del DL n. 78 del 2009 convertito dalla Legge n. 102 del 2009. Tale Piano rappresenta la soluzione individuata dalla Società a seguito dell'irrealizzabilità del Master Plan al 2030 (c.d. Master Plan di Fiumicino Nord) sulla cui compatibilità ambientale il MATTM ha espresso parere negativo con il DM n.79/20.
- La sperimentazione sui voli Covid-tested dagli Stati Uniti, approvata come unico scalo in Italia per i voli dagli Stati Uniti con ordinanza del Ministero della Salute di concerto con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero degli Affari Esteri del 23 novembre 2020, lanciata a Fiumicino dall'8 dicembre, mostra che solo 5 passeggeri su un totale complessivo di 3.824 sono risultati positivi al Covid, con un tasso di positività di appena lo 0,13% (dati al 28 gennaio 2021). ADR ha ottenuto la proroga della fase sperimentale al 5 marzo e sta lavorando per coinvolgere più compagnie aeree, aeroporti e istituzioni per promuovere protocolli efficaci, sostenibili e omogenei in tutta Europa.
- In data 11 febbraio 2021, è diventato operativo il nuovo Centro Vaccini della Regione Lazio realizzato per la prima volta in uno scalo italiano, grazie alla collaborazione con ADR e la Croce Rossa Italiana. La struttura di circa 1.500 metri quadri interamente coperti e riscaldati, che sarà in grado di somministrare fino a tremila dosi di vaccino giornalieri quando opererà 24 ore al giorno, è stata allestita presso il parcheggio Lunga sosta dell'aeroporto di Fiumicino, dove, dallo scorso settembre, è attiva l'area drive-in per i test COVID-19.
- In data 21 gennaio 2021, a seguito dell'avverarsi delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita siglato a fine dicembre 2020, ADR ha acquisito la partecipazione, pari al 100% del capitale, detenuta da Pavimental S.p.A. in ADR Infrastrutture S.p.A., società alla quale Pavimental aveva precedentemente conferito, con efficacia dal 1° gennaio 2021, il ramo di azienda dedicato alle attività aeroportuali. Il prezzo di acquisto corrisposto è pari a 12,2 milioni di euro. Tale operazione è motivata dall'interesse di ADR ad affidare "in house" i lavori di realizzazione del piano di sviluppo aeroportuale a garanzia del controllo diretto dei tempi e della qualità esecutiva.
- In data 22 gennaio 2021, ha accettato l'offerta vincolante presentata da Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'acquisto da ADR della quota da questa detenuta nel capitale di Pavimental S.p.A. (20%). Il completamento dell'operazione di compravendita è previsto entro il mese di marzo pv.
- Nell'ambito del progetto di riorganizzazione avviato dal Gruppo Atlantia e finalizzato a riportare le attività di supporto ingegneristico svolte sinora da Spea Engineering S.p.A. nell'ambito dei gruppi appartenenti ai relativi committenti, in data 26 febbraio 2021, la società del Gruppo ADR, ADR Ingegneria S.p.A. ha sottoscritto il contratto preliminare di affitto del ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. dedicato alle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale. Il contratto ha durata di due anni, rinnovabili tacitamente per ulteriori due, con facoltà di recesso "ad nutum" di entrambe le parti con preavviso di 6 mesi. Il canone di affitto è pari a 133 mila euro fisso ed immutabile per l'intero periodo di durata del contratto.

Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione sulla Gestione.

Il Consiglio di Amministrazione



ALLEGATI



Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

Allegato 1

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta
Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro
Imprese controllate			
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Coord. attività per realiz. grandi opere aeroportuali	Euro
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro
Imprese collegate			
Pavimental S.p.A.	Roma	Edilizia e costruzione	Euro
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro
Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione	Roma	Studio regole europee sul trasporto	Euro
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	Tessera (Venezia)	Catering aeroportuale	Euro
Altre partecipazioni			
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	Investimenti immobiliari, finanziari ecc.	Euro
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvig. sul mercato elettrico	Euro
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE** e turismo d'affari	Euro

(*) il valore indicato per il Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione è riferito al Capitale netto di liquidazione.

(**) MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions).

Capitale sociale (euro) (*)	Soci	% Possesso	% Interessenza Gruppo ADR	Metodo di consolidamento o criterio di valutazione
62.224.743				
600.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	99	100	Integrale
	ADR Ingegneria S.p.A.	1		
4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
100.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
10.116.452	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
(12.420)	Aeroporti di Roma S.p.A.	25		Valutata al costo
103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata al costo
7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15		Valutata al fair value
13.920.225	Aeroporti di Roma S.p.A.	9,229		Valutata al fair value
3.221.234	Aeroporti di Roma S.p.A.	7,77		Valutata al fair value
10.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	10		Valutata al fair value
114.853	Aeroporti di Roma S.p.A.	0,99		Valutata al fair value
132.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota (euro 1.000)		Valutata al fair value





RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ
DI REVISIONE





Building a better
working world

EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 324755504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli azionisti della
Aeroporti di Roma S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio consolidato che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporti di Roma S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:



Aspetto chiave	Risposte di revisione
<p>Stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</p> <p>Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (il Fondo), al 31 dicembre 2020, ammonta ad euro 197 milioni ed include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro sui beni in concessione e che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>Il valore del Fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli amministratori relativamente alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista, alla quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti ed alla componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi da effettuare, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresentasse un aspetto chiave per la revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa ai criteri di valutazione adottati per il Fondo è riportata nella Nota 4 "Principi contabili applicati - Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" e nella Nota 6.13 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione, in risposta all'aspetto chiave, hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi dell'accordo di concessione che origina l'obbligazione; • l'analisi del processo e dei controlli chiave posti in essere dal Gruppo in merito alla valutazione del Fondo; • le procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo intervenuti nell'esercizio; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi di coerenza delle assunzioni alla base della stima del Fondo con il Piano Investimenti 2021-2046; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato per la quale ci siamo avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in strumenti finanziari; • la verifica dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato. <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>

Impairment test a seguito degli impatti derivanti dalla pandemia Covid-19 sul business del Gruppo

L'andamento del Gruppo Aeroporti di Roma nell'esercizio 2020 è risultato fortemente condizionato dalle restrizioni imposte al traffico aereo ai fini del contenimento della pandemia Covid-19 le quali hanno determinato una contrazione del volume passeggeri transitati sul sistema aeroportuale romano del 76,8% rispetto all'esercizio 2019 ed una conseguente riduzione dei ricavi del 72,3% rispetto all'esercizio 2019. Il calo di traffico e la conseguente contrazione dei ricavi del gruppo per effetto delle restrizioni imposte dalla pandemia Covid-19 rappresentano un indicatore di impairment ai sensi dello IAS 36.

Le nostre procedure di revisione, in risposta all'aspetto chiave, hanno riguardato, tra l'altro:

- analisi delle assunzioni alla base della predisposizione del Business Plan da parte del Gruppo;
- analisi della coerenza delle ipotesi con il contesto macroeconomico di riferimento;
- discussioni con il management circa le modalità di costruzione del modello di impairment test;
- verifica della coerenza del tasso di sconto applicato (WACC);
- nelle nostre verifiche ci siamo anche



In considerazione della significatività degli impatti derivanti dal fenomeno appena descritto abbiamo ritenuto che tale tematica rappresentasse un aspetto chiave per la revisione.

L'informativa di bilancio relativa all'impairment test è riportata nella Nota "6.2 Attività Immateriali".

L'informativa di bilancio relativa agli impatti del Covid-19 sull'esercizio 2020 è riportata nella Nota "11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19".

avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione che hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave al fine di determinare i cambiamenti delle assunzioni che potrebbero impattare significativamente la valutazione del valore recuperabile.

Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:



- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 9 aprile 2013 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con



chiusura dal 31 dicembre 2013 al 31 dicembre 2021.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs 24 febbraio 1998, n. 58 del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2020, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e la specifica sezione sul governo societario sopra richiamata sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Come descritto nella relazione sulla gestione, gli amministratori del Gruppo Aeroporti di Roma si sono avvalsi dell'esonero dalla predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6, comma 1 del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Roma, 23 marzo 2021

EY S.p.A.



Roberto Tabarrini
(Revisore Legale)







3. BILANCIO DI ESERCIZIO

AL 31 DICEMBRE 2020



Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020

PROSPETTI CONTABILI DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A	229
Situazione patrimoniale-finanziaria	230
Conto economico	232
Conto economico complessivo	233
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	234
Rendiconto finanziario	236
NOTE ILLUSTRATIVE DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.	239
1. Informazioni generali	240
2. Forma e contenuto del Bilancio	240
3. Principi contabili applicati	241
4. Contratto di concessione	242
5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	244
6. Informazioni sulle voci di conto economico	280
7. Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	289
8. Altre garanzie, impegni e rischi	291
9. Rapporti con parti correlate	297
10. Altre informazioni	304
11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	308
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	311
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	319
ALLEGATI	329
Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2019 di Atlantia S.p.A.	330
Allegato 2 - Dati patrimoniali ed economici delle società controllate e collegate	331



PROSPETTI CONTABILI
DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.



Situazione patrimoniale-finanziaria

Attività (euro)	Note	31.12.2020		31.12.2019	
			<i>di cui correlate</i>		<i>di cui correlate</i>
Attività non correnti					
Attività materiali	5.1	49.912.202		51.386.242	
Diritti concessori		2.437.526.013		2.425.305.693	
Altre attività immateriali		43.254.988		53.654.501	
Attività immateriali	5.2	2.480.781.001		2.478.960.194	
Partecipazioni	5.3	45.613.304		74.310.493	
Altre attività finanziarie non correnti	5.4	1.188.101		1.705.494	
Attività per imposte anticipate	5.5	89.643.989		50.211.100	
Altre attività non correnti	5.6	456.371		399.007	
Totale attività non correnti		2.667.594.968		2.656.972.530	
Attività correnti					
Rimanenze		4.996.295		3.741.281	
Crediti commerciali		258.556.777	8.914.582	306.735.345	7.719.583
Attività commerciali	5.7	263.553.072	8.914.582	310.476.626	7.719.583
Altre attività finanziarie correnti	5.4	1.350.000	1.350.000	1.514.932	1.350.000
Attività per imposte correnti	5.8	4.474.580	4.377.616	7.117.504	7.081.338
Altre attività correnti	5.9	29.804.978	483.266	14.465.618	481.866
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	1.086.181.038		489.062.858	
Totale attività correnti		1.385.363.668	15.125.464	822.637.538	16.632.787
TOTALE ATTIVITÀ		4.052.958.636	15.125.464	3.479.610.068	16.632.787

Patrimonio netto e passività
(euro)

	Note	31.12.2020		31.12.2019	
		<i>di cui correlate</i>		<i>di cui correlate</i>	
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		1.061.783.877		868.925.513	
Utile (perdita) dell'esercizio		(143.353.203)		243.192.938	
Totale patrimonio netto	5.11	980.655.417		1.174.343.194	
PASSIVITÀ					
Passività non correnti					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	10.787.190		10.110.572	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	144.377.348		128.793.597	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.14	17.238.138		19.082.137	
Fondi per accantonamenti non correnti		172.402.676		157.986.306	
Prestiti obbligazionari		1.006.472.788		1.115.669.967	252.703.657
Finanziamenti a medio-lungo termine		873.670.885		207.198.156	
Strumenti finanziari - derivati		161.238.458		140.076.265	
Altre passività finanziarie		1.818.861		1.663.021	211.876
Passività finanziarie non correnti	5.15	2.043.200.992		1.464.607.409	252.915.533
Altre passività non correnti	5.16	0		7.479.305	790.140
Totale passività non correnti		2.215.603.668		1.630.073.020	253.705.673
Passività correnti					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	889.192		2.323.618	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	47.339.549		54.847.676	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.14	7.424.359		3.036.000	
Fondi per accantonamenti correnti		55.653.100		60.207.294	
Debiti commerciali	5.17	181.187.750	72.455.850	222.899.924	107.699.235
Passività commerciali		181.187.750	72.455.850	222.899.924	107.699.235
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		431.391.443	211.877	129.724.586	957.511
Strumenti finanziari - derivati		59.706.476		35.534.152	
Altre passività finanziarie correnti		9.125.305	9.125.323	23.512.335	23.512.335
Passività finanziarie correnti	5.15	500.223.224	9.337.200	188.771.073	24.469.846
Passività per imposte correnti	5.8	0		31.587.017	18.679.285
Altre passività correnti	5.18	119.635.477	845.065	171.728.546	3.651.556
Totale passività correnti		856.699.551	82.638.115	675.193.854	154.499.922
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		4.052.958.636	82.638.115	3.479.610.068	408.205.595

Conto economico

Conto economico (euro)

	Note	2020		2019	
		<i>di cui correlate</i>		<i>di cui correlate</i>	
Ricavi	6.1				
Ricavi da gestione aeroportuale		260.908.134	21.020.057	925.057.175	42.116.378
Ricavi per servizi di costruzione		98.060.165		173.509.098	
Altri ricavi operativi		9.426.947	4.521.755	10.706.297	4.690.322
Totale ricavi		368.395.246	25.541.812	1.109.272.570	46.806.700
Costi					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(8.105.741)	(3.270)	(19.847.501)	(10.219.186)
Costi per servizi	6.3	(279.449.410)	(158.769.239)	(425.053.802)	(265.681.847)
Costo per il personale	6.4	(70.495.294)	(442.635)	(94.229.222)	(2.518.513)
Canoni concessori		(8.298.954)		(36.728.362)	
Costo per godimento beni di terzi (Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri		(684.646)		(1.094.529)	
Altri costi		1.173.154		(1.226.142)	
Altri costi operativi	6.5	(25.700.678)	(180.003)	(58.769.424)	(180.020)
Ammortamento attività materiali	5.1	(14.577.637)		(14.765.840)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	5.2	(85.847.371)		(85.526.521)	
Ammortamento altre attività immateriali	5.2	(5.890.424)		(5.313.546)	
Ammortamenti		(106.315.432)		(105.605.907)	
Totale costi		(490.066.555)	(159.395.147)	(703.505.856)	(278.599.566)
RISULTATO OPERATIVO		(121.671.309)		405.766.714	
Proventi finanziari	6.6	1.496.360		30.870.897	17.786.513
Oneri finanziari	6.6	(74.495.651)	(1.090.934)	(64.970.033)	(13.444.877)
Utili (perdite) su cambi	6.6	13.553.106		(12.355.352)	
Proventi (oneri) finanziari		(59.446.185)	(1.090.934)	(46.454.488)	4.341.636
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(181.117.494)		359.312.226	
Imposte sul reddito	6.7	37.764.291		(116.119.288)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		(143.353.203)		243.192.938	
Risultato netto attività operative cessate					
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(143.353.203)		243.192.938	

Conto economico complessivo

Conto economico complessivo (Migliaia di euro)

	Note	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(143.353)	243.193
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	5.15	(31.989)	(51.112)
Effetto fiscale		6.825	13.118
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(25.164)	(37.994)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.12	(126)	(396)
Effetto fiscale		(68)	95
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni		(27.591)	0
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	5.3	(27.785)	(301)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	5.15	1.539	1.541
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(51.410)	(36.754)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		(194.763)	206.439

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto (Migliaia di euro)

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva sovrapprezzo azioni
Saldo al 31 dicembre 2018	62.225	12.462	667.389
Utile dell'esercizio			
Altre componenti dell'utile complessivo:			
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale			
Utile complessivo dell'esercizio			
Distribuzione dividendi (saldo)			
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo			
Altre variazioni			
Saldo al 31 dicembre 2019	62.225	12.462	667.389
Utile (perdita) dell'esercizio			
Altre componenti dell'utile complessivo:			
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni			
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio			
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo			
Altre variazioni			
Saldo al 31 dicembre 2020	62.225	12.462	667.389

Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	Riserva da utili/ (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile dell'esercizio (al netto acconto sui dividendi)	Totale patrimonio netto
(51.654)	0	276.744	131.293	1.098.459
			243.193	243.193
(36.453)		(301)		(36.754)
(36.453)				(36.453)
		(301)		(301)
(36.453)		(301)	243.193	206.439
			(130.672)	(130.672)
		621	(621)	0
		118	0	118
(88.107)	0	277.182	243.193	1.174.344
			(143.353)	(143.353)
(23.625)	(27.591)	(194)		(51.410)
(23.625)				(23.625)
		(194)		(194)
	(27.591)			(27.591)
(23.625)	(27.591)	(194)	(143.353)	(194.763)
		243.193	(243.193)	0
		1.074	0	1.074
(111.732)	(27.591)	521.255	(143.353)	980.655

Rendiconto finanziario

Rendiconto finanziario

(Migliaia di euro)

	Note	2020	2019
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(143.353)	243.193
Rettificato da:			
Ammortamenti	5.1/5.2	106.315	105.607
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	38.809	53.285
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.6	1.239	2.023
Variazione altri fondi		1.661	(3.132)
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni		1.107	8.715
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		(33.159)	5.972
Altri costi (ricavi) non monetari		10.088	8.595
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni		(98.644)	71.540
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)		(115.937)	495.798
Investimenti in attività materiali (*)	5.1	(13.256)	(20.690)
Investimenti in attività immateriali (**)	5.2	(106.170)	(208.926)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	(31.975)	(47.219)
Investimenti in partecipazioni		(1)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni		12.765	15.555
Variazione netta delle altre attività non correnti		(57)	9
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)		(138.694)	(261.271)
Dividendi corrisposti		0	(130.672)
Emissione di prestiti obbligazionari		297.732	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	5.15	678.818	70.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		(112.500)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		1.921	(96)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		165	(165)
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)		866.136	(60.933)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		611.505	173.594
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	5.10	465.551	291.957
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	5.10	1.077.056	465.551

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 1.698 mila euro nel 2020;

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 124 mila euro nel 2020 e 25.079 mila euro nel 2019.

Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

Riconciliazione delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti (Migliaia di euro)

	2020	2019
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	465.551	291.957
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	489.063	318.072
Rapporti di conto corrente con società controllate	(23.512)	(26.115)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	1.077.056	465.551
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.086.181	489.063
Rapporti di conto corrente con società controllate	(9.125)	(23.512)

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario (Migliaia di euro)

	2020	2019
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	24.344	98.639
Interessi attivi incassati	1.284	177
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.771	45.301
Dividendi ricevuti	0	17.783



NOTE ILLUSTRATIVE
DI AEROPORTI DI ROMA S.P.A.



1. Informazioni generali

Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la “Società” o “ADR”) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale romano in forza di un 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 concessione aeroportuale scade il 30 giugno 2046.

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

Alla data del presente Bilancio, Atlantia S.p.A. (“Atlantia”) è l’azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.842.015, pari al 99,385% del capitale) ed esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società. Il presente Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 4 marzo 2021 e sottoposto a revisione contabile da parte di EY S.p.A.

Il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

2. Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio al 31 dicembre 2020 è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* (IFRS) emanati dall’*International Accounting Standards Board* (IASB) e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio.

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

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

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

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L’euro rappresenta sia la valuta funzionale di ADR che quella della presentazione del bilancio.

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

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato, cui si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle Partecipazioni.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato in presenza di eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)” del Bilancio consolidato, che sono imputate a conto economico. Le stesse sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Per società controllate si intendono tutte le società sulle quali ADR ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie e operative al fine di ottenere i benefici derivanti dalla loro attività.

Per partecipazioni in società collegate si intendono quelle nelle quali ADR è in grado di esercitare un’influenza significativa, ma non il controllo né il controllo congiunto, attraverso la partecipazione alle politiche decisionali finanziarie e operative della partecipata.

