

RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA 2024



↑ DREAM ON ↑

50
ANNI
1974 — 2024

ADR
AEROPORTI DI ROMA



Mappa dei contenuti

Relazione sulla Gestione	4
Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024	230
Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2024	318
Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti	398

Relazione sulla gestione

Lettera agli Stakeholder	6
Guida alla Relazione sulla Gestione 2024, che include la Rendicontazione di Sostenibilità	12
CAPITOLO 1 Overview	14
CAPITOLO 2 Strategia e modello di business	28
CAPITOLO 3 Rischi e opportunità	38
CAPITOLO 4 Governance, integrità ed etica di business	46
CAPITOLO 5 Performance 2024	58
CAPITOLO 6 Rendicontazione di sostenibilità	124
CAPITOLO 7 Eventi successivi	218
CAPITOLO 8 Prevedibile evoluzione della gestione	222
CAPITOLO 9 Proposta dell'Assemblea degli Azionisti	226

Lettera agli Stakeholder

Il 2024 è stato un anno particolarmente significativo per Aeroporti di Roma, segnando il 50° anniversario dalla sua fondazione. Questo traguardo non solo ci invita a celebrare i risultati del passato, ma ci spinge a guardare avanti con rinnovata determinazione pronti a costruire un futuro sempre più innovativo, sostenibile e centrale per lo sviluppo del nostro Paese.

La celebrazione di questa ricorrenza, tenutasi il 12 febbraio e proseguita per tutto l'anno, è stata un'occasione per sottolineare il ruolo strategico di ADR nel connettere l'Italia al resto del mondo e presentare il nuovo logo e pay-off “Together, Beyond Flying” teso a rendere chiara una visione che mette al centro le persone di ADR: insieme ai dipendenti, ai passeggeri, alla comunità aeroportuale e ai cittadini, ADR è in continuo progresso, anche oltre i confini del suo settore.

I dati di traffico restituiscono la fotografia di un anno di eccezionale crescita, con 53,1 milioni di passeggeri movimentati a livello di sistema: un incremento del 19% rispetto al 2023 e del 7% rispetto ai livelli pre-pandemia. Oltre 30 nuove rotte lanciate nel corso dell'anno hanno portato a collegare i nostri aeroporti a più di 230 destinazioni in tutto il mondo. Nel 2024 la crescita dell'aeroporto di Fiumicino è stata di 3 volte superiore alla crescita dei principali aeroporti Europei.

Questo risultato è stato in grande parte trainato dal successo dell'aeroporto di Fiumicino che ha raggiunto 49,2 milioni di passeggeri, con un aumento del 21% rispetto all'anno precedente e del 13% rispetto al 2019, superando anche i livelli pre-Covid. In termini di movimenti aerei l'aeroporto ha registrato un'estate da record: una media di 153.000 viaggiatori al giorno, con un picco di oltre 180.000 in un solo giorno. I risultati seguono la piena ripresa dei livelli pre-Covid del traffico aereo ed una crescita globale che, seppure non uniforme tra i mercati, ha riportato molti Paesi a livelli di traffico comparabili al 2019. In Europa, l'Italia ha registrato una ripresa significativa e in questo contesto Fiumicino si è distinto per una crescita senza prece-

denti, superando altri grandi scali. Questo successo è stato sostenuto dalla sempre maggiore crescita di ITA Airways, dall'espansione di alcuni tra i principali vettori operanti sullo scalo, tra cui in particolare le eccellenti performance delle compagnie nordamericane, consolidando il ruolo di Fiumicino come uno dei principali hub d'Europa, volano per l'economia e il turismo locale e nazionale. L'espansione del network dei collegamenti ha visto l'introduzione di nuove rotte strategiche e ha riguardato sia il lungo raggio, con l'apertura di nuove destinazioni intercontinentali verso Nord America, Asia e Medio Oriente, sia il corto e medio raggio, con un potenziamento dei collegamenti verso le principali città europee e del Mediterraneo. Tra le novità più rilevanti, l'avvio di voli diretti verso Bangkok, Seul, Jeddah, Dubai che rispondono alla crescente domanda di connessioni dirette con mercati chiave per il turismo e il business; ugualmente, il rafforzamento delle frequenze su destinazioni rilevanti, come New York, ha garantito una maggiore capillarità dei collegamenti, migliorando la connettività e l'esperienza di viaggio per passeggeri e operatori. Il 2024 ha inoltre visto l'ingresso di nuove compagnie aeree nel network di ADR che hanno contribuito a diversificare l'offerta e a rendere il sistema aeroportuale romano sempre più competitivo e attrattivo a livello globale.