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

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall’IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di

acquisizione, di designazione al fair value con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. La valutazione al costo di una partecipazione minoritaria è consentita nei limitati casi in cui il costo rappresenti un’adeguata stima del fair value.

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

- qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d’azienda sono rilevate in base all’IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l’eventuale differenza tra tali valori di carico delle attività e passività cedute e il relativo corrispettivo;
- negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori a 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. Contratto di concessione

Rapporto concessorio

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

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

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

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

Per maggiori dettagli sul Contratto di concessione si rinvia al Bilancio consolidato.



5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

5.1 Attività materiali

Attività materiali (Migliaia di euro)

	31.12.2019			
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Investimenti
Terreni e fabbricati	15.722	(74)	15.648	184
Impianti e macchinari	86.647	(65.601)	21.046	393
Attrezzature industriali e commerciali	13.977	(12.041)	1.936	506
Altri beni	36.098	(27.716)	8.382	1.586
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.557	0	1.557	9.128
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	3.911	(1.094)	2.817	1.459
Totale attività materiali	157.912	(106.526)	51.386	13.256

	31.12.2018			
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Investimenti
Terreni e fabbricati	0	0	0	15.722
Impianti e macchinari	89.510	(58.989)	30.521	223
Attrezzature industriali e commerciali	14.029	(11.735)	2.294	334
Altri beni	33.766	(24.699)	9.067	1.919
Immobilizzazioni in corso e acconti	610	0	610	1.541
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	0	0	0	951
Totale attività materiali	137.915	(95.423)	42.492	20.690

Le Attività materiali, pari a 49.912 mila euro (51.386 mila euro al 31 dicembre 2019), si decrementano nell'esercizio di 1.474 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti (14.578 mila euro), in parte compensati dagli investimenti dell'anno (13.256 mila euro).

Gli investimenti, pari a 13.256 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Attrezzature Industriali e Commerciali (506 mila euro), principalmente relativi ad acquisti termocamere e simili;

- nell'ambito della classe Altri beni (1.586 mila euro), principalmente a macchine elettroniche per 886 mila euro, mobili/arredi per 396 mila euro e opere d'arte per 298 mila euro;
- nella classe immobilizzazioni in corso e acconti (9.128 mila euro) principalmente all'installazione di monitor, ledwall ed apparati di rete nella nuova area imbarco A per 1.622 mila euro, alla Sala di Controllo Unica (APOC) per 1.308 mila euro, agli interventi per potenziamento dell'infrastruttura CED per 769 mila euro, a interventi su apparati di rete per 700 mila euro, a complessi elettronici per isole I e J dell'area check-in del T3 per 418 mila euro, oltre che ad anti-

					31.12.2020	
Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni		Costo	Fondo amm.to	Valore netto
(154)	150	0		16.056	(228)	15.828
(9.459)	102	(14)		82.066	(69.998)	12.068
(843)	0	0		14.483	(12.884)	1.599
(2.792)	629	(3)		37.909	(30.107)	7.802
0	(887)	0		9.798	0	9.798
(1.330)	(129)	0		4.791	(1.974)	2.817
(14.578)	(135)	(17)		165.103	(115.191)	49.912

					31.12.2019	
Amm.ti	Variazione Altre variazioni	Alienazioni	Effetto IFRS 16	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
(74)	0	0	0	15.722	(74)	15.648
(9.717)	23	(4)	0	86.647	(65.601)	21.046
(692)	0	0	0	13.977	(12.041)	1.936
(3.189)	591	(6)	0	36.098	(27.716)	8.382
0	(594)	0	0	1.557	0	1.557
(1.094)	0	0	2.960	3.911	(1.094)	2.817
(14.766)	20	(10)	2.960	157.912	(106.526)	51.386

- cipi erogati a fornitori per 1.698 mila euro;
- nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (1.459 mila euro) principalmente a Diritto d'uso su impianti e macchinari (814 mila euro) e su fabbricati (645 mila euro).

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

5.2 Attività immateriali

Attività immateriali (Migliaia di euro)

			31.12.2019
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
Diritti concessori			
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(951.819)	1.227.345
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.439.007	(241.046)	1.197.961
Totale diritti concessori	3.618.171	(1.192.865)	2.425.306
Altre attività immateriali	77.791	(59.409)	18.382
Anticipi a fornitori	35.272	0	35.272
Totale altre attività immateriali	113.063	(59.409)	53.654
Totale attività immateriali	3.731.234	(1.252.274)	2.478.960
31.12.2018			
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
Diritti concessori			
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(901.724)	1.277.440
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.265.497	(205.614)	1.059.883
Totale diritti concessori	3.444.661	(1.107.338)	2.337.323
Altre attività immateriali	67.429	(54.095)	13.334
Anticipi a fornitori	25.784	0	25.784
Totale altre attività immateriali	93.213	(54.095)	39.118
Totale attività immateriali	3.537.874	(1.161.433)	2.376.441

Le Attività immateriali, pari a 2.480.781 mila euro (2.478.960 mila euro al 31 dicembre 2019) si incrementano di 1.821 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio, pari a 106.170 mila euro, sostanzialmente compensati dagli ammortamenti, pari a 91.737 mila euro, e dal recupero di acconti corrisposti a fornitori per 12.688 mila euro. In relazione alla proroga di due anni della durata della concessione aeroportuale, ossia fino al 30 giugno 2046, è stata rivista la vita utile dei Diritti concessori con riferimento al valore contabile netto degli stessi risultante al 30 giugno 2020; l'impatto positivo sugli

ammortamenti del 2020, derivante dall'allungamento del periodo di ammortamento, è pari a 3.444 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

Investim.	Amm.ti	Variazione		Costo	Fondo amm.to	31.12.2020
		Altre variazioni				Valore netto
0	(48.169)	0		2.179.164	(999.988)	1.179.176
98.060	(37.678)	7		1.537.067	(278.717)	1.258.350
98.060	(85.847)	7		3.716.231	(1.278.705)	2.437.526
7.986	(5.890)	69		85.846	(65.299)	20.547
124	0	(12.688)		22.708	0	22.708
8.110	(5.890)	(12.619)		108.554	(65.299)	43.255
106.170	(91.737)	(12.612)		3.824.785	(1.344.004)	2.480.781

Investim.	Amm.ti	Variazione		Costo	Fondo amm.to	31.12.2019
		Altre variazioni				Valore netto
0	(50.095)	0		2.179.164	(951.819)	1.227.345
173.510	(35.432)	0		1.439.007	(241.046)	1.197.961
173.510	(85.527)	0		3.618.171	(1.192.865)	2.425.306
10.338	(5.314)	24		77.791	(59.409)	18.382
25.078	0	(15.590)		35.272	0	35.272
35.416	(5.314)	(15.566)		113.063	(59.409)	53.654
208.926	(90.841)	(15.566)		3.731.234	(1.252.274)	2.478.960

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 miglioia e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati da ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 98.060 mila

euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'anno su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC 12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti. Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 51,7 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 15,7 milioni di euro;

- interventi di manutenzione ed ottimizzazione dei terminal per 6,9 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 6,3 milioni di euro;
- interventi di manutenzione su edifici in subconcessione per 4,0 milioni di euro.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, la pandemia COVID-19 è stata considerata un evento rappresentativo di un indicatore di impairment in quanto ha comportato una drastica riduzione del volume di attività della Società. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19.

Pertanto, conformemente a quanto richiesto dallo IAS 36, è stato effettuato il test di impairment, approvato dal Consiglio di Amministrazione di ADR in data 4 marzo 2021, in relazione ai valori di carico al 31 dicembre 2020 del capitale investito netto della Società che è stato identificato come un'unica Cash Generating Unit ("CGU"). Le due principali aree di attività della Società, aviation e non aviation, costituiscono, infatti, un'unica CGU, sia per la loro stretta interdipendenza che per l'unicità del valore attribuito alla concessione aeroportuale.

L'impairment test è stato effettuato sulla base delle proiezioni dei flussi finanziari della Società che incorporano le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per la durata della concessione. Tali flussi di cassa sono stati ridefiniti tenendo conto delle attese

Partecipazioni (Migliaia di euro)

			31.12.2019
	Valore lordo	Svalut. cumulate	Valore netto
Imprese controllate			
ADR Assistance S.r.l.	4.000	0	4.000
ADR Tel S.p.A	594	0	594
ADR Mobility S.r.l.	1.756	0	1.756
ADR Security S.r.l.	500	0	500
Airport Cleaning S.r.l.	2.000	0	2.000
ADR Ingegneria S.p.A. (già ADR Sviluppo S.r.l.)	100	0	100
	8.950	0	8.950
Imprese collegate			
Consorzio E.T.L. in liquidazione	10	(10)	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0
Pavimental S.p.A.	9.768	(4.961)	4.807
Spea Engineering S.p.A.	14.324	(7.624)	6.700
	27.985	(16.478)	11.507
Altre imprese			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	0	52.000
Aeroporto di Genova S.p.A.	1.394	(500)	894
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	(350)	957
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1	0	1
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	0	1
Convention Bureau Roma e Lazio Scrl	0	0	0
	54.703	(850)	53.853
Totale partecipazioni	91.638	(17.328)	74.310

condivise dalle principali fonti esterne di riferimento sulla durata degli effetti della Pandemia sul settore aviation in efficacia delle somministrazioni vaccinali nel 2021, sino al ritorno dei volumi di traffico pre-Covid nel 2024. Il metodo di determinazione del valore recuperabile è quello del cd. "Unlevered Discounted Cash Flow" ed il tasso applicato per l'attualizzazione dei flussi di cassa è pari a 5,78%.

L'impairment test ha evidenziato un valore recuperabile del capitale investito netto di ADR significativamente superiore al *carrying amount*. Le analisi di sensitività del valore recuperabile, determinate incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione sopra indicato, nonché riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita traffico aereo, hanno confermato la piena recuperabilità del capitale investito netto.

Le Altre attività immateriali, pari a 20.547 mila euro (18.382 mila euro al 31 dicembre 2019), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 7.986 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

5.3 Partecipazioni

La voce Partecipazioni presenta un saldo pari a 45.613 mila euro (74.310 mila euro alla fine dell'esercizio precedente).

Variazione					31.12.2020
Incremento	Decremento	Svalutaz./Rivalutaz.	Valore lordo	Svalut. cumulate	Valore netto
0	0	0	4.000	0	4.000
0	0	0	594	0	594
0	0	0	1.756	0	1.756
0	0	0	500	0	500
0	0	0	2.000	0	2.000
0	0	0	100	0	100
0	0	0	8.950	0	8.950
0	0	0	10	(10)	0
0	0	0	3.883	(3.883)	0
0	0	(1.107)	9.768	(6.068)	3.700
0	0	0	14.324	(7.624)	6.700
0	0	(1.107)	27.985	(17.585)	10.400
0	0	(26.913)	52.000	(26.913)	25.087
0	0	(197)	1.394	(697)	697
0	0	(481)	1.307	(831)	476
0	0	0	1	0	1
0	0	0	1	0	1
1	0	0	1	0	1
1	0	(27.591)	54.704	(28.441)	26.263
1	0	(28.698)	91.639	(46.026)	45.613

L'ammontare delle Partecipazioni si riduce di 28.697 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto di:

- svalutazione della partecipazione in Pavimental S.p.A. (posseduta per una quota pari al 20% del capitale) di 1.107 mila euro in relazione all'allineamento del valore di carico al valore di presunto realizzo, corrispondente al prezzo di vendita della partecipazione come da offerta vincolante ricevuta da Autostrade per l'Italia S.p.A. Per maggiori informazioni si rinvia agli Eventi successivi alla chiusura dell'eser-

cizio. La società opera nel settore delle costruzioni, manutenzioni, ammodernamento delle pavimentazioni stradali, autostradali e aeroportuali;

- svalutazione della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A. (posseduta per una quota pari al 7,77% del capitale) di 26.913 mila euro per effetto della valutazione al fair value, basata sui flussi di cassa attesi come risultanti dall'ultimo aggiornamento del piano della società che riflette gli impatti del COVID-19;

Denominazione	Sede	Valuta	Numero azioni/Quote	Capitale sociale (euro) (*)
Imprese controllate				
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Euro	1	4.000.000
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Euro	600.000	600.000
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Euro	1	1.500.000
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Euro	1	400.000
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Euro	1	1.500.000
ADR Ingegneria S.p.A. (già ADR Sviluppo S.r.l.)	Fiumicino (Roma)	Euro	1	100.000
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE				
Imprese collegate				
Consorzio E.T.L. in liquidazione	Roma	Euro	1	(12.420)
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	Tessera (Venezia)	Euro	20.000	103.200
Pavimental S.p.A.	Roma	Euro	77.818.865	10.116.452
Spea Engineering S.p.A.	Milano	Euro	1.350.000	6.966.000
TOTALE IMPRESE COLLEGATE				
Altre imprese				
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	Euro	3.783.734	3.221.234
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Euro	15.000	7.746.900
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Euro	26.925	13.920.225
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Euro	1	114.853
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	Fiumicino (Roma)	Euro	1	10.000
Convention Bureau Roma e Lazio Srl	Roma	Euro	132	132.000
TOTALE ALTRE IMPRESE				
TOTALE PARTECIPAZIONI				

(*) Il valore indicato per il Consorzio E.T.L. - European Transport Law in liquidazione è riferito al Capitale netto di liquidazione.

(**) I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di Aeroporto di Genova S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A. sono relativi all'esercizio 2019 (ultimo bilancio approvato).

- riduzione del valore delle partecipazioni in Aeroporto di Genova S.p.A. ed in S.A.CAL. S.p.A (rispettivamente -197 mila euro e -481 mila euro) per effetto della valutazione al fair value delle due società basate sulle migliori informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio;
- acquisizione, in data 19 marzo 2020, di una quota di capitale nella società consortile Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.

Si segnala che, in data 10 giugno 2020, l'assemblea dei soci di ADR Sviluppo S.r.l. ha deliberato la trasformazione della società da S.r.l. in S.p.A., il cambio di denominazione in ADR Ingegneria e la modifica dell'oggetto sociale.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2020, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico, è di seguito riportato:

Numero azioni/quote possedute	Quota Partecip. (%)	Patrimonio netto al 31.12.2020 (Migliaia di euro) (**)	Utile (perdita) esercizio 2020 (Migliaia di euro) (**)	Valore di carico (Migliaia di euro)
1	100%	5.216	(2.047)	4.000
600.000	99%	10.725	2.520	594
1	100%	15.713	(2.316)	1.756
1	100%	1.664	(652)	500
1	100%	4.120	112	2.000
1	100%	193	(47)	100
				8.950
1	25%	20	27	0
4.000	20%	0	0	0
15.563.773	20%	10.065	(4.928)	3.700
270.000	20%	40.629	(15.727)	6.700
				10.400
250.000	7,77%	369.784	(240.427)	25.087
2.250	15%	8.045	383	697
2.485	9,229%	12.501	1.028	476
1	0,99%			1
1	10%	268	0	1
	1 quota (euro 1.000)			1
				26.263
				45.613

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra pari al 7,77% del capitale, in favore di alcuni creditori finanziari della medesima società (portatori di prestiti obbligazionari e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra, ADR ha prestato ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima,

una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

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

5.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

Altre attività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12.2020			31.12.2019		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Altre attività finanziarie						
Altre attività finanziarie	2.538	1.350	1.188	3.220	1.515	1.705
Totale altre attività finanziarie	2.538	1.350	1.188	3.220	1.515	1.705

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 1.188 mila euro (1.705 mila euro al 31 dicembre 2019) e si riferiscono sostanzialmente agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento Revolving che, anche nel 2020, è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 1.350 mila euro (1.515 mila euro al 31 dicembre 2019) e sono interamente riconducibili al credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora liquidati (1.350 mila euro anche al 31 dicembre 2019).

5.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono pari a 89.644 mila euro (50.211 mila euro al 31 dicembre 2019) e sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella tabella riportata a piè pagina.

L'incremento di 39.433 mila euro registrato nel 2020 è attribuibile principalmente alle imposte anticipate stanziata a fronte della perdita fiscale IRES 2020 non trasferibile al consolidato fiscale in quanto non utilizzabile in compensazione con gli utili generati nel

gruppo Atlantia nell'esercizio. Le società aderenti al consolidato fiscale hanno provveduto ad iscrivere un credito verso Atlantia per la quota parte delle perdite fiscali che trovano capienza negli imponibili di gruppo mentre sono state stanziata imposte anticipate sulla parte eccedente. Tale perdita, illimitatamente riportabile, è recuperabile sulla base della pianificazione fiscale e dei risultati attesi nei prossimi esercizi.

Il suddetto incremento delle Imposte anticipate riflette, inoltre, la variazione negativa del fair value dei derivati e la dinamica del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Attività per imposte anticipate (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Variazione				31.12.2020
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./diff. su proventi/oneri rilevati nel PN	Effetto variazione aliquota	
Imposte anticipate						
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi rinnovo infrastrutture aeroportuali	45.181	2.051	(14.774)	0	(616)	31.842
Accant. a fondo svalutaz. magazzino	88	15	(40)	0	(6)	57
Accant. a fondo svalutazione crediti	8.030	322	0	0	0	8.352
Costo ammort. e strumenti derivati	29.064	0	(52)	7.188	(855)	35.345
Fondi rischi ed oneri	4.357	1.162	(653)	0	0	4.866
Perdite fiscali e ACE	0	46.093	0	0	0	46.093
Altre	1.767	439	(749)	(68)	(4)	1.385
Totale imposte anticipate	88.487	50.082	(16.268)	7.120	(1.481)	127.940
Imposte differite compensabili						
Costo ammort. e strumenti derivati	16	0	0	0	0	16
Applicazione IFRIC 12	38.260	1.947	(2.104)	0	177	38.280
Totale imposte differite	38.276	1.947	(2.104)	0	177	38.296
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	50.211	48.135	(14.164)	7.120	(1.658)	89.644

5.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 456 mila euro (399 mila euro al 31 dicembre 2019), sono relative a depositi cauzionali.

5.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 263.553 mila euro (310.477 mila euro al 31 dicembre 2019), comprendono:

- rimanenze pari a 4.996 mila euro (3.741 mila euro al 31 dicembre 2019), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti ecc.;
- crediti commerciali pari a 258.557 mila euro (306.736 mila euro al 31 dicembre 2019), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente:

Crediti commerciali (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti verso clientela	286.923	335.006	(48.083)
Crediti verso imprese controllate	5.873	4.759	1.114
Crediti verso impresa controllante	301	363	(62)
Crediti per servizi di costruzione	8.051	8.051	0
Altri crediti commerciali	1.590	737	853
Totale crediti commerciali, al lordo del fondo svalutazione	302.738	348.916	(46.178)
Fondo svalutazione crediti	(36.602)	(34.601)	(2.001)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(7.579)	(7.579)	0
Totale fondo svalutazione crediti	(44.181)	(42.180)	(2.001)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	258.557	306.736	(48.179)

I Crediti verso la clientela (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 286.923 mila euro e registrano una variazione in diminuzione di 48.083 mila euro proporzionalmente inferiore rispetto alla rilevante riduzione dei volumi di attività per effetto del contestuale allungamento dei tempi di incasso, conseguenza delle tensioni finanziarie accentuate nel settore dalla crisi pandemica.

Si rinvia inoltre alla Nota 8.3 Gestione dei rischi finanziari ove si affrontano le misure prese dalla Società alla luce della crisi COVID-19 che ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi

finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale.

I Crediti verso la clientela includono i crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria maturati prima dell'ammissione del vettore alla procedura di amministrazione straordinaria e che saranno regolati con le modalità ed i tempi imposti dalla procedura; tra questi, i crediti per diritti aeroportuali vantano un grado di privilegio in sede di riparto, che ne attenua il rischio di inesigibilità. Comunque le eventuali perdite su crediti per servizi sottoposti a regolamentazione risultanti ad esito della procedura in corso, configu-

randosi come fatto estraneo alla responsabilità del concessionario, risulterebbero idonee a generare un'alterazione dell'equilibrio economico, in relazione alla quale, in base al Contratto di Programma, analogamente ad altri casi di forza maggiore o di variazione del quadro normativo-regolatorio, si applicano specifici meccanismi di ripristino. ADR vanta, inoltre, crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, scaduti negli ultimi mesi dell'esercizio 2020. I requisiti di prelazione che caratterizzano tali crediti, stante la loro prededucibilità, unitamente alle tuttora sussistenti prospettive di prosecuzione della procedura in corso, supportano la valutazione di recuperabilità del credito iscritto a bilancio.

Si ricorda che i crediti vantati da ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, ammontano a 10.878

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

I crediti verso imprese controllate, pari a 5.873 mila euro, si incrementano di 1.114 mila euro rispetto al 2019. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate. Gli Altri crediti commerciali, pari a 1.590 mila euro (737 mila euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono principalmente a risconti attivi di natura commerciale.

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

Scadenziario crediti commerciali (Migliaia di euro)

	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	Crediti scaduti		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
31.12.2020	258.557	17.938	31.423	11.965	197.231
31.12.2019	306.736	63.250	38.583	29.338	175.565

I crediti scaduti da oltre l'anno sono in larga misura costituiti dai crediti verso Alitalia SAI in a.s. La tabella seguente indica la movimentazione del

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

Movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Incrementi	Decrementi	31.12.2020
Fondo svalutazione crediti	34.601	2.336	(335)	36.602
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.579	0	0	7.579
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	42.180	2.336	(335)	44.181

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.

Attività e passività per imposte correnti (Migliaia di euro)

	Attività			Passività		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	4.433	7.081	(2.648)	0	18.680	(18.680)
IRES	42	37	5	0	11.007	(11.007)
IRAP	0	0	0	0	1.900	(1.900)
Totale	4.475	7.118	(2.643)	0	31.587	(31.587)

Le Attività per imposte correnti ammontano a 4.475 mila euro (7.118 mila euro al 31 dicembre 2019) e includono il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante fiscale) pari a 4.433 mila euro corrispondente essenzialmente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale in quanto utilizzabile in compensazione con utili conseguiti dalle altre società consolidate (4.020 mila euro).

La riduzione rispetto all'esercizio precedente è, in-

vece, dovuta all'incasso di 7.081 mila euro del credito relativo all'istanza di rimborso relativa alla maggiore IRES versata nei periodi d'imposta 2007-2011 per effetto della mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato; per maggiori informazioni sul consolidato fiscale si rinvia alla Nota 6.7 Imposte sul reddito.

Le Passività per imposte correnti si riducono di 31.587 mila euro per effetto del pagamento del saldo delle imposte 2019.

5.9 Altre attività correnti

Altre attività correnti (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	23.804	10.319	13.485
Crediti verso altri	5.519	3.665	1.854
Totale altre attività correnti	29.805	14.466	15.339

I Crediti tributari, pari a 23.804 mila euro (10.319 mila euro al 31 dicembre 2019), sono composti principalmente da:

- credito IVA per 18.092 mila euro, in aumento di 13.485 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto sostanzialmente della riduzione dell'operatività e quindi del fatturato;
- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 01/01/1993-23/03/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'am-

bito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso.

I Crediti verso altri si incrementano di 1.854 mila euro principalmente per l'iscrizione del credito verso l'INPS per le somme anticipate al personale di ADR con riferimento alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (511 mila euro), oltre che per il credito legato ai servizi antincendio.

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

Anzianità delle Altre attività correnti (Migliaia di euro)

	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	Crediti scaduti		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
31.12.2020	29.805	29.190	0	0	615
31.12.2019	14.466	13.851	0	0	615

5.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	1.086.159	489.039	597.120
Denaro e valori in cassa	22	24	(2)
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.086.181	489.063	597.118

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, pari a 1.086.181 mila euro, si incrementano di 597.118 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto delle operazioni finanziarie dell'esercizio. Sono state, infatti, utilizzate linee di finanziamento sia bancarie (BNL, BEI e CDP per complessivi 480 milioni di euro oltre che un finanziamento garantito da SACE, concesso da parte

di un pool di banche per 200 milioni di euro) che obbligatorie (nuova emissione EMTN per nominali 300 milioni di euro). Tale effetto è stato in parte compensato dal rimborso di quote di finanziamenti BNL, BEI e CDP per complessivi 112,5 milioni di euro oltre che da un flusso monetario negativo derivante dalle attività operative e dagli investimenti dell'esercizio.

5.11 Patrimonio netto

Il Patrimonio netto di ADR al 31 dicembre 2020 ammonta a 980.655 mila euro (1.174.344 mila euro al 31 dicembre 2019) ed è così composto:

Patrimonio netto (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	(111.733)	(88.107)	(23.626)
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(27.591)	0	(27.591)
Altre riserve e utili portati a nuovo	521.256	277.182	244.074
Utile (perdita) dell'esercizio	(143.353)	243.193	(386.546)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	980.655	1.174.344	(193.689)

Le variazioni intervenute nell'esercizio sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili e sono relative principalmente a:

- la perdita dell'esercizio pari a 143.353 mila euro;
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a -51.410 mila euro derivante principalmente dalla variazione negativa del fair value dei derivati di cash flow hedge (-23.625 mila euro, al netto dell'effetto fiscale) e del fair value della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A. (-26.913 mila euro), S.A.CAL. S.p.A. (-481 mila euro) e Aeroporto di Genova S.p.A. (-197 mila euro).

Al 31 dicembre 2020, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

La Riserva legale di ADR rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile, non può essere distribuita a titolo di dividendo. La riserva ha raggiunto l'ammontare massimo richiesto dalla legge.

La Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge include la valutazione al fair value dei derivati di cash flow hedge; per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Le Altre riserve e utili portati a nuovo, pari a 521.256 mila euro includono: i) le perdite cumulate derivanti dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -3.481 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 655.077 mila euro; iv) la riserva relativa agli effetti delle operazioni di cessione di partecipazioni e rami d'azienda "under common control" pari a 17.981 mila euro.

Inoltre, ai sensi dell'IFRS 2, il valore maturato nell'anno del fair value dei piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli a favore di dipendenti e amministratori di ADR, vengono imputati a conto economico, con contropartita aumento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella

voce Altre riserve e utili portati a nuovo. Per il 2020, il valore imputato a conto economico, pari a +1.074 mila euro, è relativo al fair value delle azioni assegnate gratuitamente ai dipendenti di ADR nell'ambito del piano di azionariato diffuso "Ogni tua azione conta" della capogruppo Atlantia.

Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 10.1.

Nel seguito si riporta il prospetto di analisi del capitale e delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile e dallo IAS 1, paragrafo 76.

Analisi del capitale e delle riserve di patrimonio netto (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 da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali	(111.733)	B	0		
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(27.591)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	521.256	A, B, C	521.256		
Totale riserve	1.061.783		1.188.662		
TOTALE CAPITALE E RISERVE	1.124.008		1.188.662		
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile ⁽³⁾			1.188.662		

(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 del Codice Civile.

(3) si tenga conto che la Riserva cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali, presenta un saldo negativo di 111.733 mila euro, la Riserva da valutazione al fair value di partecipazioni presenta un saldo negativo di 27.591 mila euro e il Risultato dell'esercizio è negativo per 143.353 mila euro.

Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

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

I Fondi per benefici per dipendenti sono pari a 11.676 mila euro (12.435 mila euro al 31 dicembre 2019), di cui 10.787 mila euro la quota non corrente (10.111 mila euro al 31 dicembre 2019), e sono composti dal fon-

do 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.

Movimentazione Fondo TFR (Migliaia di euro)

	2020
Valore iniziale Fondo TFR	12.435
Costo corrente	0
Interessi passivi	(2)
Totale costi rilevati a conto economico	(2)
Liquidazioni/utilizzi	(884)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(31)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	151
Effetto dell'esperienza passata	6
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	126
Altre variazioni	1
Valore finale Fondo TFR	11.676
di cui:	
quota non corrente	10.787
quota corrente	889

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2020:

Ipotesi finanziarie

	31.12.2020	31.12.2019
Tasso di attualizzazione	(0,02%)	0,37%
Tasso di inflazione	0,8%	1,2%
Tasso annuo di incremento del TFR	1,7%	2,0%
Tasso annuo di incremento salariale	2,6%	3,1%
Tasso annuo di turnover	1,5%	1,1%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,3%	1,0%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti

medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche

2020/2019

Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2018 distinte per sesso, ridotte all'85%
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

TFR - Impatti modifiche ipotesi attuariali (Migliaia di euro)

	Incremento dell'1,0%	Decremento dell'1,0%	Incremento dello 0,25%	Decremento dello 0,25%
Tasso annuo di turnover	11.626	11.728		
Tasso di inflazione			11.772	11.580
Tasso di attualizzazione			11.508	11.847

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 7 anni e il service cost previsto per il 2021 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

Erogazioni prossimo quinquennio (Migliaia di euro)

1° anno	394
2° anno	1.215
3° anno	2.076
4° anno	578
5° anno	846

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 191.717 mila euro (183.641 mila euro al 31 dicembre 2019), di cui 47.340 mila euro la quota corrente (54.848 mila euro al 31 dicembre 2019), accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e

sostituzioni di beni e impianti a fronte dell'obbligazione contrattuale, a carico del concessionario gestore, di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

L'analisi delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

Variazioni Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Accantonam.	Effetto attualizz.	Utilizzi operativi	31.12.2020
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	183.641	38.809	1.241	(31.974)	191.717
di cui:					
quota corrente	54.848				47.340
quota non corrente	128.793				144.377

5.14 Altri fondi per rischi ed oneri (quota non corrente e corrente)

Gli Altri fondi per rischi e oneri sono pari a 24.662 mila euro (22.118 mila euro al 31 dicembre 2019) di cui 7.424 mila euro la quota corrente (3.036 mila euro al 31 dicembre 2019). L'analisi della composizione della

voce e delle variazioni intervenute nell'esercizio è di seguito riportata.

Altri fondi per rischi ed oneri (Migliaia di euro)

	31.12.2019	Accanton.	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	31.12.2020
Fondo imposte	6.614	0	0	0	6.614
Fondi per vertenze in corso e potenziali	14.801	72	(1.278)	(1.082)	12.513
Fondo assicurazioni interne	690	33	0	0	723
Fondo ristrutturazione ¹	0	4.799	0	0	4.799
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	0	0	13
Totale altri fondi per rischi ed oneri	22.118	4.904	(1.278)	(1.082)	24.662
di cui:					
quota corrente	3.036				7.424
quota non corrente	19.082				17.238

¹Il relativo accantonamento è classificato nell'ambito del costo del lavoro.

Il fondo imposte, pari a 6.614 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) – concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 12.513 mila euro (14.801 mila euro al 31 dicembre 2019), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è decrementato per effetto degli assorbimenti (-1.278 mila euro) e degli utilizzi dell'anno (-1.082 mila euro), solo parzialmente compensati dall'accantonamento dell'esercizio (+72 mila euro).

Si ricorda che tale fondo include, tra l'altro, la prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, dei risarcimenti a terzi dei presunti danni conseguenti all'incendio del T3 del 7 maggio 2015. A tal riguardo alla data odierna risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento danni (vettori, handler, subconcessionari e passeggeri), solo in parte supportate da una quantificazione puntuale, per danni che ammontano complessivamente, ad oggi, a circa 19 milioni di euro.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso.

Il Fondo ristrutturazione, pari a 4.799 mila euro, si incrementa nell'anno di pari importo per effetto della stima degli oneri da sostenere a fronte del piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1° dicembre 2020 il cui relativo accantonamento è stato classificato nel costo per il personale. L'importo del fondo è determinato con riferimento ai dipendenti che nel mese di gennaio, termine ultimo per l'accettazione, hanno aderito formalmente al piano di incentivazione.



5.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

Passività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12.2020		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Passività finanziarie a medio-lungo termine			
Prestiti obbligazionari	1.406.336	399.863	1.006.473
Finanziamenti a medio-lungo termine	886.171	12.500	873.671
Ratei passivi debiti finanziari a medio-lungo termine	18.022	18.022	0
Altre passività finanziarie	2.825	1.006	1.819
Totale passività finanziarie a medio-lungo termine	2.313.354	431.391	1.881.963
Strumenti finanziari - derivati	220.944	59.706	161.238
Altre passività finanziarie correnti	9.126	9.126	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.543.424	500.223	2.043.201

Prestiti obbligazionari

Prestiti obbligazionari (Migliaia di euro)

	31.12.2019		Rimborsi	Differenze cambio	Variazioni	31.12.2020
	Valore di bilancio	Nuove accensioni			Effetto costo ammortizz.	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.115.670	300.000	0	(13.557)	4.223	1.406.336
quota corrente	0					399.863
quota non corrente	1.115.670					1.006.473

		31.12.2019		
In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza tra oltre i 5 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
234.419	772.054	1.115.670	0	1.115.670
535.326	338.345	319.654	112.456	207.198
0	0	16.106	16.106	0
1.492	327	2.826	1.163	1.663
771.237	1.110.726	1.454.256	129.725	1.324.531
161.238	0	175.610	35.534	140.076
0	0	23.512	23.512	0
932.475	1.110.726	1.653.378	188.771	1.464.607

Al 31 dicembre 2020, i Prestiti obbligazionari sono pari a 1.406.336 mila euro (1.115.670 mila euro al 31 dicembre 2019). L'incremento, pari a 290.666 mila euro, è attribuibile alla nuova emissione avvenuta a dicembre 2020 (300.000 mila euro), agli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+4.223 mila euro) in parte compensato dall'adeguamento del bond A4 al tasso di cambio di fine esercizio (-13.557 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2020.

Prestiti obbligazionari in essere al 31.12.2020
(Migliaia di euro)

Denominazione	Emittente	Valore nominale outstanding	Valuta	Valore di bilancio
Classe A4 (*)	ADR (**)	215.000	GBP	234.419
€ 600.000.000 3,250% - EMTN 02.2021	ADR	400.001	EUR	399.863
€ 500.000.000 1,625% - EMTN 06.2027	ADR	500.000	EUR	474.305
€ 300.000.000 1,625% - EMTN 02.2029	ADR	300.000	EUR	297.749
Totale passività finanziarie				1.406.336

(*) il valore iscritto in bilancio (234,4 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

(**) obbligazioni originariamente emesse da Romulus Finance S.r.l. successivamente "sostituita" da ADR in seguito all'operazione di Issuer Substitution del 2016.

Al 31 dicembre 2020, le obbligazioni A4 non sono più possedute da Atlantia. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.

Oltre al citato bond A4, ultimo ancora in essere delle obbligazioni emesse nel 2003 dalla società "veicolo" Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato dalla società nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi i seguenti prestiti obbligazionari, tutti *senior unsecured*: le note emesse il 10 dicembre 2013 di importo complessivo pari a nominali 600 milioni di euro, di cui oggi residuano 400 milioni di euro a seguito dell'operazione di riacquisto del 2017; la successiva emissione perfezionata l'8 giugno 2017, per un valore nominale di 500 milioni di euro; la più recente emissione, perfezionata in data 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal *label*

green. I titoli rappresentativi dei prestiti obbligazionari sono stati collocati presso investitori istituzionali e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese. Al 31 dicembre 2020, il rating assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P alle emissioni obbligazionarie e al rating emittente di ADR è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BB+. Gli outlook assegnati dalle agenzie risultano rispettivamente, *rating watch evolving*, *negative* e *credit watch developing*. Il 3 gennaio 2020, Moody's ha tagliato il rating a Baa3 (da Baa2), ponendo il giudizio "under review for downgrade". In data 8 gennaio, l'agenzia Fitch ha abbassato il rating al livello BBB- (da BBB+) con rating watch "negative". In data 15 gennaio, S&P ha abbassato il rating a BB+ (da BBB), ponendo anch'essa il giudizio in credit watch "negative". Tutte e tre le azioni sono conseguenti a contestuali revisioni al ribasso che hanno interessato il rating del gruppo Atlantia in relazione ai rischi connessi all'emanazione del D.L. 162/2019 (c.d. "Decreto Milleproroghe"), successivamente convertito in legge e recante, all'art. 35, Disposizioni in materia di concessioni autostradali. Tale norma comporta, nel giudizio delle agenzie, gravi condizioni di

Tasso di interesse	Cedola	Rimborso	Durata totale	Scadenza
5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
3,25%	annuale	bullet	7 anni e 2 mesi	02.2021
1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029

incertezza e potenziali impatti negativi sulla situazione finanziaria in caso di effettiva revoca della concessione di Autostrade per l'Italia S.p.A. Si tratta, pertanto, di un'evoluzione negativa legata esclusivamente a fattori esogeni ad ADR nei cui confronti le agenzie di rating riconoscono, comunque, una condizione di parziale isolamento (+1 notch Moody's; +2 notches S&P) dal giudizio sulla Capogruppo.

In data 2 marzo 2020, Moody's è intervenuta nuovamente sul rating di Atlantia a seguito della conversione in legge del "Decreto Milleproroghe". L'agenzia ha applicato un ulteriore taglio sul rating di Atlantia portandolo da Ba1 a Ba2. La stessa agenzia ha, però, riconosciuto ad ADR un ulteriore notch positivo di isolamento dal rating della capogruppo (quindi + 2 notches rispetto ad Atlantia), lasciando pertanto inalterato il rating di ADR al livello Baa3. L'outlook di tutte le società del Gruppo, inclusa ADR, è stato portato da "under review for downgrade" a "negative".

In seguito alla complessiva analisi sul settore del trasporto aereo europeo e sugli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19, in data 1° aprile 2020, S&P ha ridotto il giudizio sul c.d. stand alone credit profile ("SACP") di ADR portandolo da "a+" a "a-". Tale azione, pur riducendo di 2 notch il SACP, mette in evidenza ancora una volta il merito di credito "stand alone" di ADR che, rispetto a quello emittente, derivante dalla considerazione del

merito di credito del Gruppo Atlantia, fa rilevare un differenziale di 4 notch.

In data 17 luglio 2020, Fitch Ratings ha deciso di modificare il rating watch di ADR, in parallelo a quello di Atlantia, da negative in evolving in seguito all'accordo preliminare tra il Gruppo Atlantia e il Governo italiano per definire il contenzioso sulla revoca della concessione di Autostrade per l'Italia. Lo stato evolving riflette l'alta incertezza sull'evoluzione della situazione sia in chiave negativa che positiva. L'agenzia afferma, inoltre, che in caso di firma di un Memorandum of understanding, secondo i termini comunicati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, potrebbe prendere una azione positiva sul rating.

Anche S&P, in data 12 agosto, ha deciso di modificare il rating watch di ADR, in parallelo a quello di Atlantia, da negative in developing a seguito dell'accordo preliminare tra il Gruppo Atlantia e il Governo italiano per definire il contenzioso sulla revoca della concessione di Autostrade per l'Italia. Lo stato *developing* riflette la possibilità, da un lato, di incrementare il rating in caso di definizione di un accordo transattivo sulla concessione autostradale e, dall'altro, di un'ulteriore riduzione del rating in caso di revoca della stessa concessione.