L'aeroporto di Ciampino ha movimentato 3,86 milioni di passeggeri, sostanzialmente in linea rispetto al 2023, date le limitazioni operative vigenti sullo scalo, ma confermando il proprio ruolo strategico all'interno del sistema romano.

Anche le attività commerciali, ovvero tutte le attività di subconcessione di spazi finalizzate alla vendita al dettaglio in ambito Retail e Food & Beverage, hanno mostrato performance positive grazie alla crescita del traffico e alle aperture delle nuove aree per garantire il miglioramento dell'offerta commerciale ai passeggeri.

L'esercizio chiude con un margine operativo lordo positivo per 629,1 milioni di euro (470,0 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e con un utile netto di 299,2 milioni di euro rispetto ai 193,4 milioni di euro del 2023. L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 si è attestato a circa 1,4 miliardi di euro, con un rapporto tra indebitamento finanziario netto ed EBITDA di circa 2,2x. I rating creditizi della società sono tutti investment grade. Gli investimenti sono ammontati a oltre 333,6 milioni di euro, in aumento del 3% rispetto al 2023, per l'ampliamento e il potenziamento delle infrastrutture. Le analisi di conformità delle attività economiche alla Tassonomia Europea per le Attività Sostenibili mostrano anche nel 2024 un forte allineamento del Gruppo ADR agli obiettivi di mitigazione del cambiamento climatico. In particolare, il 77,7% del fatturato e il 77,4% degli investimenti sono riferiti ad attività allineate alla Tassonomia. Anche le spese operative seguono questa direzione, con il 72,4% delle risorse dedicate ad attività allineate.

I risultati economici riflettono la capacità di cogliere le opportunità offerte dalla ripresa globale grazie a una pianificazione mirata. Dal punto di vista della crescita infrastrutturale nel corso del 2024 è proseguito l'impegno di ADR nel rinnovamento e nello sviluppo di entrambi gli scali, con interventi di ampio respiro che coniugano modernità, sostenibilità e innovazione. In particolare, sono stati compiuti significativi progressi nella riqualificazione del Terminal 3 di Fiumicino, progetto di adeguamento normativo e funzionale di elevatissima ampiezza e profondità, che ha consentito, attraverso aperture progressive, di disporre di aree completamente rinnovate al servizio dei passeggeri, una nuova isola check-in e nuovi nastri bagagli in grado di gestire tempestivamente e nei picchi di domanda la crescita del traffico della summer 2024.

Sono stati avviati i lavori di ristrutturazione dell'area di imbarco A1-A10 (c.d. “Molo D”), che sarà oggetto di una consistente attività di restyling funzionale e di adeguamento normativo: a inizio 2024 sono state avviate corpose attività di demolizione e strip out impiantistico e sono

stati realizzati tre gate di imbarco temporanei in radice al molo che hanno consentito, prima dell'avvio della summer, di disporre, anche durante tutto il corso dei lavori, di piazzole servite da loading bridge in area Schengen.

Sempre in zona Schengen sono stati completati i lavori dell'area commerciale con l'introduzione di nuovi spazi food, nuovi brand e un duty free che collega il Terminal 1 con il Terminal 3; sono stati potenziati i servizi igienici, e per la prima volta è stato inaugurato un servizio igienico “All Welcome” nello scalo.

In zona non Schengen è stata rifunzionalizzata una porzione dell'area imbarchi H, con l'apertura di tre gates operabili in modalità di imbarco “walk in” a piedi, modalità flessibile di utilizzo per ridurre tempi di imbarco, minimizzando i tempi di rotazione sulle piazzole che servono quell'area.