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

Fair value dei prestiti obbligazionari (Migliaia di euro)

	31.12.2020		31.12.2019	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	1.406.336	1.476.815	1.115.670	1.206.841
Totale prestiti obbligazionari	1.406.336	1.476.815	1.115.670	1.206.841

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2020; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno spread sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2019 e a parità

di perimetro (i.e. non considerando l'emissione del nuovo bond), si rileva una riduzione del fair value sia del bond in sterline, in parte riconducibile della componente cambio della passività, che dei due bond in euro. Considerando invece l'emissione del nuovo bond green, si rileva un complessivo incremento del fair value dei prestiti obbligazionari pari a 270 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Finanziamenti a medio-lungo termine (Migliaia di euro)

Finanziatore	Denominazione	Ammontare concesso	Ammontare utilizzato (valore nominale)	Valore di bilancio	Valuta
Pool di banche	Revolving Credit Facility ("RCF")	250.000	0	0	EUR
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	BNL Loan 2020	200.000	200.000	199.546	EUR
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan	150.000	140.833	140.697	EUR
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	CDP Loan	150.000	146.667	146.552	EUR
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	BEI Loan 2018	200.000	200.000	199.750	EUR
Pool di banche	Prestito SACE	200.000	200.000	199.626	EUR
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		1.150.000	887.500	886.171	

^(*) il contratto prevedeva in origine l'opzione di prolungare la scadenza originaria di luglio 2021 di ulteriori 2 anni; tale opzione è stata esercitata da parte di ADR, posticipando la scadenza originaria al luglio 2023.

Finanziamenti a medio-lungo termine

Finanziamenti a medio-lungo termine (Migliaia di euro)

	31.12.2019				31.12.2020
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizz.	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio-lungo termine	319.654	680.000	(112.500)	(983)	886.171
quota corrente	112.456				12.500
quota non corrente	207.198				873.671

I Finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 886.171 mila euro (319.654 alla fine dell'esercizio precedente), di cui 12.500 mila euro quota corrente; tali finanziamenti si incrementano per effetto di:

- avvenuto utilizzo dell'ultima tranche del finanziamento CDP, pari a 80 milioni di euro;
- totale utilizzo delle tranche A e B del finanziamento concesso a maggio 2020 da BNL per complessivi 200 milioni di euro;
- accensione di un finanziamento, concesso da par-

te di un pool di quattro banche e garantito da SACE, per 200 milioni di euro;

- utilizzo del finanziamento concesso da BEI nel 2018 per complessivi 200 milioni di euro.

Sono state, inoltre, rimborsate nel corso dell'esercizio le quote a breve relative ai finanziamenti BNL 2016, BEI e CDP per complessivi 112,5 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2020.

	Tasso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale	rotativa	5 anni (*)	07.2023
	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55%	trimestrale	a scadenza	4 anni	11.2020
	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	05.2024
	II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031
	II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
	III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023	15 anni	03.2035
	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035
	variabile indicizzato all'Euribor3M + margine	trimestrale	amortising dal 2022	3 anni	06.2023

La Revolving Credit Facility (“RCF”), come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, è di tipo senior unsecured ed è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Tale linea, che scadrà nel luglio del 2023, è stata concessa da un pool di banche così composto: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Mediobanca, Natixis, Société Générale, NatWest e UniCredit. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating assegnato ad ADR da almeno due agenzie su tre.

La linea di finanziamento bancaria per complessivi 200 milioni di euro concessa nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) ha struttura contrattuale mutuata dalla precedente (concessa nel 2016 per complessivi 100 milioni di euro ed interamente rimborsata), tasso variabile e scadenza nel 2024. Nel mese di maggio 2020 è stata erogata la prima tranche, pari a 100 milioni di euro, mentre i residui 100 milioni di euro sono stati erogati a novembre 2020 contestualmente al rimborso della linea BNL 2016.

Per quanto riguarda i finanziamenti erogati dalla Banca Europea per gli Investimenti (“BEI”), si ricorda che nel dicembre 2016 sono stati stipulati due contratti di finanziamento a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla stessa banca in favore di ADR nel 2014: il primo, contrattualizzato per complessivi 150 milioni di euro direttamente con la BEI ed il secondo, per i residui 150 milioni di euro, intermediato da Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). I finanziamenti BEI e CDP sono stati sottoscritti come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud”. Al 31 dicembre 2020, tali linee di finanziamento risultano interamente utilizzate. Le due linee, come evidenziato nella tabella precedente, aventi scadenza nel 2031 e nel 2034, sono caratterizzate da una tipologia di rimborso *amortising* e sono a tasso fisso.

La quota residua di 80 milioni di euro, a valere sul contratto 2016, è stata erogata in data 30 marzo 2020. Tale tiraggio era stato fissato a termine già nel corso dell’ultimo trimestre 2019 a seguito di una corrispondente estensione del periodo di disponibilità.

I contratti finanziari che regolano tali linee sono caratterizzati da termini e condizioni più orientati ad una struttura di finanziamento tipo “project” (vedi successiva Nota 8) avendo lo scopo di finanziare alcuni tra i progetti di investimento costituenti il Piano di Sviluppo aeroportuale.

Nel mese di settembre 2020 è stata tirata anche un’ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro. Tale ulteriore linea di finanziamento era stata concessa a valle dell’aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento, sottoscritto in data 23 marzo 2018, ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

Nel mese di agosto 2020 è stato sottoscritto con un pool di banche italiane (Intesa Sanpaolo, Mediobanca, UBI Banca e Unicredit) un contratto di finanziamento per complessivi 200 milioni di euro, a tasso variabile e con data di scadenza finale nel giugno 2023. Tale linea di finanziamento è caratterizzata da un profilo di rimborso *amortising* a partire dal giugno 2022. Le banche finanziatrici sono state supportate da SACE, società assicurativo-finanziaria italiana specializzata nel sostegno alle imprese e parte del Gruppo CDP, che ha garantito una quota pari al 70% del finanziamento. Tale garanzia è stata rilasciata ai sensi del Decreto Legge 23/2020 (c.d. “Liquidità”) attraverso cui il Governo italiano ha affidato a SACE, sotto la direzione del MEF, il mandato di garantire finanziamenti contro-garantiti dallo Stato a supporto di tutte le attività economiche colpite dal COVID-19.

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

Fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine (Migliaia di euro)

	31.12.2020		31.12.2019	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	486.998	468.174	319.654	316.366
Tasso variabile	399.173	401.402	0	0
Totale finanziamenti a medio-lungo termine	886.171	869.576	319.654	316.366

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2020; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati in base alle curve di sconto standard utilizzate nella prassi di mercato (Euribor a 6 mesi). Inoltre, è stato considerato uno spread sulle curve che esprimesse il rischio di controparte, coerentemente con la situazione di ADR alla data di valutazione.

L'aumento complessivo del fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è così risultato pari a 553,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019, in gran parte dovuto ai nuovi tiraggi dei finanziamenti effettuati nel 2020.

Altre passività finanziarie

Altre passività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12.2019					31.12.2020	
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Dismissioni	Increment. per attualizz. finanz.	Rimborsi	Valore di bilancio	
Debiti per locazioni	2.826	1.459	(129)	20	(1.351)	2.825	
quota corrente	1.163					1.006	
quota non corrente	1.663					1.819	

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, risulta in linea con l'esercizio precedente sostanzialmente per effetto dei pagamenti dei canoni di locazione per 1.351 mila euro e delle dismissioni per 129

mila euro compensati dalle nuove accensioni dell'anno pari a 1.459 mila euro.

Derivati con fair value passivo

Derivati con fair value passivo (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Derivati a copertura di rischi di cambio	85.872	72.316	13.556
Derivati a copertura di rischi di interesse	134.808	103.054	31.754
Rateo interessi	264	240	24
Totale derivati con fair value passivo	220.944	175.610	45.334
quota non corrente	161.238	140.076	21.162
quota corrente	59.706	35.534	24.172

Derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio di tasso di interesse

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

Al 31 dicembre 2020, ADR ha in essere due cross currency swap che consentono di stabilizzare i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

La quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel 2020, relativa al fair value negativo dei derivati forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwind (chiusura) nel giugno 2017, è pari a 2.025 mila euro.

Al 31 dicembre 2020, ADR ha in essere anche altri contratti di interest rate swap di tipo forward starting:

- quattro contratti sottoscritti nell'ottobre 2016 e nel settembre 2017, per un nozionale complessivo di 400 milioni, con attivazione - a seguito di ristrutturazione negoziata con le controparti nel corso

del primo semestre 2020 - a giugno 2021, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2021;

- tre contratti sottoscritti nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 300 milioni. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito finalizzato al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2023.



Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con fair value passivo di ADR, in essere al 31 dicembre 2020.

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.

Contratti derivati con fair value passivo di ADR in essere al 31 dicembre 2020

Controparte	Società	Strumento	Tipologia	Rischio coperto	Data sottoscriz.	Scadenza	Valore nozion. coperto	Tasso applicato
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS (**)	CF	I C	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%
Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	09.2017	06.2031	100.000	Paga un tasso fisso dell'1,606% e riceve Euribor a 6 mesi
UniCredit, NatWest, Société Générale	ADR	IRS FWD (****)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dell'1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi
Unicredit, BNPP, RBS	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	10.2016	06.2031	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,105% e ricevono Euribor a 6 mesi

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

(**) le variazioni di fair value rispetto alla data di inception utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari a -106.144 mila euro al 31.12. 2020 e a -103.752 mila euro al 31.12. 2019.

(***) IRS forward starting: data di attivazione giugno 2021. Le variazioni di fair value rispetto alla data di inception utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al fair value indicato in tabella.

(****) IRS forward starting: data di attivazione febbraio 2022. Le variazioni di fair value rispetto alla data di inception utilizzate per misurare l'inefficacia dell'esercizio sono pari al fair value indicato in tabella.

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

Sottostante	FAIRVALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIRVALUE	
	al 31.12.2020	al 31.12.2019	a C/ Economico	a OCI (*)
Classe A4	(20.847)	(33.546)	235	12.464
	(85.872)	(72.316)	(13.556)	0
	(106.719)	(105.862)	(13.321)	12.464
debito da assumere	(18.690)	(12.474)	0	(6.216)
debito da assumere	(54.519)	(34.214)	0	(20.305)
debito da assumere	(40.752)	(22.820)	0	(17.932)
Totale	(220.680)	(175.370)	(13.321)	(31.989)
di cui:				
Derivati di copertura di rischi di cambio	(85.872)	(72.316)		
Derivati di copertura di rischi di interesse	(134.808)	(103.054)		

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

Impatto degli strumenti di copertura
(Migliaia di euro)

	31.12.2020			31.12.2019		
	Variazioni di fair value utilizzate per misurare l'inefficacia	Riserva di cash flow hedge (incl. del cost of hedging)	Di cui riserva di cost of hedging	Variazioni di fair value utilizzate per misurare l'inefficacia	Riserva di cash flow hedge (inclusiva del cost of hedging)	Di cui riserva di cost of hedging
Indebitamento altamente probabile	(113.961)	113.961	0	(69.508)	69.508	0
Obbligazione in valuta estera	(106.144)	21.073	575	(103.752)	33.537	2.110
Totale	(220.105)	135.034	575	(173.260)	103.045	2.110

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

Riserva di cash flow hedge sul conto economico complessivo
(Migliaia di euro)

	Totale utile/(perdita) di copertura rilevato nel conto economico e nel conto economico complessivo	Inefficacia rilevata nel conto economico	Voce del conto economico
31.12.2020			
Indebitamento altamente probabile	(113.961)	0	Proventi (oneri) finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (oneri) finanziari
Obbligazione in valuta estera	(106.144)	236	Proventi (oneri) finanziari
Totale	(220.105)	236	
31.12.2019			
Indebitamento altamente probabile	(69.508)	190	Proventi (oneri) finanziari
Indebitamento coperto da pre-hedge	0	0	Proventi (oneri) finanziari
Obbligazione in valuta estera	(103.752)	201	Proventi (oneri) finanziari
Totale	(173.260)	391	

Altre passività finanziarie correnti

Le Altre passività finanziarie correnti, pari a 9.126 mila euro (23.512 mila euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

5.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a zero (7.479 mila euro al 31 dicembre 2019). La riduzione rispetto all'esercizio precedente è attribuibile essenzialmente alla variazione di stima delle passività relative ai piani di incentivazione azionaria che ha determinato un totale azzeramento del debito iscritto nel 2019. Per l'informativa sui piani di compensi basati su azioni si rinvia alla Nota 10.1.

Variazione della riserva di cash flow hedge rilevata nel conto economico complessivo	Di cui: Costo della copertura rilevata nel conto economico complessivo (cost of hedging)	Importo riclassificato dal conto economico complessivo al conto economico	Voce del conto economico
113.961	0	0	Proventi (oneri) finanziari
11.983	0	(2.025)	Proventi (oneri) finanziari
21.073	575	(8.109)	Proventi (oneri) finanziari
147.017	575	(10.134)	
69.508	0	0	Proventi (oneri) finanziari
14.008	0	(2.027)	Proventi (oneri) finanziari
33.537	2.110	(7.661)	Proventi (oneri) finanziari
117.053	2.110	(9.688)	

5.17 Debiti commerciali

I Debiti commerciali sono pari a 181.188 mila euro (222.900 mila euro al 31 dicembre 2019).

Debiti commerciali (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti verso fornitori	143.337	184.470	(41.133)
Debiti verso imprese controllate	24.715	23.907	808
Debiti verso imprese controllanti	2.061	1.596	465
Risconti passivi	1.336	1.467	(131)
Acconti e anticipi ricevuti	9.739	11.460	(1.721)
Totale debiti commerciali	181.188	222.900	(41.712)

I Debiti verso fornitori (escluse le imprese controllate e controllanti), pari a 143.337 mila euro, registrano un decremento di 41.133 mila euro per principalmente effetto del minore volume di investimenti effettuati nel 2020, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, nonché della riduzione dei costi esterni.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 9.739 mila euro, si riducono di 1.721 rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto dei minore anticipi ricevuti dai clienti.

Altre passività correnti (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	88.880	119.212	(30.332)
Debiti verso il personale	2.863	10.650	(7.787)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	3.243	6.111	(2.868)
Debiti per depositi cauzionali	13.244	14.223	(979)
Altri debiti diversi	11.405	21.533	(10.128)
Totale altre passività correnti	119.635	171.729	(52.094)

5.18 Altre passività correnti

Le Altre passività correnti sono pari a 119.635 mila euro (171.729 mila euro al 31 dicembre 2019). L'analisi della voce è riportata nella seguente tabella.

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 88.880 mila euro (119.212 mila euro al 31 dicembre 2019) e includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 62.028 mila euro (93.228 mila euro al 31 dicembre 2019). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. La riduzione del debito per addizionale, in diminuzione di 31.200 mila euro rispetto alla fine del 2019, riflette la diminuzione del volume di attività registrato nell'esercizio;
- debito di 24.074 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.113 mila euro al 31 dicembre 2019). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione.

I Debiti verso il personale, pari a 2.863 mila euro, si riducono di 7.787 mila euro per effetto delle diverse azioni di contenimento dei costi interni poste in atto dalla Società per fronteggiare gli effetti della pandemia da COVID-19 quali il ricorso agli strumenti normativi disponibili (ammortizzatori sociali - CIGS).

I Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale, pari a 3.243 mila euro, includono gli oneri previdenziali di competenza del mese di dicembre che vengono versati entro il mese di gennaio dell'anno successivo e la parte contributiva delle competenze maturate nell'esercizio dai dipendenti che diviene esigibile negli esercizi successivi.

La riduzione di 2.868 mila euro rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente al ricorso ad ammortizzatori sociali.

Gli Altri debiti diversi, pari a 11.405 mila euro (21.533 mila euro al 31 dicembre 2019) includono il debito verso ENAC per il canone concessorio pari a 8.208 mila euro, in diminuzione di 9.745 mila euro rispetto al 2019, in relazione al pagamento della seconda rata 2019, al netto della quota maturata nell'anno.

Il termine per il pagamento del canone di concessione aeroportuale 2020 e del conguaglio 2019 è stato posticipato in un primo momento al 31 gennaio 2021; successivamente, tale proroga è stata ulteriormente estesa alla data del 30 aprile 2021 (provvedimenti ENAC n.20 del 11/05/2020 e n.4 del 25/01/2021).

6. Informazioni sulle voci di conto economico

6.1 Ricavi

I Ricavi dell'esercizio 2020 sono pari a 368.395 mila euro (1.109.272 mila euro nel 2019) e sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

Ricavi

(Migliaia di euro)

	2020			2019		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
Aviation						
Diritti aeroportuali	131.900	0	131.900	514.252	0	514.252
Infrastrutture centralizzate	6.402	0	6.402	17.288	0	17.288
Servizi di sicurezza	24.527	0	24.527	110.835	0	110.835
Altri	7.957	0	7.957	31.017	0	31.017
	170.786	0	170.786	673.392	0	673.392
Non aviation						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	5.031	30.195	35.226	8.428	46.177	54.605
Commerciali	0	29.555	29.555	0	147.446	147.446
Parcheggi	0	8.407	8.407	0	16.373	16.373
Pubblicità	3.959	0	3.959	14.564	0	14.564
Parcheggi	339	0	339	1.745	0	1.745
Altri	12.122	514	12.636	16.361	571	16.932
	21.451	68.671	90.122	41.098	210.567	251.665
Ricavi da gestione aeroportuale	192.237	68.671	260.908	714.490	210.567	925.057
Ricavi per servizi di costruzione	98.060	0	98.060	173.509	0	173.509
Altri ricavi operativi	352	9.075	9.427	1.677	9.029	10.706
Totale ricavi	290.649	77.746	368.395	889.676	219.596	1.109.272
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	118.898			219.453		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	171.751			670.223		

L'andamento dei ricavi dell'anno è stato fortemente impattato dalla crisi che, a partire dal mese di marzo, ha coinvolto il settore del trasporto aereo conseguente all'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 260.908 mila euro, sono diminuiti complessivamente del 71,8% rispetto all'esercizio a confronto registrando un andamento negativo in tutte le componenti. Le attività aviation, direttamente correlate all'andamento del traffico, hanno subito una flessione del 74,6%. Anche il comparto non aviation, con ricavi in riduzione del 64,2%, ha risentito del calo del traffico e delle chiusure dei terminal; in dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali si sono ridotti dell'80,0%, mentre quelli da subconcessioni immobiliari del 35,5%; in flessione del 48,7% i ricavi da parcheggi e del 72,8% quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 98.060 mila euro (173.509 mila euro nel 2019) sono relativi a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate.

Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al fair value, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni). Tali ricavi registrano una riduzione rispetto al 2019 di 75.449 mila euro per effetto della temporanea sospensione dei lavori non indispensabili in conseguenza della crisi pandemica.

Gli Altri ricavi operativi, pari a 9.427 mila euro (10.706 mila euro nell'esercizio a confronto), sono così composti:

Altri ricavi operativi
(Migliaia di euro)

	2020	2019
Contributi e sovvenzioni	83	76
Plusvalenze da alienazioni	8	12
Recuperi di spesa	5.468	6.850
Indennizzi da terzi	866	212
Altri proventi	3.002	3.556
Totale altri ricavi operativi	9.427	10.706

Il decremento, pari a complessivi 1.279 mila euro, è sostanzialmente riconducibile alla riduzione dei recuperi di spesa per 1.382 mila euro, parzialmente

compensati dall'incremento degli indennizzi ricevuti per 654 mila euro.

6.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

La voce Consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 8.106 mila euro (19.848 mila euro nel 2019). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

Consumo di materie prime e materiali di consumo (Migliaia di euro)

	2020	2019
Carburante e lubrificanti	595	1.041
Energia elettrica, gas e acqua	4.033	14.163
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	3.478	4.644
Totale consumo di materie prime e materiali di consumo	8.106	19.848

La riduzione di 11.742 mila euro rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta alla diminuzione della voce Energia elettrica, gas e acqua di 10.130 mila euro per effetto principalmente della classificazione tra costi per servizi dei costi sostenuti nel primo semestre 2019 per l'acquisto dell'energia elettrica da Leonardo Energia (impostazione conseguente al nuovo assetto regolatorio, in vigore dal 1° luglio 2019, che ha configurato Leonardo Energia quale unità di produzione interna al SSPC – Sistema Semplice di Produzione e Consumo – con l'obiettivo di soddisfare esclusivamente il fabbisogno di ADR).

6.3 Costi per servizi

I Costi per servizi sono pari a 279.449 mila euro (425.054 mila euro nel 2019). Il dettaglio è riportato nella tabella alla pagina seguente.

Il decremento dei Costi per servizi, pari a 145.605 mila euro, è sostanzialmente attribuibile alla riduzione dei costi per servizi di costruzione (-72.528 mila euro) e ai costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali, nonché ai minori costi per attività manutentive, pulizie e di supporto commerciale (classificati questi ultimi negli Altri costi), per effetto delle azioni di contenimento degli stessi poste in essere a partire dal mese di marzo, al fine di contrastare gli impatti derivanti dalla riduzione di operatività conseguente al drastico calo del traffico aereo. Inoltre si segnala la riduzione dei Compensi ad amministratori determinata dalla variazione di stima delle passività relative ai piani di incentivazione azionaria.

Tale andamento è stato parzialmente compensato dalla classificazione dei costi per il servizio di energia elettrica di cui si è detto alla nota 6.2.

Costi per servizi

(Migliaia di euro)

	2020	2019
Costi per manutenzioni	36.148	43.103
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	31.975	47.219
Costi per servizi esterni	67.555	93.523
Costi per servizi di costruzione	91.474	164.002
Pulizie e disinfestazioni	16.951	27.252
Prestazioni professionali	8.488	9.121
Servizi antincendio	6.127	7.637
Altri costi	20.808	31.814
Compensi ad amministratori e sindaci	(77)	1.383
Totale costi per servizi	279.449	425.054

6.4 Costo per il personale

Il Costo per il personale è pari a 70.495 mila euro (94.229 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

Costo per il personale

(Migliaia di euro)

	2020	2019
Salari e stipendi	48.596	67.479
Oneri sociali	13.977	18.846
Benefici successivi al rapporto di lavoro	1.703	6.503
Altri costi	6.219	1.401
Totale costo per il personale	70.495	94.229

La riduzione del Costo per il personale di 23.734 mila euro rispetto al 2019 è attribuibile alle diverse azioni di contenimento dei costi interni poste in atto da ADR. In particolare si è fatto ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS) e sono stati azzerati tutti i bonus variabili. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dall'accantonamento a fondo rischi e oneri per 4.799

mila euro, classificato nella voce Altri costi del Costo per il personale, a fronte del piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1° dicembre 2020.

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

Forza media
(FTE)

	2020	2019	Variazione
Dirigenti	47,2	43,6	3,6
Quadri	248,8	235,2	13,6
Impiegati	759,4	799,8	(40,4)
Operai	324,7	322,4	2,3
Totale forza media	1.380,1	1.401,0	(20,9)

6.5 Altri costi operativi

Gli Altri costi operativi sono pari a 25.701 mila euro (58.769 mila euro nel 2019). Il dettaglio è riportato nella seguente tabella.

Altri costi operativi
(Migliaia di euro)

	2020	2019
Canoni concessori	8.299	36.728
Costi per godimento beni terzi	685	1.095
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.834	6.066
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(1.173)	1.226
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	2.336	4.625
Imposte indirette e tasse	6.492	6.670
Oneri diversi	2.228	2.359
Totale altri costi operativi	25.701	58.769

La voce Canoni concessori, pari a 8.299 mila euro, si decrementa di 28.429 mila euro rispetto all'esercizio a confronto in quanto direttamente correlata all'andamento del traffico.

La voce Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali include gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, iscritti al

netto degli utilizzi a fronte dei costi sostenuti nell'esercizio, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente.

Gli Accantonamenti a fondi per rischi e oneri sono positivi per 1.173 mila euro (-1.226 mila nell'esercizio a confronto), per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti sono pari a 2.336 mila euro. La diminuzione rispetto all'esercizio a confronto (2.289 mila euro) è conseguenza del riassorbimento del fondo derivante dall'esito positivo per ADR, verificatosi nel 2020, di una rilevante

procedura concorsuale in corso da anni ed il cui valore ha parzialmente compensato l'aggravamento generalizzato del rischio credito riflesso nell'accantonamento dell'esercizio.

6.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -59.446 mila euro (-46.454 mila euro nel 2019). Il dettaglio è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari (Migliaia di euro)

	2020	2019
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	211	320
Interessi da imprese controllate	0	3
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	236	12.744
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	29	9
Interessi da crediti d'imposta	1.000	1
Interessi da clienti e da altri	20	11
Dividendi da partecipazioni	0	17.783
Totale proventi finanziari	1.496	30.871

I Proventi da valutazione derivati, pari a 236 mila euro (12.744 mila euro nell'esercizio a confronto) si riducono per effetto della 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.

Inoltre, si registra nell'esercizio 2020 l'azzeramento della voce dividendi da partecipazioni che, nel 2019, accoglieva i dividendi da ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., ADR Tel S.p.A e Airport Cleaning S.r.l. e Azzurra Aeroporti S.p.A. per complessivi 17.783 mila euro.

Oneri finanziari

Oneri finanziari (Migliaia di euro)

	2020	2019
Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.241	1.984
Oneri finanziari per interessi		
Interessi su obbligazioni in circolazione	34.595	34.513
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	6.622	3.166
Interessi a imprese controllate	4	5
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	7.208	6.807
Altri oneri finanziari per interessi	0	17
	48.429	44.508
Oneri su derivati		
Differenziali IRS	10.144	9.688
Oneri da valutazione	13.557	14
	23.701	9.702
Altri oneri		
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	(2)	38
Svalutazione di partecipazioni valutate al costo	1.107	8.715
Altri	20	23
	1.125	8.776
Totale oneri finanziari	74.496	64.970

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.241 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 743 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 6.622 mila euro, aumentano di 3.456 mila euro rispetto al 2019 per effetto dei tiraggi delle linee BEI e CDP, dell'erogazione della Tranche A e B del finanziamento concesso da BNL e dell'erogazione del finanziamento garantito SACE.

Gli Oneri da valutazione derivati, pari a 13.557 mila euro (14 mila euro nell'esercizio a confronto), si incrementano di 13.543 mila euro per effetto della variazio-

ne 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 5.15).

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

La voce Svalutazione di partecipazioni valutate al costo, pari a 1.107 mila euro, include la svalutazione della partecipazione in Pavimental S.p.A. (1.091 mila euro nel 2019, nell'esercizio precedente la voce accoglieva anche la svalutazione della partecipazione in Spea Engineering S.p.A per 7.624 mila euro). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.3.

Utili (perdite) su cambi

Utili (perdite) su cambi (Migliaia di euro)

	2020	2019
Utili su cambi	13.587	2
Perdite su cambi	(34)	(12.357)
Totale utili (perdite) su cambi	13.553	(12.355)

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo agli Oneri finanziari.

6.7 Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono positive per 37.764 mila euro (negative per 116.119 mila euro nell'esercizio a confronto). Il dettaglio della voce è riportato nella seguente tabella.

Imposte sul reddito (Migliaia di euro)

	2020	2019
Imposte correnti		
IRES	(4.020)	86.486
IRAP	0	22.941
	(4.020)	109.427
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(583)	720
	(583)	720
Imposte anticipate e differite		
Imposte anticipate	(33.181)	6.798
Imposte differite	20	(826)
	(33.161)	5.972
Totale imposte sul reddito	(37.764)	116.119

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A., congiuntamente alle società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistenza S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l.

La stima del carico fiscale IRES del 2020 è rappresentata da un provento da tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabile in compensazioni con gli utili generati nel gruppo Atlantia. A fronte dell'ammontare residuo delle perdite fiscali recuperabili negli esercizi successivi, è stato iscritto un credito per imposte anticipate.

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 riverse- ranno.

Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte antici- pate si rinvia alla Nota 5.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 2,2% (24,1% nel 2019). L'a- nalisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

Differenza tra aliquota fiscale teorica ed effettiva per l'imposta IRES
(Migliaia di euro)

	2020		2019	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
Risultato ante imposte delle attività operative in funzionamento	(181.117)		359.312	
Aliquota teorica		24%		27,5%
IRES teorica		(43.468)		98.811
Differenze permanenti	15.735	3.776	(2.375)	(653)
Differenze temporanee	(35.976)	(8.634)	(42.443)	(11.672)
Differenze temporanee su perdita fiscale	184.607	44.306		
IRES effettiva		(4.020)		86.486
Aliquota effettiva		2,2%		24,1%

7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto il complesso security package costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola Class A4. Unica garanzia residua rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di cross currency swap in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro. ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore di alcuni creditori finanziari della medesima Azzurra (portatori di prestiti obbligazionari e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra, ADR ha prestato ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, *covenant* finanziari calcolati su base storica in linea con la contrattualistica applicata alle società con rating nella fascia *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,75x che diventa 4,25x in caso di downgrade del livello di

rating della società a BBB-/Baa3 o inferiore. Anche i nuovi contratti finanziari sottoscritti nel 2020 con BNL e un pool di banche assistito dalla garanzia di SACE, includono *covenant* finanziari in linea con i precedenti contratti.

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

Con riferimento ai contratti di finanziamento bancari, si rileva che, nel mese di aprile 2020, la Società ha attivato richieste di *waiver* allo scopo di evitare il rischio di breach contrattuale legato al mancato rispetto dei livelli dei *covenant* finanziari (c.d. *covenant holiday*) per le date di calcolo del 31 dicembre 2020 e del 30 giugno 2021. Tali richieste di *waiver* si sono rese necessarie per via degli impatti che la pandemia da COVID-19 potrà avere sui risultati finanziari prospettici di ADR. Al 31 dicembre 2020, tutte le richieste di *waiver* risultano approvate sia da parte delle banche commerciali sia da parte di BEI e di CDP. Per quanto riguarda i nuovi contratti firmati a maggio 2020 con BNL e ad agosto 2020 con un pool di banche italiane assistite da garanzia SACE, la relativa contrattualistica finanziaria risulta allineata a quanto richiesto alle altre controparti finanziarie tramite *waiver*.

I dati di chiusura al 31 dicembre 2020 mostrano, sulla base delle simulazioni effettuate e come previsto e anticipato alle controparti finanziarie all'interno delle richieste di *waiver*, il breach dei ratio finanziari inclusi nei contratti.

I *covenant holiday* concessi dalle controparti finanziarie consentiranno di disinnescare le previsioni di rimborso anticipato che si applicherebbero in questi casi ai sensi delle clausole contrattuali.

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

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



8. Altre garanzie, impegni e rischi

8.1 Garanzie

ADR al 31 dicembre 2020 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 7; non sussistono fidejussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

8.2 Impegni

ADR ha in essere impegni di acquisto per 147,4 milioni di euro relativi ad attività di investimento.

In data 29 dicembre 2020, ADR ha sottoscritto il contratto per l'acquisto da Pavimental S.p.A. della partecipazione, pari al 100% del capitale, da questa detenuta in ADR Infrastrutture S.p.A., società alla quale Pavimental ha conferito, con efficacia dal 1° gennaio 2021, il ramo di azienda dedicato alle attività aeroportuali. Il prezzo di acquisto pattuito è pari a 12,2 milioni di euro. L'obbligo delle parti di dare esecuzione al contratto è subordinato al verificarsi di una serie di condizioni sospensive. Per un aggiornamento su tale operazione di acquisizione, si rinvia alla Nota 11 Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

8.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per ADR al 31 dicembre 2020 è costituita 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 e di tutela del credito poste in essere da ADR hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso ecc.), con controparti occasionali (per esempio, per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali. La crisi COVID-19 ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale. ADR sta adottando misure straordinarie (allungamento dei tempi di pagamento, eliminazione della fatturazione anticipata, piani di rientro) con l'intento di favorire il superamento della situazione in atto, cercando di minimizzare l'innescio di situazioni di crisi irreversibili della propria clientela.

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 2020 ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 1.336,2 milioni euro, composta da:

- 1.086,2 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). Per le informazioni sugli effetti della epidemia COVID-19 si rinvia alla Nota 10.5.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

Pagamenti dovuti relativi alle attività e passività finanziarie (Migliaia di euro)

	31.12. 2020				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.576.082)	(433.179)	(26.838)	(280.315)	(835.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(937.425)	(20.747)	(145.903)	(414.838)	(355.937)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	(214.621)	(8.353)	(15.566)	(125.269)	(65.433)
Totale	(2.728.128)	(462.279)	(188.307)	(820.422)	(1.257.120)

	31.12. 2019				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.286.287)	(34.875)	(433.917)	(293.120)	(524.375)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(339.621)	(115.421)	(15.075)	(60.171)	(148.954)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	(166.054)	(8.048)	(12.900)	(104.750)	(40.356)
Totale	(1.791.962)	(158.344)	(461.892)	(458.041)	(713.685)

Rischio di tasso di interesse e di cambio

ADR utilizza strumenti derivati in tassi, con l'obiettivo di mitigare, a condizioni economicamente accettabili, la potenziale incidenza della variabilità dei tassi di interesse e di cambio sul risultato economico.

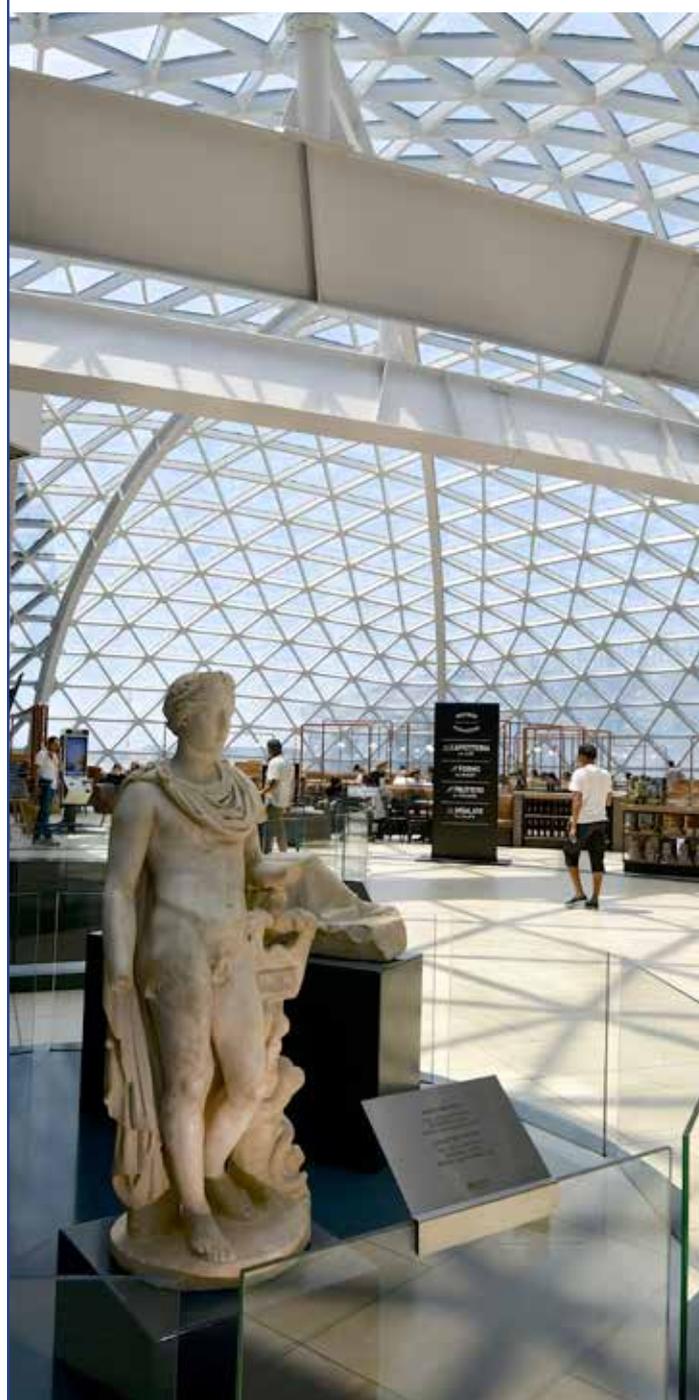
Con le delibere del 14 maggio 2015 e dell'11 luglio 2018, il Consiglio di Amministrazione di ADR ha autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori op-

portunità di mercato, operazioni di interest rate swap "forward starting". Attraverso tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR può ridurre sensibilmente fino ad azzerare il rischio che si verifichi un innalzamento del tasso di interesse nel tempo intercorrente la sottoscrizione di nuovi finanziamenti.

Alla data del 31 dicembre 2020 ADR ha in essere:

- derivati cross currency swap, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; la Class A4, pari a nominali 215 milioni di sterline e facente parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, è infatti stata coperta, per l'intera durata (fino a scadenza nel 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 5.15;
- quattro derivati interest rate swap di tipo forward starting sottoscritti in data 18 ottobre 2016 e in data 18 settembre 2017 (e successivamente ristrutturati a febbraio e giugno 2020), per un valore nominale complessivo di 400 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal giugno 2021, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 5.4 e nella Nota 5.15;
- tre ulteriori derivati interest rate swap di tipo forward starting sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nominale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 5.15.

ADR non ha in essere altre operazioni in valuta estera.



Sensitivity analysis

Le principali fonti di esposizione di ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili alle obbligazioni e agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2020 (2019 per il comparativo) riconducibili ai rischi di tasso sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del fair value degli strumenti derivati in essere.

ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno shock del mercato dei tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione.

In particolare, sono state ipotizzate:

- per gli strumenti derivati, una variazione parallela di +10 basis point (+0,1%) e -10 basis point (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- per le obbligazioni in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Sensitivity analysis

(Migliaia di euro)

Rischio di tasso Esposizione e sensitivity analysis	Valutazione al fair value			
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019 Shock Up +10 bps IR
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(2.346.390)	(1.523.208)	0	0
Strumenti derivati con fair value positivo trattati in hedge accounting	0	0	0	0
Strumenti derivati con fair value negativo trattati in hedge accounting	(220.681)	(175.370)	8.009	7.631
Strumenti derivati non trattati in hedge accounting	0	0	0	0
Totale	(2.567.071)	(1.698.578)	8.009	7.631

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 espresse nella tabella a piè pagina, si segnala che, con riferimento alla sensitivity analysis svolta sui Cross Currency Swap, una variazione del 10% in aumento o in diminuzione del tasso di cambio, andando ad impattare sui flussi in valuta estera scambiati alle date di pagamento, conduce ad una riduzione degli importi da classificare in Riserva di cash flow hedge per 2,5 milioni di euro in caso di shock down e ad un aumento di 3,1 milioni di euro in caso di shock up.

Rischio tasso di interesse				Rischio tasso di cambio		
31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	
	Shock Down -10 bps IR		Shock Up +10% FX		Shock Down -10% FX	
0	0	0	(25.270)	0	25.270	
0	0	0	0	0	0	
(8.106)	(7.726)	23.915	25.270	(23.915)	(25.270)	
0	0	0	0	0	0	
(8.106)	(7.726)	23.915	0	(23.915)	0	

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).

Gli unici strumenti finanziari di ADR valutati al fair value sono costituiti dagli strumenti derivati, descritti nella Nota 5.4 e nella Nota 5.15. Tali strumenti finan-

ziari 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 2020 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 5.15 è fornita l'indicazione del fair value, si precisa che tale fair value rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7.