In ambito airside, è stata completamente riqualificata la pista di volo numero 2, perpendicolare al mare, infrastruttura centrale nell'assetto operativo dello scalo di Fiumicino, con l'uso di materiali innovativi per l'adattamento agli scenari climatici futuri. Il completamento dei lavori per la costruzione della Solar Farm di pista 3, che corre internamente in modo parallelo al mare, inoltre, ha segnato una pietra miliare per la transizione energetica dello scalo. Con una capacità di 22 MWp, questo impianto fotovoltaico è il più grande in autoconsumo realizzato in un aeroporto europeo e contribuirà a produrre energia pulita per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione della Società. A questo si affianca il progetto PIONEER che prevede la realizzazione di un innovativo sistema di accumulo elettrochimico che, grazie a batterie second-life provenienti dal settore automobilistico, conserverà l'energia prodotta in momenti di picco per l'utilizzo successivo.

ADR ha poi proseguito lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità green con oltre 400 punti di ricarica elettrica già installati e la pianificazione di ulteriori 600 previsti entro il 2026. Inoltre, grazie alla progettazione e realizzazione -

con materiali eco-compatibili - della pista ciclopedonale “Pedalaria” oggi l'aeroporto “Leonardo da Vinci” è collegato alla città di Fiumicino e con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile a beneficio di cittadini del territorio, lavoratori dell'aeroporto e passeggeri. Sono state poi introdotte le nuove navette aeroportuali, ad alimentazione totalmente elettrica, che consentono gratuitamente ai passeggeri di muoversi nel sedime aeroportuale per raggiungere anche i parcheggi Lunga Sosta.

Avviata la costruzione della terza torre uffici denominata “Open”, progetto sostenibile e innovativo costruito secondo le best practices del Green building e che sarà certificato secondo il protocollo Leed® Gold. Negli spazi di Open, che saranno completati nel 2025, sarà ubicato il nuovo polo dei rent a car, collegato direttamente ai terminal e ai parcheggi, e nuovi spazi per uffici nell'area centrale dell'aeroporto, di fronte al Terminal 1.

Seguendo i principi chiave di sostenibilità ambientale edilizia degli spazi aeroportuali, come l'efficienza energetica, la qualità dell'aria interna, la riduzione dei rifiuti e l'utilizzo ottimale delle risorse idriche, nel 2024 è proseguita l'attività di certificazione ambientale dei terminal, (compresi gli spazi commerciali che sono stati rinnovati) secondo i protocolli internazionali come la certificazione Breeam®, ottenuta per il T1 e la sua estensione e l'avancorpo, portando a circa 30% la superficie complessiva certificata dei terminal.

Le iniziative di decarbonizzazione adottate da ADR si riflettono nelle performance relative alle emissioni di CO₂ sotto il controllo diretto di ADR (emissioni dirette di Scope 1 e indirette di Scope 2), confermando anche per il 2024 un trend in costante diminuzione. Le emissioni, per entrambi gli scali, si attestano a 63.757 tonnellate di CO₂, registrando un calo di circa il 10% rispetto al 2023. Anche l'indicatore di consumo energetico per passeggero mostra un'ulteriore riduzione rispetto all'anno precedente: a Fiumicino, il consumo energetico per passeggero è pari a 5,2 kWh/(mq*Mpax) (-13%).

Per rafforzare questo impegno, nel 2024 Aeroporti di Roma ha consolidato il proprio ruolo di promotore della transizione sostenibile del settore aereo attraverso la Fondazione “Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo” (PACTA), costituita su iniziativa di ADR per dare una struttura formale all'Osservatorio di settore avviato nel 2022. La Fondazione si è affermata come un interlocutore chiave nel dibattito pubblico, riunendo 17 entità, tra istituzioni, aziende, enti accademici e associazioni con l'obiettivo di tracciare una roadmap scientifica verso la decarbonizzazione del comparto; a novembre 2024, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha selezionato la Fondazione per organizzare un side event alla COP29 di Baku, portando all'attenzione della comunità internazionale il contributo del settore aereo italiano nella sfida climatica globale. Inoltre, il 3° Congresso Annuale della Fondazione, tenutosi il 28 novembre, ha rappresentato un'importante occasione di confronto tra stakeholder istituzionali e membri, consolidando il ruolo di PACTA nello sviluppo di strategie condivise per il raggiungimento degli obiettivi Net Zero e nella definizione di un modello di innovazione sostenibile per il futuro del trasporto aereo.

Con lo stesso obiettivo, è stato sviluppato il progetto SAVES, coordinato da ENAC ed ENEA, all'interno del quale ADR, insieme a 19 partner coinvolti a vario titolo con il settore aeroportuale, ha elaborato proposte progettuali finalizzate a favorire l'integrazione di vettori energetici sostenibili, in particolare idrogeno e SAF (Sustainable Aviation Fuel), nella catena logistica aeroportuale.