Valutazioni al fair value (Migliaia di euro)

	31.12. 2020			
	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	220.680	0	220.680
Totale derivati di copertura	0	220.680	0	220.680

8.5 Contenzioso

A fronte del contenzioso, ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività.

Per una descrizione delle situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR, si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per ADR ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

9. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute da ADR con le parti correlate sono state compiute nell'interesse della Società 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 della Società.



Rapporti commerciali e di natura diversa

Rapporti commerciali e di natura diversa (Migliaia di euro)

	31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Ricavi/proventi	Costi/oneri
Imprese controllanti				
Atlantia S.p.A.	4.746	2.049	400	(1.494)
Totale rapporti con imprese controllanti	4.746	2.049	400	(1.494)
Imprese controllate				
ADR Assistance S.r.l.	452	1.137	1.358	(8.977)
ADR Tel S.p.A.	312	13.146	1.139	(28.259)
ADR Mobility S.r.l.	3.390	472	12.968	(2.140)
ADR Security S.r.l.	724	7.352	2.641	(31.687)
Airport Cleaning S.r.l.	973	2.761	2.427	(15.924)
Totale rapporti con imprese collegate	5.851	24.868	20.533	(86.987)
Imprese collegate				
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	482	968	0	0
Pavimental S.p.A.	361	28.166	190	(49.504)
Spea Engineering S.p.A.	214	11.352	504	(6.274)
Totale rapporti con imprese collegate	1.057	40.486	694	(55.778)
Parti correlate				
Edizione S.r.l.	0	0	0	(24)
Leonardo Energia S.c.ar.l.	9	2.403	153	(13.283)
Fiumicino Energia S.r.l.	20	0	177	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	(9)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	474	1.225	188	(658)
Autogrill Italia S.p.A.	1.506	1.086	3.122	(300)
Autostrade Tech S.p.A.	0	103	0	(76)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(17)
Retail Italia Network S.r.l.	17	38	143	0
Telepass S.p.A.	51	0	2	0
Essediese S.p.A.	36	0	73	0
K-Master S.r.l.	0	198	0	0
Telepass Pay S.p.A.	0	0	49	0
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	8	0	8	0
Key Management Personnel	0	845	0	(769)
Totale rapporti con parti correlate	2.121	5.898	3.915	(15.136)
TOTALE	13.775	73.301	25.542	(159.395)

31.12.2019		2019	
Attività	Passività	Ricavi/proventi	Costi/oneri
7.523	20.275	237	(1.371)
7.523	20.275	237	(1.371)
356	3.571	1.768	(22.643)
110	7.339	1.207	(22.754)
2.635	484	23.013	(1.949)
613	8.151	2.730	(46.795)
1.044	4.413	2.940	(26.080)
4.758	23.958	31.658	(120.221)
482	968	0	0
619	52.454	74	(111.066)
61	24.198	636	(20.625)
1.162	77.620	710	(131.691)
0	25	0	(25)
11	2.888	153	(19.225)
35	0	176	0
0	29	0	(29)
679	772	342	(1.072)
875	593	12.425	(713)
0	223	0	(207)
0	20	0	(28)
45	0	609	0
69	0	225	0
99	0	99	0
0	0	8	0
27	0	165	0
0	0	0	(26)
0	0	0	0
0	4.417	0	(3.992)
1.840	8.967	14.202	(25.317)
15.283	130.820	46.807	(278.600)

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2020, si riferiscono principalmente alla fornitura di beni e alla prestazione di servizi di natura commerciale.

I ricavi di ADR Assistance, realizzati sostanzialmente verso ADR, sono relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi ecc.

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 ecc.

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 ecc.

Airport Cleaning ha conseguito ricavi verso ADR per servizi di pulizia; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali ecc.

I principali rapporti intrattenuti con imprese collegate e altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Pavimental S.p.A.: società controllata da Atlantia, svolge per ADR lavori di manutenzione e ammodernamento delle pavimentazioni aeroportuali;

- Spea Engineering S.p.A.: società controllata da Atlantia, svolge per ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori);
- Fiumicino Energia S.r.l.: alla società, controllata da Atlantia, fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia - Società consortile 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;
- Autostrade per l'Italia (società controllata da Atlantia): i rapporti verso la società sono relativi prevalentemente al distacco di personale;
- Autogrill Italia S.p.A. (società alla quale, a far data dal 1° gennaio 2018, Autogrill S.p.A. ha conferito le attività relative ai punti vendita Italia; la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): ADR ha conseguito ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari; la società ha fornito ad ADR servizio sostitutivo della mensa.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. "key management personnel") in carica al 31 dicembre ammontano a 984 mila euro (di cui 769 mila euro classificati nella tabella sopra riportata nella voce Key Management Personnel e l'importo residuo di 215 mila euro nei costi per servizi verso altre parti correlate) e includono l'ammontare per competenza



di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nell'esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

Rapporti di natura finanziaria

Rapporti di natura finanziaria (Migliaia di euro)

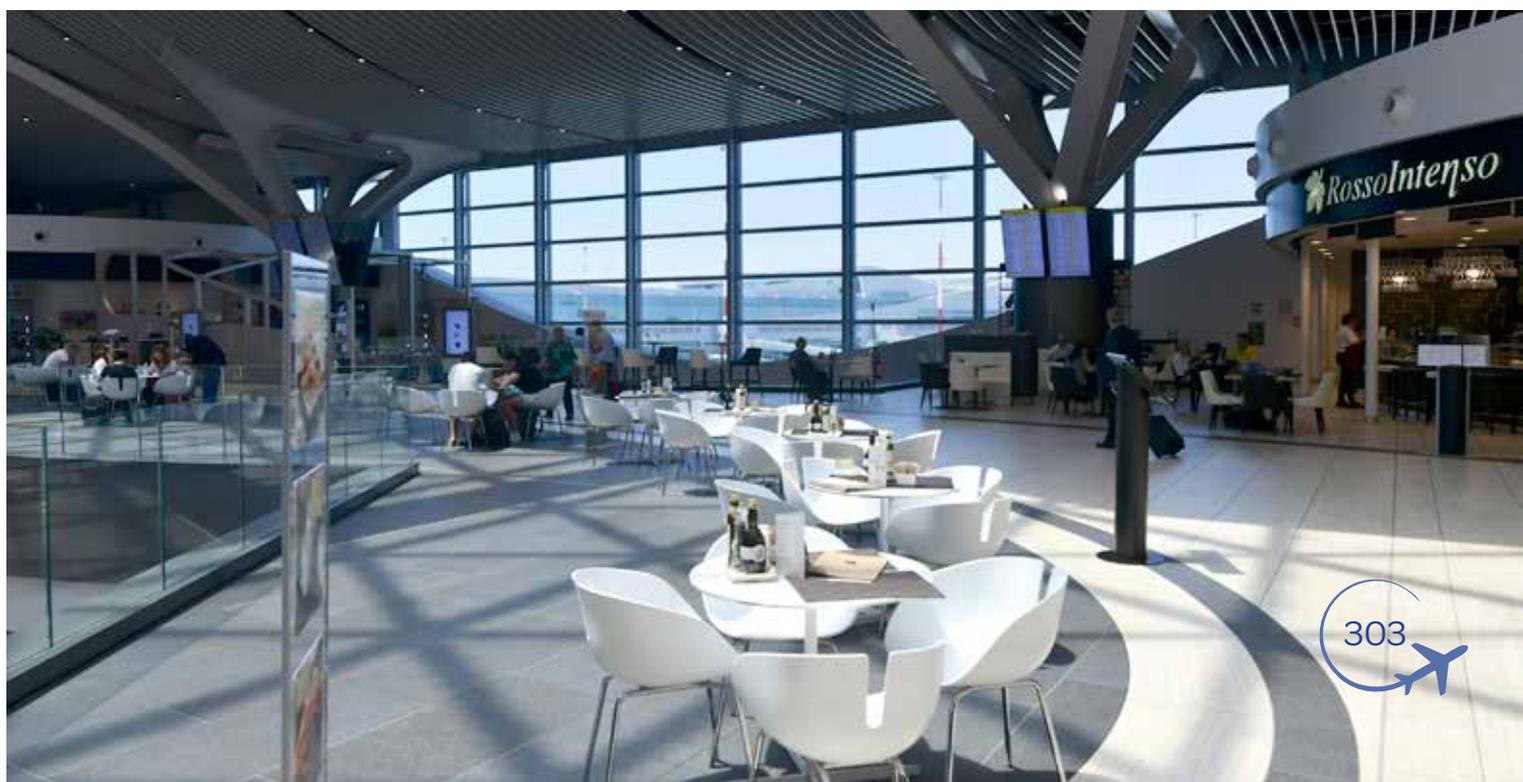
	31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri
Imprese controllanti				
Atlantia S.p.A.	0	0	0	(1.082)
Totale rapporti con imprese controllanti	0	0	0	(1.082)
Imprese controllate				
ADR Assistance S.r.l.	0	2.423	0	0
ADR Tel S.p.A.	0	2.356	0	(6)
ADR Mobility S.r.l.	0	1.220	0	(1)
ADR Security S.r.l.	0	1.375	0	(1)
Airport Cleaning S.r.l.	0	1.963	0	(1)
Totale rapporti con imprese controllate	0	9.337	0	(9)
Imprese correlate				
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A	0	0	0	0
Totale rapporti con parti correlate	1.350	0	0	0
TOTALE	1.350	9.337	0	(1.091)

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility e Airport Cleaning sono relativi principalmente 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.

Le passività finanziarie verso Atlantia si riducono per effetto della cessione, avvenuta in data 28 gennaio 2020, delle obbligazioni A4 che la Controllante possedeva al 99,87%.

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati.

31.12.2019		2019	
Attività	Passività	Proventi	Oneri
0	253.157	0	(13.429)
0	253.157	0	(13.429)
0	1.473	0	0
0	5.871	3.463	(13)
0	5.743	1.704	(1)
0	7.801	7.700	(1)
0	3.341	1400	(1)
0	24.229	14.267	(16)
1.350	0	0	0
0	0	3.520	0
1.350	0	3.520	0
1.350	277.386	17.787	(13.445)



10. Altre informazioni

10.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno

di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati. Nell'ambito del progetto di integrazione tra Atlantia e Gemina, l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 ha approvato l'estensione dei piani di incentivazione anche a personale o amministratori di ADR, in modo da rendere coerenti i sistemi di incentivazione di lungo termine dell'intero gruppo Atlantia risultante a seguito della fusione.

Nella tabella riportata a piè pagina sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2020, 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, uti-

Informativa sui piani di compensi basati su azioni

	n. diritti assegnati	n. diritti decaduti	n. diritti trasferim.	n. diritti opzionati	n. diritti al 31.12.2020	Scadenza vesting
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	758.751	(256.467)	(62.742)	(261.411)	178.131	8.05.2018
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR	611.682	(45.137)	(21.202)	(132.392)	412.951	10.06.2019
Piani di phantom stock option 2017 I ciclo	428.074	(448.212)	20.138	0	0	01.07.2020
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	(46.620)	12.735	0	330.816	15.06.2021
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	(136.792)	51.638	0	385.652	15.06.2022
Piani di phantom stock grant 2017 I ciclo	42.619	(44.624)	2.005	0	0	01.07.2020
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	(5.156)	1.408	0	36.582	15.06.2021
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	(14.012)	5.289	0	39.498	15.06.2022

lizzando il modello Monte Carlo.

Si segnala, inoltre, che il 29 maggio 2020 l'Assemblea dei soci di Atlantia ha deliberato un piano, denominato "Ogni tua azione conta", che prevedeva l'assegnazione gratuita, ad ogni dipendente del Gruppo Atlantia, di 75 azioni della società. Il Piano prevedeva una finestra di adesione che ha avuto inizio il 5 ottobre 2020 e si è conclusa il 2 novembre 2020, con l'adesione, per la Società ADR, di 1.221 dipendenti, ai quali è stato assegnato un totale di 91.575 azioni di Atlantia.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel 2020 sono stati rilevati a conto economico:

- una rettifica dei costi relativi agli anni precedenti di 4.579 mila di euro, in relazione, essenzialmente, alla variazione di stima dei diritti attribuiti ai piani di azione "phantom 2017" con azzeramento dei relativi debiti;
- un costo di 1.075 mila euro relativo al piano di azionariato diffuso "Ogni tua azione conta", con contropartita aumento di apposita riserva di patrimonio netto, classificata nella voce Altre riserve e utili portati a nuovo.

Scadenza esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegn.	Fair value rivalut. unitario al 31.12.2020	Scadenza attesa alla data di ass. (anni)	Tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	Volatilità attesa (=storica) alla data di assegn.	Divid. attesi alla data di assegn.
8.05.2021	n.a.	2,59	0,06	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
10.06.2022	n.a.	1,89	1,14	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
01.07.2023	n.a.	2,37	0	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
01.07.2024	n.a.	2,91	1,58	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
01.07.2025	n.a.	2,98	1,52	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
01.07.2023	n.a.	23,18	0	3,13-6,13	1,31%	25,6%	4,40%
01.07.2024	n.a.	24,5	15,28	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
01.07.2025	n.a.	22,57	14,60	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

10.2 Compensi alla Società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-*duodecies* del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia

S.p.A.), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Compensi alla Società di revisione (Migliaia di euro)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Compensi 2020
Revisione contabile	EYS.p.A.	ADR	239
Servizi di attestazione	EYS.p.A.	ADR	45
Altri servizi (*)	EYS.p.A.	ADR	180
Totale			464

(*) comfort letter per aggiornamento annuale del Programma di emissione obbligazionario, verifica dichiarazioni fiscali per crediti di imposta e sottoscrizione modelli Unico e 770.

10.3 Informativa sulle erogazioni pubbliche ex art. 125 L. n. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. n. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2020 non stati incassati dalla Società contributi pubblici.

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

Nel corso del 2020, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 10.5; nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19

L'andamento di ADR nel 2020 è stato condizionato dagli effetti di una crisi senza precedenti che, a partire dal mese di marzo, ha coinvolto il settore del trasporto aereo in Italia ed in gran parte del resto del mondo

in conseguenza dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

Le ripercussioni sui volumi di attività del sistema aeroportuale romano sono risultate particolarmente rilevanti, con un traffico passeggeri in calo del 76,8% rispetto al 2019 e movimenti in riduzione del 63,8%.

L'andamento fortemente negativo del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente una riduzione del 71,8%. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.1 Ricavi.

Al fine di contrastare gli impatti sui risultati economici e sulla liquidità, ADR si è attivata immediatamente, ponendo in atto una serie di misure finalizzate al contenimento dei costi. In concomitanza con l'aumentare delle restrizioni sul traffico è stata progressivamente ridotta l'operatività infrastrutturale degli scali; sono state, inoltre, avviate negoziazioni con i fornitori per la conseguente rimodulazione dei servizi esterni.

Con riferimento alla gestione del personale, ADR ha fatto ricorso ad ammortizzatori sociali (Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per tutti i

dipendenti, oltre ad altre misure, quali programmi di smaltimento delle ferie pregresse, azzeramento bonus variabili. Inoltre è stato varato un piano di incentivazione all'esodo per le categorie più prossime alla pensione. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 6.3 Costi per servizi, Nota 6.4 Costi per il personale, Nota 6.5 Altri costi operativi.

Il conto economico complessivo di ADR è stato, inoltre, impattato dalla svalutazione della partecipazione, valutata in bilancio al fair value, in Azzurra Aeroporti, per effetto degli impatti del COVID-19 sui flussi di cassa attesi della società. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.3 Partecipazioni.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, la pandemia COVID-19 è stata considerata un indicatore di impairment; pertanto, conformemente allo IAS 36, è stato effettuato il test di impairment che ha evidenziato un valore recuperabile del capitale investito netto di ADR significativamente superiore al valore di carico. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 5.2 Attività immateriali.

In relazione al programma di investimenti infrastrutturali, si segnala che le misure adottate dal Governo per limitare la diffusione del virus a livello nazionale, oltre alle iniziative attivate da ADR a tutela del mantenimento di adeguati livelli di liquidità, hanno comportato la temporanea sospensione dei lavori non indispensabili in conseguenza della crisi pandemica.

Sempre ai fini di salvaguardare la liquidità, ADR ha attivato nell'esercizio nuove linee di finanziamento bancarie di breve-medio termine, oltre ad una emissione obbligazionaria di tipo green collocata sul mercato alla fine del mese di novembre. Tra utilizzo di linee bancarie preesistenti e nuove linee di finanziamento sono state reperite nuove risorse finanziarie per 980 milioni di euro (680 milioni di euro da linee bancarie e 300 milioni di euro dalla citata emissione obbligazionaria) a fronte di una scadenza di rimborso per 100

milioni di euro, avvenuta nel mese di novembre, e di ulteriori 400 milioni di euro che andranno in scadenza a fine febbraio 2021, oltre in relazione alle ulteriori esigenze gestionali della Società. Inoltre, ADR ha effettuato richieste di *waiver* volte ad eliminare il rischio di breach contrattuale legato al mancato rispetto dei livelli dei *covenant* finanziari; tutte le richieste di *waiver* sono state approvate dalle banche finanziatrici. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.15 Passività finanziarie e alla Nota 7 Garanzie e *covenant* sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

Con il DDL di Bilancio 2021 è stato istituito un Fondo danni COVID-19 di 500 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020-31 gennaio 2021, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. È previsto un contributo fino al 100% del danno subito, calcolato come perdita di ricavi e incremento costi imputabili all'epidemia, al netto delle riduzioni di costo per l'accesso agli ammortizzatori sociali e altre forme di sostegno, relativamente al periodo sopra indicato.

Nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili alla generalità delle imprese beneficiarie sia complessivamente superiore alle risorse stanziare (450 milioni di euro), l'entità della quota assegnata a ciascuna impresa sarà determinata in modo proporzionale al contributo riconoscibile alla stessa impresa rispetto al totale dei contributi riconoscibili e, comunque, nel limite massimo del venti per cento delle risorse indicate per gli aeroporti (con un massimo di 90 milioni di euro). In virtù di tale meccanismo, della significatività delle richieste che verranno presumibilmente avanzate dalle imprese del settore e del peso di ADR rispetto a queste, è ipotizzabile che la quota spettante alla Società sia al massimo pari a 90 milioni di euro.

Alla data di redazione del bilancio si è in attesa dell'emanazione dei decreti interministeriali per l'attuazione della misura; l'erogazione del contributo è subordinata, inoltre, alla valutazione da parte della Commissione Europea di compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato.

La solidità patrimoniale della Società, unitamente alle azioni intraprese e alle attuali prospettive, appaiono sufficienti a garantire il rispetto degli impegni contrattuali che la Società sarà chiamata ad assolvere nei successivi 12 mesi.

11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Per la descrizione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si rinvia al Bilancio consolidato.

Il Consiglio di Amministrazione





RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ
DI REVISIONE





EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 32475504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli azionisti della
Aeroporti di Roma S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Aeroporti di Roma S.p.A. non si estende a tali dati.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.