A rafforzare ulteriormente il posizionamento di ADR come leader nella sostenibilità, è arrivato per il secondo anno consecutivo il prestigioso riconoscimento “Most Sustainable Company in Airport Industry” assegnato da World Finance, a conferma dell'impegno concreto nella riduzione dell'impatto ambientale e nell'adozione di strategie innovative per uno sviluppo sempre più sostenibile.

Il 2024 ha visto, inoltre, l'approvazione di un nuovo impianto tariffario aeroportuale, entrato in vigore a giugno, che prevede, per la sua componente approdo e decollo una modulazione incentivante per gli aeromobili meno rumorosi e per le compagnie aeree che hanno adottato degli obiettivi di decarbonizzazione basati sulla scienza.

Infine, presso lo scalo di Ciampino è stato avviato un innovativo programma di incentivi per il SAF con l'obiettivo di accelerare la transizione verso un'aviazione generale più sostenibile.

Gli straordinari traguardi raggiunti sono il risultato dell'impegno, della passione e dell'eccellenza delle nostre persone motore della crescita aziendale, cui va il nostro più sincero riconoscimento. Guardando agli stakeholder interni, infatti, la Società è stata riorganizzata per rafforzare la governance e l'efficacia operativa, accentrando le leve strategiche e razionalizzando i rapporti gerarchici dei vertici. In linea con la People Strategy, sono stati sviluppati progetti per la crescita e la valorizzazione del capitale umano, con particolare attenzione alla formazione, all'inclusione e al benessere organizzativo. Attraverso programmi strutturati, ADR ha investito nella formazione e nella gestione dei talenti, potenziando le competenze individuali e collettive e favorendo un ambiente di lavoro dinamico, innovativo e inclusivo. L'attenzione alla diversità, equità e inclusione si è concretizzata con misure a supporto della genitorialità e l'istituzione di un Employee Resource Group (ERG) permanente, composto da dipendenti di diversi settori, con il compito di raccogliere feedback, promuovere la sensibilizzazione e migliorare la cultura aziendale.

Il 2024 è stato anche l'anno dell'ottenimento di prestigiosi riconoscimenti che confermano l'eccellenza di ADR. Per l'ottavo anno consecutivo l'aeroporto “Leonardo da Vinci” di Roma Fiumicino è stato decretato miglior scalo d'Europa per il 2024, nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri all'anno, per la qualità dei servizi offerti ai viaggiatori. Ad affiancarlo nuovamente anche il “Giovane Battista Pastine” di Ciam-

pino, premiato per la seconda volta come “Best Airport in Europe” nella categoria da 2 a 5 milioni di passeggeri. I premi, assegnati da ACI Europe, si aggiungono al “World's Best Airport for Security Processing” conferito da Skytrax e ottenuto per l'attenzione dedicata all'efficienza e alla sicurezza nei controlli. A testimonianza del ruolo pionieristico di ADR nel campo dell'innovazione digitale, è arrivato, sempre nel 2024, anche l'“ACI Europe Digital Transformation Award” per il lavoro svolto nella digitalizzazione dei servizi. Particolare cura è stata dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità e, più in generale, alle tematiche legate all'accessibilità degli scali di Fiumicino e Ciampino, con l'obiettivo di garantire il massimo comfort e la piena fruizione di tutti i servizi disponibili nei terminal. Proprio in questo ambito, ADR ha ottenuto la prima Accreditation Enhancement Accessibility da ACI, un riconoscimento che conferma il costante impegno per un'esperienza aeroportuale sempre più inclusiva e accessibile a tutti.

Sul fronte dell'innovazione ADR ha lanciato la sua terza “Call 4 Startups”, focalizzata su sei ambiti strategici, tra cui decarbonizzazione, passenger experience e soluzioni disruptive, oltre alla prima edizione dell'“Hangar Program”: una call 4 ideas rivolta ai dipendenti di ADR che li ha coinvolti attivamente nella presentazione e proposta di idee innovative e applicabili sugli scali romani. Queste iniziative hanno generato risultati concreti, con 11 progetti innovativi in fase di realizzazione e l'implementazione di tecnologie avanzate, come sistemi di manutenzione predittiva, piattaforme AI-driven per la gestione dei flussi e soluzioni immersive per migliorare l'esperienza commerciale dei passeggeri.

Anche nel 2024, Aeroporti di Roma ha consolidato il proprio impegno nella promozione della cultura attraverso prestigiose partnership e progetti artistici. Tra le iniziative più rilevanti si annoverano l'esposizione delle vetrate trecentesche di Giotto nel Terminal 1 partenze, grazie alla collaborazione con il Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno in occasione del 50° anniversario di ADR, e la mostra “Etruschi per l'eternità” nell'a-

rea arrivi del Terminal 1, frutto della partnership con il Museo Nazionale Etrusco di Villa Giulia. Non sono mancate inoltre le inaugurazioni legate all'arte contemporanea, come l'installazione "Master of Mistakes" di Daniele Sigalot e "Getto di Luce" di Helidon Xhixha, posizionata all'esterno del Terminal 1 come simbolo di connessione e movimento. Le collaborazioni con l'Accademia Nazionale Santa Cecilia, il Teatro dell'Opera di Roma e la Fondazione Cinema per Roma hanno arricchito ulteriormente l'offerta culturale, trasformando l'aeroporto in un polo di contaminazione artistica e ospitando eventi esclusivi, come la serata di cinema nell'ambito della 25° Festa del Cinema di Roma, aperta ai dipendenti e alla comunità locale.

ADR ha continuato a rafforzare il proprio impegno per l'inclusione sociale attraverso progetti dedicati alla parità di genere, al supporto delle persone vulnerabili e alla diffusione della cultura scientifica, confermandosi un attore responsabile e attento. Un'iniziativa chiave in questo ambito è la Newton Room, nata dalla collaborazione tra Aeroporti di Roma, Boeing e la Onlus First Scandinavia che ha visto la realizzazione di un'aula multimediale all'avanguardia dedicata agli studenti del territorio e della Regione, con l'obiettivo di promuovere l'orientamento nelle materie STEM (Science, Technology, Engineering and Math) e ispirare le nuove generazioni verso le professioni del futuro nel settore del trasporto aereo. E ancora ADR, in occasione della Giornata Internazionale contro la Violenza di Genere, ha inaugurato all'interno dell'aeroporto di Fiumicino il Punto Viola, un presidio fondamentale e concreto per la sensibilizzazione e il contrasto alla violenza di genere: il personale degli info desk, è stato formato per fornire un primo supporto di indirizzo, verso le forze dell'ordine o i centri specializzati e per offrire informazioni preliminari sulle tutele legali disponibili, assicurando sempre un approccio empatico e professionale, particolarmente nelle situazioni di disagio.

In favore e a supporto delle comunità locali e del territorio, nel 2024 Aeroporti di Roma ha promosso una serie di iniziative che coniugano sostenibilità ambientale e responsabilità sociale, con l'obiettivo di apportare benefici tangibili come la riqualificazione dei parchi "Tommaso Forti" di Fiumicino e "Aldo Moro" di Ciampino, realizzate in collaborazione con Lagardère Travel Retail Italia, che hanno visto l'impianto di oltre 300 piante autoctone, per il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, stimolare la biodiversità e offrire un contributo per il miglioramento degli spazi di socializzazione e ricreazione per la cittadinanza.

Nell'ambito della catena del valore, ADR ha lanciato il programma ELEVATE, progettato per coinvolgere e supportare i propri fornitori in un percorso di crescita e miglioramento continuo delle loro performance di sostenibilità. Il programma, strutturato in due percorsi distinti in base alla maturità dei partecipanti in ambito ESG, prevede un Percorso Sviluppo, focalizzato sul miglioramento delle conoscenze e competenze dei fornitori, e un Percorso Innovazione, che coinvolge i fornitori più virtuosi nella creazione di progetti innovativi in collaborazione con ADR.

Anche nel 2024 ADR ha proseguito il monitoraggio degli effetti economici e occupazionali derivanti dalla presenza degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, attraverso uno studio ad hoc che ha evidenziato che le attività degli aeroporti generano impatti diretti, indiretti e indotti, per un valore aggiunto generato crescente, oggi pari a 30,8 miliardi di euro, con la creazione di più di 540 mila posti di lavoro.