Abbiamo identificato i seguenti aspetti chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
<p>Stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</p> <p>Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (il Fondo), al 31 dicembre 2020, ammonta ad euro 191,7 milioni ed include gli accantonamenti relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro sui beni in concessione e che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>Il valore del Fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli amministratori relativamente alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista, alla quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti ed alla componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi da effettuare, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi, abbiamo ritenuto che tale tematica rappresentasse un aspetto chiave per la revisione.</p> <p>L'informativa di bilancio relativa ai criteri di valutazione adottati per il Fondo è riportata nella Nota 3 "Principi contabili applicati" che fa espresso rimando alla Nota 4 "Principi contabili applicati" del bilancio consolidato e nella Nota 5.13 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali".</p>	<p>Le nostre procedure di revisione, in risposta all'aspetto chiave, hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'analisi dell'accordo di concessione che origina l'obbligazione; • l'analisi del processo e dei controlli chiave posti in essere dalla Società in merito alla valutazione del Fondo; • le procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo intervenuti nell'esercizio; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'analisi di coerenza delle assunzioni alla base della stima del Fondo con il Piano Investimenti 2021-2046; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato, per la quale ci siamo avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in strumenti finanziari; • la verifica dell'accuratezza del calcolo del Fondo stanziato. <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.</p>
<p>Impairment test a seguito degli impatti derivanti dalla pandemia Covid-19 sul business della Società</p> <p>L'andamento della Società nell'esercizio 2020 è risultato fortemente condizionato dalle restrizioni imposte al traffico aereo ai fini del contenimento della pandemia Covid-19 le quali hanno determinato una contrazione del volume passeggeri transitati sul sistema aeroportuale romano del 76,8% rispetto all'esercizio 2019 ed</p>	<p>Le nostre procedure di revisione, in risposta all'aspetto chiave, hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analisi delle assunzioni alla base della predisposizione del Business Plan da parte della Società; • analisi della coerenza delle ipotesi con il contesto macroeconomico di riferimento; • discussioni con il management circa le



una conseguente riduzione dei ricavi del 71,8% rispetto all'esercizio 2019. Il calo di traffico e la conseguente contrazione dei ricavi della Società per effetto delle restrizioni imposte dalla pandemia Covid-19 rappresentano un indicatore di impairment ai sensi dello IAS 36. In considerazione della significatività degli impatti derivanti dal fenomeno appena descritto abbiamo ritenuto che tale tematica rappresentasse un aspetto chiave per la revisione.

L'informativa di bilancio relativa all'impairment test è riportata nella Nota "5.2 Attività Immateriali". L'informativa di bilancio relativa agli impatti del Covid-19 sull'esercizio 2020 è riportata nella Nota "10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19".

modalità di costruzione del modello di impairment test;

- verifica della coerenza del tasso di sconto applicato (WACC);
- nelle nostre verifiche ci siamo anche avvalsi dell'ausilio di nostri esperti in tecniche di valutazione che hanno eseguito un ricalcolo indipendente ed effettuato analisi di sensitività sulle assunzioni chiave al fine di determinare i cambiamenti delle assunzioni che potrebbero impattare significativamente la valutazione del valore recuperabile.

Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note illustrative al bilancio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una



revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.



Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 9 aprile 2013 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2013 al 31 dicembre 2021.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs 24 febbraio 1998, n. 58 della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2020, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e la specifica sezione sul governo societario sopra richiamata sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 23 marzo 2021

EY S.p.A.



Roberto Tabarrini
(Revisore Legale)





RELAZIONE
DEL COLLEGIO
SINDACALE



Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'articolo n. 2429 del Codice Civile

Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, 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.

Bilancio consolidato e bilancio di esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020, che sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 4 marzo 2021 e messi a nostra disposizione nei termini di cui all'art. 2429 c.c., in merito ai quali riferiamo quanto segue.

Aeroporti di Roma S.p.A. è società soggetta a direzione e coordinamento da parte di Atlantia S.p.A., che possiede il 99,385% del capitale sociale.

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

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, composto dalla Situazione Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto e dal Rendiconto Finanziario, dalle Note Illustrative e corredato dalla Relazione sulla Gestione evidenzia una perdita di esercizio pari ad euro 143.353.202,93 e presenta in sintesi i seguenti valori:

Situazione patrimoniale-finanziaria (euro)

Attività	31.12.2020
Attività non correnti	2.667.594.968
Attività correnti	1.385.363.668
Totale attività	4.052.958.636

Patrimonio netto e passività

	31.12.2020
Patrimonio netto	980.655.417
di cui capitale sociale	62.224.743
Passività non correnti	2.215.603.668
Passività correnti	856.699.551
Totale patrimonio netto e passività	4.052.958.636

Conto economico (euro)

	2020
Ricavi	368.395.246
Costi	(490.066.555)
Risultato operativo	(121.671.309)
Proventi (oneri) finanziari	(59.446.185)
Risultato prima delle imposte	(181.117.494)
Imposte sul reddito	37.764.291
Utili (Perdita) dell'esercizio	(143.353.203)

Il Collegio Sindacale ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione del bilancio e a tale riguardo non ha osservazioni da riferire, avendo – mediante informazioni assunte dagli Amministratori, dai Responsabili delle funzioni aziendali e dalla Società di Revisione – constatato che:

- gli schemi di bilancio e i criteri di valutazione adottati sono conformi alle norme di legge e sono adeguati in relazione all'attività svolta dalla Società;
- nella stesura del Progetto di Bilancio, gli Amministratori si sono attenuti ai principi previsti dagli artt. 2423 e 2423-bis del codice civile, non facendo ricorso alla deroga prevista dal quarto comma del menzionato art. 2423;

- ai sensi dell'art. 2426, primo comma, n. 5 e n. 6 del codice civile, il Collegio precisa che non sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale costi pluriennali (impianto, ampliamento, ricerca e sviluppo, pubblicità e avviamento) per i quali il Collegio Sindacale debba esprimere il proprio consenso;
- il Progetto di Bilancio, così come è stato redatto, corrisponde e risulta coerente con i fatti e le informazioni di cui il Collegio Sindacale è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali e dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio;
- i principi contabili e i criteri di valutazione sono riportati nelle Note Illustrative.

Come meglio illustrato nella relazione sulla gestione, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio in base al presupposto della continuità aziendale. In merito Vi rappresentiamo che le note al bilancio e la relazione sulla gestione illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione economica.

L'attività del 2020 è stata pesantemente condizionata dalla pandemia.

Tuttavia, si rileva nella relazione illustrativa, l'implementazione dei piani vaccinali messi a punto induce oggi ad un primo cauto ottimismo, ma i tempi per una apprezzabile ripresa dell'attività rimangono ancora assai incerti e comunque lunghi.

È perciò assai probabile che il 2021 rimarrà, come è stato per il 2020, un anno pesantemente impattato dalla crisi pandemica con riflessi prevedibilmente negativi sulla redditività dell'esercizio. Con queste premesse, si aggiunge, risulta ancora necessario proseguire, anche per tutto l'esercizio 2021, con l'implementazione di iniziative di contenimento dei costi operativi e di salvaguardia dei livelli di liquidità da ottenere grazie anche, qualora ne ricorreranno i presupposti, al contributo di ulteriori fonti di finanziamento.

Al 31 dicembre 2020, il rating assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P alle emissioni obbligazionarie e al rating emittente di ADR è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BB+. Gli outlook assegnati dalle agenzie risultano rispettivamente, rating watch evolving, negative e credit watch developing.

Il 3 gennaio 2020, Moody's ha tagliato il rating a Baa3 (da Baa2), ponendo il giudizio "under review for downgrade". In data 8 gennaio, l'agenzia Fitch ha abbassato il rating al livello BBB- (da BBB+) con rating watch "negative". In data 15 gennaio, S&P ha abbassato il rating a BB+ (da BBB), ponendo anch'essa il giudizio in credit watch "negative". Tutte e tre le azioni sono conseguenti a contestuali revisioni al ribasso che hanno interessato il rating del gruppo Atlantia.

In seguito alla complessiva analisi sul settore del trasporto aereo europeo e sugli impatti derivanti dalla pandemia da COVID-19, in data 1° aprile 2020, S&P ha ridotto il giudizio sul c.d. stand alone credit profile ("SACP") di ADR portandolo da "a+" a "a-".

Tale azione, pur riducendo di 2 notch il SACP, mette in evidenza ancora una volta il merito di credito "stand alone" di ADR che, rispetto a quello emittente, derivante dalla considerazione del merito di credito del gruppo Atlantia, fa rilevare un differenziale di 4 notch.

In data 17 luglio 2020, Fitch Ratings ha deciso di modificare il rating watch di ADR, in parallelo a quello di Atlantia, da negative in evolving in seguito all'accordo preliminare tra il gruppo Atlantia e il Governo italiano per definire il contenzioso sulla revoca della concessione di Autostrade per l'Italia.

Anche S&P, in data 12 agosto, ha deciso di modificare il rating watch di ADR, in parallelo a quello di Atlantia, da negative in developing a seguito dell'accordo preliminare tra il gruppo Atlantia e il Governo italiano per definire il contenzioso sulla revoca della concessione di Autostrade per l'Italia.

Lo stato developing riflette la possibilità, da un lato, di incrementare il rating in caso di definizione di un accordo transattivo sulla concessione autostradale, dall'altro, di ulteriore riduzione del rating in caso di revoca della stessa concessione.

Nella Nota Illustrativa sono analiticamente indicati i principi contabili applicati e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente.

Il Collegio ha esaminato altresì il Progetto di Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2020, predisposto ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli IFRS emanati dallo IASB e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio.

Nella Nota Illustrativa sono analiticamente indicati i principi contabili e l'area di consolidamento e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente.

L'area di consolidamento include le seguenti società: ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A. La procedura di consolidamento adottata segue il metodo integrale. Le partecipazioni nelle società collegate Pavimental S.p.A. e Spea Engineering S.p.A. sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

A tal riguardo, Vi rappresentiamo che EY S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 23 marzo 2021, le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, nonché la relazione aggiuntiva ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n. 537/2014, dalle quali risulta che il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa di Aeroporti di Roma S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38. Con riferimento a tali relazioni, il Collegio Sindacale segnala che EY ha evi-

denziato gli elementi alla base del giudizio di revisione, gli aspetti chiave della revisione contabile e le procedure attivate quale risposta di revisione; ha altresì dichiarato che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che è stato mantenuto integro, nell'esecuzione della revisione legale, il requisito di indipendenza.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla Legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di Legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e preso atto che la Società di Revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720 B e ha espresso un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato e di esercizio di Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2020 e sulla loro conformità alle norme di Legge. La Società di Revisione ha altresì dichiarato di non aver nulla da riportare con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto, acquisite nel corso dell'attività di revisione. Ha inoltre indicato, come descritto nella relazione sulla gestione, che gli amministratori del Gruppo Aeroporti di Roma si sono avvalsi dell'esonero dalla predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6, comma 1, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Si evidenzia, poi, che:

- con decorrenza 1° gennaio 2020, è entrato in vigore l'emendamento all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform" che modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applica-

zione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma degli Interbank Offered Rates (IBOR), in attesa del suo completamento, sulla valutazione dell'efficacia delle coperture attraverso strumenti finanziari derivati. In particolare l'emendamento richiede (fase 1 del progetto di implementazione previsto dallo IASB) di fornire informazioni in merito alle relazioni di copertura potenzialmente interessate dalla riforma dei tassi IBOR, prevedendo una temporanea sospensione di taluni specifici requisiti di hedging previsti dall'IFRS 9;

- nel corso dell'esercizio il Gruppo ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di sovraccarico nei contenziosi in essere.

Rapporto concessorio

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

La concessionaria ADR assicura la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale (costituito dall'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dall'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino) in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali, nonché ai Regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile. La originaria Convenzione per la gestione della concessione n. 2820/74 è stata vigente fino al 21 dicembre 2012 essendo intervenuta, in quella data, l'approvazione con specifico D.P.C.M. del nuovo Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma che disciplina, in un solo documento unitario, sia i rapporti inerenti alla concessione di gestione aeroportuale che i criteri per la determinazione e l'aggiornamento periodico dei corrispettivi applicabili ai c.d. "servizi regolamentati".

La scadenza della concessione fissata al 30 giugno 2044 – ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-*quater* della L. 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998 – è stata prorogata *ope legis* al 30 giugno 2046 in virtù dell'articolo 202, comma 1-*bis* del D.L. 19 maggio 2020, n.34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

La L. n. 755/1973 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D.Lgs. n. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti.

ADR svolge inoltre, sempre in regime di concessione, i servizi di controllo di sicurezza relativi a passeggeri, bagagli a mano e da stiva. Il D.L. n. 251/1995, convertito in L. n. 351/1995, ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio.

Relativamente al rischio di credito, si rileva che la massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2020 è costituita dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

I Crediti verso la clientela includono i crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria maturati prima dell'ammissione del vettore alla procedura di amministrazione straordinaria e che saranno regolati con le modalità ed i tempi imposti dalla procedura.

Il Gruppo ADR vanta, inoltre, crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, scaduti negli ultimi mesi dell'esercizio 2020.

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.

Per rischio di liquidità si intende 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 2020 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 1.347,2 milioni euro, composta da:

- 1.097,2 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 250,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate.

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.

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. n. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2020 non stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici.

Andamento esercizio 2020

L'andamento del Gruppo ADR nel 2020 è stato condizionato dagli effetti di una crisi senza precedenti che, a partire dal mese di marzo, ha coinvolto il settore del trasporto aereo in Italia ed in gran parte del resto del mondo in conseguenza dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

Le ripercussioni sui volumi di attività del sistema aeroportuale romano sono risultate particolarmente rilevanti, con un traffico passeggeri in calo del 76,8% rispetto al 2019 e movimenti in riduzione del 63,8%.

L'andamento fortemente negativo del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente una riduzione del 72,3%.

Al fine di contrastare gli impatti sui risultati economici e sulla liquidità, il Gruppo ADR si è attivato immediatamente, ponendo in atto una serie di misure finalizzate al contenimento dei costi. In concomitanza con l'aumentare delle restrizioni sul traffico è stata progressivamente ridotta l'operatività infrastrutturale degli scali; sono state, inoltre, avviate negoziazioni con i fornitori per la conseguente rimodulazione dei servizi esterni. Con riferimento alla gestione del personale, le società del Gruppo hanno fatto ricorso ad ammortizzatori sociali (Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria/Fondo d'Integrazione Salariale - CIGS/FIS) per tutti i dipendenti, oltre ad altre misure, quali programmi di smaltimento delle ferie pregresse, azzeramento bonus variabili. Inoltre è stato varato un piano di incentivazione all'esodo per le categorie più prossime alla pensione.

Il conto economico complessivo del Gruppo ADR è stato, inoltre, impattato dalla svalutazione della partecipazione, valutata in bilancio al fair value, in Azzurra Aeroporti, per effetto degli impatti del COVID-19 sui flussi di cassa attesi della società.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, la pandemia COVID-19 è stata considerata un indicatore di impairment; pertanto, conformemente allo IAS 36, è stato effettuato il test di impairment che ha evidenziato un valore recuperabile del

capitale investito netto del Gruppo ADR significativamente superiore al valore di carico.

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnalano:

- a seguito delle interlocuzioni già avviate con ENAC, ADR, in data 22 gennaio 2021, ha trasmesso all'Ente la nuova declinazione del piano di sviluppo aeroportuale (il Nuovo PSA) pienamente rispondente alle previsioni dell'art. 1, comma 4, della Convenzione vigente che individua nella realizzazione di un sistema infrastrutturale finalizzato a "garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale adeguato ai volumi di traffico stimati alle diverse soglie temporali (100 milioni di passeggeri all'anno 2044)" l'oggetto da conseguire mediante gli strumenti convenzionali individuati dall'art. 17, comma 34-bis, del DL n. 78 del 2009, convertito dalla Legge n. 102 del 2009. Tale Piano rappresenta la soluzione individuata dalla Società a seguito dell'irrealizzabilità del Master Plan al 2030 (c.d. Master Plan di Fiumicino Nord) sulla cui compatibilità ambientale il MATTM ha espresso parere negativo con il DM n.79/20;
- la sperimentazione sui voli Covid-tested dagli Stati Uniti, approvata come unico scalo in Italia per i voli dagli Stati Uniti con ordinanza del Ministero della Salute di concerto con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero degli Affari Esteri del 23 novembre 2020, lanciata a Fiumicino dall'8 dicembre, mostra che solo 5 passeggeri su un totale complessivo di 3.824 sono risultati positivi al Covid, con un tasso di positività di appena lo 0,13% (dati al 28 gennaio 2021). ADR ha ottenuto la proroga della fase sperimentale al 5 marzo e sta lavorando per coinvolgere più compagnie aeree, aeroporti e istituzioni per promuovere protocolli efficaci, sostenibili e omogenei in tutta Europa;
- in data 11 febbraio 2021, è diventato operativo il nuovo Centro Vaccini della Regione Lazio realizzato per la prima volta in uno scalo italiano, grazie alla collaborazione con ADR e la Croce Rossa Italiana. La struttura di circa 1.500 metri quadri interamente coperti e riscaldati, che sarà in grado di somministrare fino a tremila dosi di vaccino giornaliero quando opererà 24 ore al giorno, è stata allestita presso il parcheggio Lunga sosta dell'aeroporto di Fiumicino, dove, dallo scorso settembre, è attiva l'area drive-in per i test COVID-19;
- in data 21 gennaio 2021, a seguito dell'avverarsi delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita siglato a fine dicembre 2020, ADR ha acquisito la partecipazione, pari al 100% del capitale, detenuta da Pavimental S.p.A. in ADR Infrastrutture S.p.A., società alla quale Pavimental aveva precedentemente conferito, con efficacia dal 1° gennaio 2021, il ramo di azienda dedicato alle attività aeroportuali. Il prezzo di acquisto corrisposto è pari a 12,2 milioni di euro. Tale operazione è motivata dall'interesse di ADR ad affidare "in house" i lavori di realizzazione del piano di sviluppo aeroportuale a garanzia del controllo diretto dei tempi e della qualità esecutiva;
- in data 22 gennaio 2021, ha accettato l'offerta vincolante presentata da Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'acquisto da ADR della quota da questa detenuta nel capitale di Pavimental S.p.A. (20%). Il completamento dell'operazione di compravendita è previsto entro il mese di marzo p.v.;
- nell'ambito del progetto di riorganizzazione avviato dal gruppo Atlantia e finalizzato a riportare le attività di supporto ingegneristico svolte sinora da Spea Engineering S.p.A. nell'ambito dei gruppi appartenenti ai relativi committenti, in data 26 febbraio 2021, la società del Gruppo ADR, ADR Ingegneria S.p.A., ha sottoscritto il contratto preliminare di affitto del ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. dedicato alle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale. Il contratto ha durata di due anni, rinnovabili tacitamente per ulteriori due, con facoltà di recesso "ad nutum" di entrambe le parti con preavviso di 6 mesi. Il canone di affitto è pari a 133 mila euro fisso ed immutabile per l'intero periodo di durata del contratto.



Attività di vigilanza

Abbiamo vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Nel corso del 2020 il Collegio si è riunito n. 12 volte, abbiamo partecipato a n. 1 Assemblea degli Azionisti e a n. 16 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 la struttura dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione. Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità, rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione, che debbano essere evidenziate nella presente relazione. Abbiamo incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo e abbiamo avuto scambi di informativa con gli organi di controllo delle società controllate da ADR: da questi scambi non sono emersi fatti o circostanze meritevoli di essere portati alla Vostra attenzione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società,

anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

In data 4 marzo 2020 il Collegio Sindacale ha espresso parere favorevole sulla proposta di assegnazione MBO 2020, con specifico riferimento ai compensi e agli emolumenti sui quali il Collegio Sindacale è chiamato ad esprimere il proprio parere ai sensi all'art. 2389, 3° comma del codice civile.

In data 18 giugno 2020 è stato espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 2389, 1° comma, cod. civ., in merito alla proposta di determinazione dei compensi per l'Amministratore Delegato di ADR.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente relazione.

Conclusioni

Signori Azionisti,

considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del Bilancio, il Collegio propone all'Assemblea di approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 così come redatto dagli Amministratori. Il Collegio prende atto della proposta di ripianare la perdita d'esercizio, pari a 143.353.202,93 mediante l'utilizzo, di pari importo, degli utili portati a nuovo.