Guardando al futuro, Aeroporti di Roma non solo si prepara a consolidare il proprio ruolo di hub globale ma si orienta verso un modello sempre più sostenibile e innovativo in cui la centralità delle persone, l'eccellenza operativa e la responsabilità sociale rappresentano i pilastri fondamentali dello sviluppo. In questo contesto, è proseguita anche nel 2024 l'interlocuzione con gli stakeholder istituzionali in merito al nuovo Piano di Svi-

luppo, attualmente in fase di valutazione da parte delle istituzioni coinvolte, completamente rivisto all'insegna della sostenibilità, minimizzando il consumo di suolo grazie all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, e prevedendo allo stesso tempo significative opere di risanamento e tutela ambientale a tutto beneficio del territorio. In questo percorso, il 2024 segna non solo un

anno di celebrazione, ma anche un momento cruciale per guardare con fiducia al futuro, con un forte impegno a mantenere la leadership nel settore attraverso investimenti in tecnologie avanzate, infrastrutture sostenibili e progetti socialmente responsabili, garantendo un impatto positivo e duraturo sul territorio e sulla comunità.



IL PRESIDENTE

Vincenzo Nunziata



L'AMMINISTRATORE DELEGATO

Marco Troncone

Guida alla Relazione sulla Gestione 2024, che include la Rendicontazione di Sostenibilità

Il Gruppo Aeroporti di Roma (indicato come “Gruppo ADR”) pubblica per il quarto anno consecutivo la propria Relazione Annuale Integrata, un documento avanzato e consolidato che offre agli stakeholder una visione completa, misurabile e trasparente delle performance finanziarie e di sostenibilità del Gruppo. L'obiettivo è delineare il valore generato dal Gruppo sia dal punto di vista economico che ambientale, sociale e di governance.

Il documento offre una rappresentazione complessiva del valore attuale e potenziale di ADR. Esso abbraccia le opportunità di connettività per Roma, l'Italia e il Mediterraneo, assicurando eccellenza operativa, focalizzazione sui clienti e un modello di aeroporto intelligente e sostenibile. Per ulteriori dettagli, si rinvia alla sezione 2. Strategia e modello di business.

La quarta Relazione Annuale Integrata segna un punto di svolta significativo per ADR, in quanto viene redatta in conformità con gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS), introdotti dalla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Questa novità riflette un impegno costante verso la trasparenza e la sostenibilità, adeguandosi ai più elevati standard di rendicontazione internazionale.

La struttura della Relazione Annuale Integrata comprende:

- la Relazione sulla Gestione, integrata con la Rendicontazione di sostenibilità ai sensi del D.lgs. 2024/125;
- il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024;
- il Bilancio di Esercizio di ADR S.p.A. al 31 dicembre 2024;
- la Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti.

Il documento segue un approfondimento progressivo dei contenuti, guidando il lettore nell'individuazione delle informazioni più rilevanti. In particolare, la Relazione sulla Gestione è suddivisa nelle seguenti sezioni:

- la sezione 1. Overview fornisce un quadro sintetico del Gruppo, illustrando indicatori di performance e creazione di valore;
- i capitoli successivi 2. Strategia e modello di business, 3. Rischi e opportunità e 4. Governance, integrità ed etica di business descrivono le linee strategiche, i principali rischi e il modello di governance per comprendere il funzionamento del Gruppo;
- il capitolo 5. Performance 2024 rappresenta i principali dati relativi alla componente finanziaria e di business;
- la sezione 6. Rendicontazione di sostenibilità presenta le informazioni e dati relativi agli aspetti di sostenibilità risultati come materiali dall'analisi di Doppia Materialità.



1.

Overview

1.1	Highlights finanziari e di sostenibilità 2024	16
1.2	Il sistema aeroportuale romano	18
1.3	Mission e Vision	24
1.4	Il modello di creazione di valore	26