Per il Collegio Sindacale

Dott. Giuseppe Cosimo Tolone – Presidente

Dott. Alessandro Bonura

Dott. De Falco Pasquale

Dott. De Filippo Maurizio

Dott. Pier Vittorio Vietti

Roma, 23 marzo 2021



ALLEGATI



Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2019 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 2019 di Atlantia, ultimo bilancio disponibile:

Bilancio di esercizio di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2019

Stato patrimoniale (Migliaia di euro)

	31.12.2019
Attività	
Attività non correnti	16.287.520
Attività correnti	732.276
Totale attività	17.019.796
Patrimonio netto e passività	
Patrimonio netto	10.808.916
di cui Capitale sociale	825.784
Passività non correnti	5.989.636
Passività correnti	221.244
Totale patrimonio netto e passività	17.019.796

Conto economico (Migliaia di Euro)

	2019
Ricavi operativi	2.566
Costi operativi	(92.987)
Risultato operativo	(90.421)
Risultato dell'esercizio	426.614

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 2020 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)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	9	12
Immobilizzazioni materiali	1.244	1.743
A. - Immobilizzazioni	1.253	1.755
Crediti commerciali	1.141	3.576
Altre attività	2.143	715
Debiti commerciali	(697)	(815)
Fondi per rischi ed oneri	(391)	(89)
Altre passività	(1.735)	(2.983)
B. - Capitale d'esercizio	461	404
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	1.714	2.159
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	22	25
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	1.692	2.134
coperto da:		
Capitale sociale	4.000	4.000
Riserve e risultati a nuovo	3.263	1.422
Utile (perdita) dell'esercizio	(2.047)	1.841
F. - Capitale proprio	5.216	7.263
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)	(3.524)	(5.129)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(3.524)	(5.129)
(G+H)	(3.524)	(5.129)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	1.692	2.134

Conto economico riclassificato (Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	8.947	22.022
B. - Valore della produzione "tipica"	8.947	22.022
Consumi di materie e servizi esterni	(2.182)	(3.779)
C. - Valore aggiunto	6.765	18.243
Costo del lavoro	(8.991)	(15.432)
D. - Margine operativo lordo	(2.226)	2.811
Ammortamenti	(509)	(642)
Stanzamenti a fondi rischi ed oneri	(121)	(17)
Saldo proventi ed oneri diversi	28	649
E. - Risultato operativo	(2.828)	2.801
Proventi ed oneri finanziari	45	1
F. - Risultato prima delle imposte	(2.783)	2.802
Imposte sul reddito d'esercizio	736	(961)
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	(2.047)	1.841

ADR Tel S.p.A.

Stato patrimoniale riclassificato

(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	1.926	1.974
Immobilizzazioni materiali	878	922
A. - Immobilizzazioni	2.804	2.896
Rimanenze di magazzino	639	456
Crediti commerciali	14.142	8.271
Altre attività	1.025	1.017
Debiti commerciali	(10.549)	(11.530)
Fondi per rischi ed oneri	(310)	0
Altre passività	(2.573)	(1.224)
B. - Capitale d'esercizio	2.374	(3.010)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	5.178	(114)
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	881	1.059
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	4.297	(1.173)
coperto da:		
Capitale sociale	600	600
Riserve e risultati a nuovo	7.605	4.795
Utile (perdita) dell'esercizio	2.520	2.810
F. - Capitale proprio	10.725	8.205
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine (disponibilità monetarie nette)	(6.428)	(9.378)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(6.428)	(9.378)
(G+H)	(6.428)	(9.378)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	4.297	(1.173)

Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)

	2020	2019
A.- Ricavi	32.130	32.804
Incrementi di immobilizzazione per lavori interni	30	62
B.- Valore della produzione "tipica"	32.160	32.866
Consumi di materie e servizi esterni	(23.779)	(23.601)
C.- Valore aggiunto	8.381	9.265
Costo del lavoro	(3.704)	(4.630)
D.- Margine operativo lordo	4.677	4.634
Ammortamenti	(964)	(955)
Altri stanziamenti rettificativi	(90)	(22)
Saldo proventi ed oneri diversi	(29)	269
E.- Risultato operativo	3.594	3.927
Proventi ed oneri finanziari	10	1
F.- Risultato prima delle imposte	3.604	3.928
Imposte sul reddito d'esercizio	(1.084)	(1.117)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	2.520	2.810

ADR Security S.r.l.

Stato patrimoniale riclassificato (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	0	0
Immobilizzazioni materiali	0	0
A. - Immobilizzazioni	0	0
Crediti commerciali	7.528	8.450
Altre attività	782	501
Debiti commerciali	(2.232)	(3.237)
Fondi per rischi ed oneri	(448)	(19)
Altre passività	(2.570)	(6.654)
B. - Capitale d'esercizio	3.060	(959)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	3.060	(959)
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.150	3.255
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(90)	(4.214)
coperto da:		
Capitale sociale	400	400
Riserve e risultati a nuovo	1.916	1.227
Utile (perdita) dell'esercizio	(652)	689
F. - Capitale proprio	1.664	2.316
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(1.754)	(6.530)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(1.754)	(6.530)
(G+H)	(1.754)	(6.530)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(90)	(4.214)

Conto economico riclassificato (Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	31.720	46.977
B. - Valore della produzione "tipica"	31.720	46.977
Consumi di materie e servizi esterni	(8.412)	(10.113)
C. - Valore aggiunto	23.308	36.864
Costo del lavoro	(24.565)	(36.093)
D. - Margine operativo lordo	(1.257)	771
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	(8)	0
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	(35)	(19)
Saldo proventi ed oneri diversi	382	582
E. - Risultato operativo	(918)	1.334
Proventi ed oneri finanziari	1	(2)
F. - Risultato prima delle imposte	(917)	1.332
Imposte sul reddito d'esercizio	265	(643)
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	(652)	689

ADR Mobility S.r.l.

Stato patrimoniale riclassificato

(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	5.003	5.324
Immobilizzazioni materiali	4.661	5.156
Immobilizzazioni finanziarie	2	2
A. - Immobilizzazioni	9.666	10.482
Crediti commerciali	3.421	2.758
Altre attività	2.856	727
Debiti commerciali	(4.492)	(4.145)
Fondi per rischi ed oneri	(23)	(4)
Altre passività	(440)	(1.386)
B. - Capitale d'esercizio	1.322	(2.050)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	10.987	8.432
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	485	487
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	10.502	7.945
coperto da:		
Capitale sociale	1.500	1.500
Riserve e risultati a nuovo	16.529	8.771
Utile (perdita) dell'esercizio	(2.316)	7.758
F. - Capitale proprio	15.713	18.029
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(5.211)	(10.084)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(5.211)	(10.084)
(G+H)	(5.211)	(10.084)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	10.502	7.945

Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	16.155	43.219
B. - Valore della produzione "tipica"	16.155	43.219
Consumi di materie e servizi esterni	(13.906)	(25.739)
C. - Valore aggiunto	2.249	17.480
Costo del lavoro	(1.905)	(3.296)
D. - Margine operativo lordo	344	14.184
Ammortamenti	(2.275)	(2.247)
Altri stanziamenti rettificativi	(72)	0
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	0	0
Saldo proventi ed oneri diversi	(1.113)	(1.095)
E. - Risultato operativo	(3.116)	10.842
Proventi ed oneri finanziari	1	1
F. - Risultato prima delle imposte	(3.115)	10.843
Imposte sul reddito d'esercizio	799	(3.085)
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	(2.316)	7.758

Airport Cleaning S.r.l.

Stato patrimoniale riclassificato

(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	0	0
Immobilizzazioni materiali	119	121
A. - Immobilizzazioni	119	121
Crediti commerciali	2.750	4.418
Altre attività	1.403	349
Debiti commerciali	(2.313)	(2.891)
Fondi per rischi ed oneri	(196)	(243)
Altre passività	(689)	(1.750)
B. - Capitale d'esercizio	955	(117)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	1.074	4
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2	11
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	1.072	(7)
coperto da:		
Capitale sociale	1.500	1.500
Riserve e risultati a nuovo	2.508	1.554
Utile (perdita) dell'esercizio	112	954
F. - Capitale proprio	4.120	4.008
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(3.048)	(4.015)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(3.048)	(4.015)
(G+H)	(3.048)	(4.015)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	1.072	(7)

Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	15.923	26.075
B.- Valore della produzione "tipica"	15.923	26.075
Consumi di materie e servizi esterni	(6.549)	(9.133)
C.- Valore aggiunto	9.374	16.942
Costo del lavoro	(9.063)	(15.303)
D.- Margine operativo lordo	311	1.639
Ammortamenti	(29)	(35)
Stanzamenti a fondi rischi ed oneri	(60)	(105)
Saldo proventi ed oneri diversi	17	32
E.- Risultato operativo	239	1.531
Proventi ed oneri finanziari	1	1
F.- Risultato prima delle imposte	240	1.532
Imposte sul reddito d'esercizio	(128)	(578)
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	112	954

ADR Ingegneria S.p.A. (già ADR Sviluppo S.r.l. Unipersonale)

Stato patrimoniale riclassificato

(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	4	4
Immobilizzazioni finanziarie	6	6
A. - Immobilizzazioni	10	10
Crediti commerciali	0	0
Altre attività	3	1
Debiti commerciali	(37)	0
B. - Capitale d'esercizio	(34)	1
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	(24)	11
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	0	0
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	(24)	11
coperto da:		
Capitale sociale	100	100
Riserve e risultati a nuovo	140	106
Utile (perdita) dell'esercizio	(47)	34
F. - Capitale proprio	193	240
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(217)	(229)
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(217)	(229)
(G+H)	(217)	(229)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	(24)	11

Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	0	0
B. - Valore della produzione "tipica"	0	0
Consumi di materie e servizi esterni	(47)	(1)
C. - Valore aggiunto	(47)	(1)
Costo del lavoro	0	0
D. - Margine operativo lordo	(47)	(1)
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	0	0
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	0	0
Saldo proventi ed oneri diversi	0	0
E. - Risultato operativo	(47)	(1)
Proventi ed oneri finanziari	0	35
F. - Risultato prima delle imposte	(47)	34
Imposte sul reddito d'esercizio	0	0
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	(47)	34

Consorzio E.T.L. in liquidazione

Stato patrimoniale riclassificato

(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	0	0
Immobilizzazioni materiali	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	0	0
A. - Immobilizzazioni	0	0
Crediti commerciali	0	0
Altre attività	36	36
Debiti commerciali	0	(47)
Altre passività	(17)	0
B. - Capitale d'esercizio	19	(11)
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	19	(11)
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	0	0
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	19	(11)
coperto da:		
Capitale	(7)	(5)
Riserve e risultati a nuovo	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	27	(6)
F. - Capitale netto di liquidazione	20	(11)
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	0	0
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(1)	0
Debiti finanziari a breve	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(1)	0
(G+H)	(1)	0
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	19	(11)

Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	0	0
B. - Valore della produzione "tipica"	0	0
Consumi di materie e servizi esterni	(5)	(5)
C. - Valore aggiunto	(5)	(5)
Costo del lavoro	0	0
D. - Margine operativo lordo	(5)	(5)
Ammortamenti	0	0
Altri stanziamenti rettificativi	0	0
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	0	0
Saldo proventi ed oneri diversi	32	(1)
E. - Risultato operativo	27	(6)
Proventi e oneri finanziari	0	0
F. - Risultato prima delle imposte	27	(6)
Imposte sul reddito d'esercizio	0	0
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	27	(6)

Pavimental S.p.A.

Stato patrimoniale riclassificato (Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	76	109
Immobilizzazioni materiali	33.879	65.169
Immobilizzazioni finanziarie	5.388	5.388
A. - Immobilizzazioni	39.343	70.666
Rimanenze di magazzino	270.878	170.531
Crediti commerciali	49.318	59.759
Altre attività	38.179	31.824
Debiti commerciali	(183.415)	(165.250)
Fondi per rischi ed oneri	(6.820)	(8.051)
Altre passività	(18.310)	(17.035)
B. - Capitale d'esercizio	149.830	71.778
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	189.173	142.444
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.944	3.351
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR coperto da:		
Capitale sociale	10.116	10.116
Riserve e risultati a nuovo	4.877	4.834
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.928)	31
F. - Capitale proprio	10.065	14.981
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	23.625	29.993
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	152.539	94.119
Debiti finanziari a breve	161.287	122.875
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(8.748)	(28.756)
(G+H)	176.164	124.112
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	186.229	139.093

Conto economico riclassificato (Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	437.670	335.708
B.- Valore della produzione "tipica"	494.791	405.700
Consumi di materie e servizi esterni	(384.081)	(302.257)
Altri costi	(1.353)	(627)
C.- Valore aggiunto	109.357	102.816
Costo del lavoro	(95.968)	(70.464)
D.- Margine operativo lordo	13.389	32.352
Ammortamenti	(16.590)	(30.120)
Altri stanziamenti rettificativi	0	(837)
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	(833)	(110)
E.- Risultato operativo	(4.034)	1.285
Proventi ed oneri finanziari	(1.621)	(1.499)
Utili e perdite su cambi	(156)	(73)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(72)	(46)
F.- Risultato prima delle imposte	(5.883)	(333)
Imposte sul reddito d'esercizio	955	364
G.- Utile (perdita) dell'esercizio	(4.928)	31

Spea Engineering S.p.A.

Stato patrimoniale riclassificato

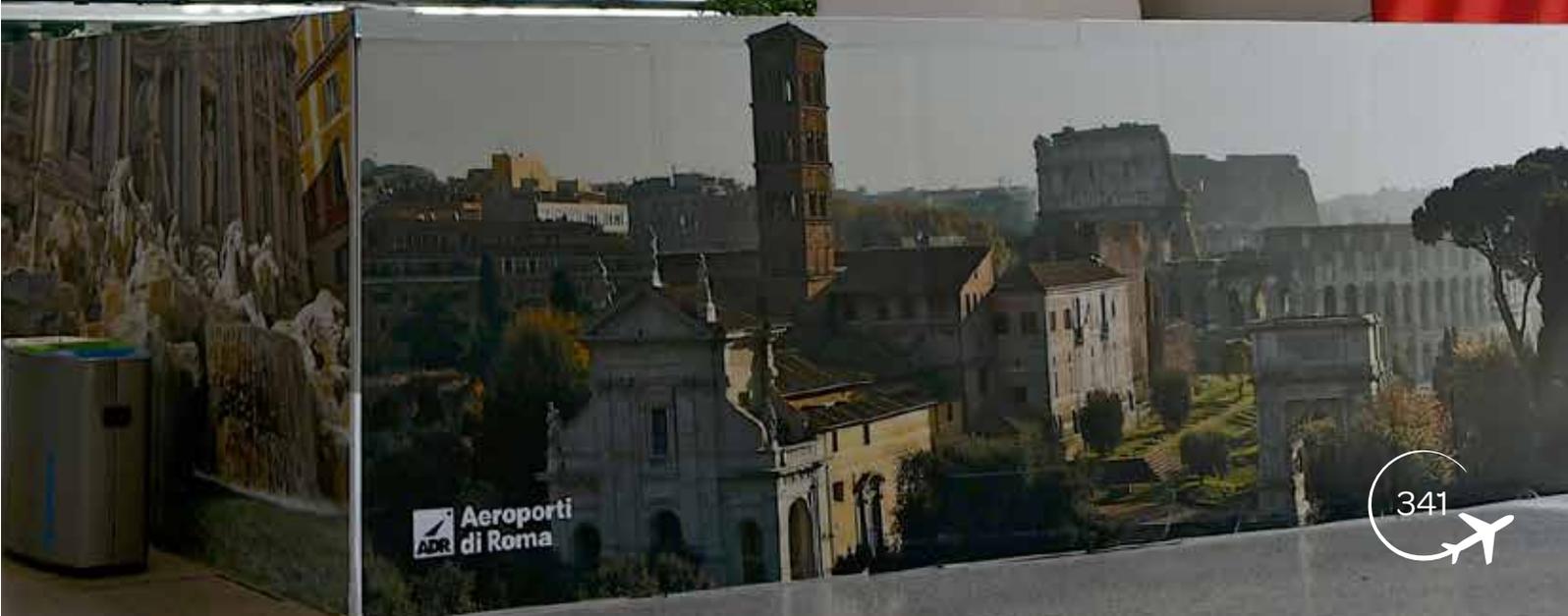
(Migliaia di euro)

	31.12.2020	31.12.2019
Immobilizzazioni immateriali	177	795
Immobilizzazioni materiali	2.945	3.954
Immobilizzazioni finanziarie	82	273
A. - Immobilizzazioni	3.204	5.022
Rimanenze	75.843	111.123
Crediti commerciali	21.602	30.536
Altre attività	20.807	18.033
Debiti commerciali	(51.635)	(55.892)
Fondi per rischi ed oneri	(22.855)	(25.776)
Altre passività	(13.328)	(21.482)
B. - Capitale d'esercizio	30.434	56.542
C. - Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (A+B)	33.638	61.564
D. - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.281	5.227
E. - Capitale investito, dedotte (C-D) le passività d'esercizio e il TFR	32.357	56.337
coperto da:		
Capitale sociale	6.966	6.966
Riserve e risultati a nuovo	40.366	62.220
Avanzo di fusione	9.024	9.024
Utile (perdita) dell'esercizio	(15.727)	(21.854)
F. - Capitale proprio	40.629	56.356
G. - Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	(22)	(227)
H. - Indebitamento finanziario netto a breve termine	(8.250)	208
Debiti finanziari a breve	1	3.258
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(8.251)	(3.050)
(G+H)	(8.272)	(19)
I. - Totale come in "E" (F+G+H)	32.357	56.337

Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)

	2020	2019
A. - Ricavi	51.053	66.365
B. - Valore della produzione "tipica"	51.053	66.365
Consumi di materie e servizi esterni	(27.372)	(36.913)
C. - Valore aggiunto	23.681	29.452
Costo del lavoro	(39.630)	(49.553)
D. - Margine operativo lordo	(15.949)	(20.101)
Ammortamenti	(1.968)	(3.122)
Altri stanziamenti rettificativi	(1.332)	(717)
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	(724)	(3.634)
E. - Risultato operativo	(19.973)	(27.574)
Proventi ed oneri finanziari	(304)	(219)
F. - Risultato prima delle imposte	(20.277)	(27.793)
Imposte sul reddito d'esercizio	4.550	5.939
G. - Utile (perdita) dell'esercizio	(15.727)	(21.854)





4. DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Deliberazioni dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 27 aprile 2021

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio 2020, che evidenzia una perdita di euro 143.353.202,93, preso atto dei documenti corredati ad esso;
- ripianare la perdita mediante l'utilizzo, di pari importo, degli utili riportati a nuovo.

Controlli di sicurezza
Security checkpoint



SECURITY CHECK
AVERAGE WAITING TIME

2 MINUTES





Aeroporti di Roma S.p.A.

Sede legale:

Via Pier Paolo Racchetti 1
00054 Fiumicino (RM)

“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

Realizzazione editoriale

postScriptum di Paola Urbani

Progetto grafico e impaginazione: Gianluca Vitale - vgrstudio.it

gruppo **Atlantia** 



Aeroporti di Roma S.p.A.

Sede legale:

Via Pier Paolo Racchetti 1
00054 Fiumicino (RM)

Codice fiscale e Registro
delle Imprese di Roma:

13032990155

P. IVA 06572251004

Capitale sociale:

Euro 62.224.743,00 i.v.

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

Tel. +39 06 65951

Fax +39 06 65953646

aeroportidiroma@adr.it

www.adr.it