1.1

Highlights finanziari e di sostenibilità 2024

TABELLA 1 - Gli highlights finanziari e di sostenibilità 2024 di ADR

	UdM	Indicatori	2024	2023	Δ vs 2023
Business	n.	Totale passeggeri	53.065.540	44.429.929	19,4%
	n.	Totale movimenti aerei	358.026	309.233	15,8%
	Score	Soddisfazione dei clienti (ACI) ¹	4,6	4,6	0%
Economic	€/mln	Totale Ricavi	1.309,0	1.130,0	15,8%
	€/mln	di cui “Ricavi di gestione aeroportuale”	1.066,1	878,5	21,4%
	€/mln	Costi operativi netti	679,4	660,0	2,9%
	€/mln	EBITDA	629,1	470,0	33,9%
	€/mln	Utile dell’ esercizio di competenza del Gruppo	+299,2	+193,4	54,7%
	€/mln	Investimenti	333,6	323,6	3,1%
	€/mln	Liquidità	599,5	909,3	(34,1%)
Environment	ton	Emissioni CO ₂ (Scope 1 & 2 - Market Based)	63.757	70.429	-9,5%
	ton	Emissioni CO ₂ (Scope 3) ²	894.223	948.328	-5,7%
	kWh/(Mpax*mq)	Intensità dei consumi energetici ³	5,2	6,0	-13,3%
	%	Investimenti allineati alla Tassonomia UE	77	81	-4.9 p.p.
Social	indice	Tasso di infortuni sul lavoro	10,2	13,9	-26,6 %
	n.	Numero totale di dipendenti	4.213	4.092	3%
	%	Percentuale di dipendenti donna	40,8	40	1 p.p.
	%	Percentuale di donne in posizioni manageriali	34,1	32,1	2 p.p.
	n.	Occupazione generata	540.467	388.183	39,2%

¹Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente)

² Al netto delle emissioni di Scope 3 della categoria “Cruise”

³ Dati relativi al solo aeroporto di Fiumicino.

1.2

Il sistema aeroportuale romano

Il sistema aeroportuale romano è costituito da due distinti aeroporti: il “Leonardo Da Vinci” di Roma-Fiumicino (FCO) e il “G.B. Pastine” di Roma-Ciampino (CIA). Entrambe le infrastrutture sono gestite Aeroporti di Roma S.p.A. (“ADR” o la “Società”), sulla base di un rapporto concessorio con l'Ente Nazionale Aviazione Civile (“ENAC”), autorità italiana dell'aviazione civile. Lo scalo di Fiumicino è tra i più importanti scali europei per numero di passeggeri, beneficiando di una vasta area

di attrazione di traffico sul territorio nazionale e di un elevato grado di connettività con le principali destinazioni europee e internazionali. L'aeroporto di Roma-Ciampino possiede, invece, le caratteristiche tipiche dei “secondary airport” con un traffico essenzialmente correlato ai voli “low cost” e di Aviazione Generale. Entrambi gli aeroporti beneficiano della rilevanza internazionale di cui gode la città di Roma, certamente tra le più importanti mete turistiche e culturali del mondo.



FIGURA 1 - Il sistema aeroportuale romano, Aeroporto di Roma Fiumicino



TABELLA 2 - Il sistema aeroportuale romano, Roma Ciampino



TABELLA 3 - I Certificati di eccellenza del Gruppo ADR conseguiti al 2024

✈ FCO - CIA

Public Health & Safety Readiness Accreditation

ACI

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono i primi nell'Unione Europea e secondi al mondo ad aver ottenuto la prestigiosa certificazione "Public Health & Safety Readiness Accreditation" da parte di ACI World (nel 2020 e nel 2021), l'associazione internazionale di categoria degli aeroporti che rileva il gradimento dei passeggeri in oltre 350 aeroporti in tutto il mondo, per la gestione proattiva in tema di sicurezza e salute pubblica. La certificazione, frutto di una attenta istruttoria, è stata ottenuta anche grazie al rispetto delle misure stabilite nelle linee guida ACI Aviation Business Restart and Recovery e le raccomandazioni dell'ICAO Council Aviation Recovery Task Force.



✈ FCO

World's Most Sustainable Airport 2022

UNWTO

L'UNWTO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite che si occupa del coordinamento delle politiche turistiche e promuove lo sviluppo di un turismo responsabile e sostenibile. Nel luglio del 2022, nel contesto del Global Youth Tourism Summit -GYTS, una piattaforma creata dall'UNWTO e col supporto di ADR, lo scalo di Fiumicino è stato insignito dall'agenzia delle Nazioni Unite del riconoscimento "World's Most Sustainable Airport 2022", che attesta il grande impegno e l'attenzione dello scalo romano agli impatti dei contesti aeroportuali e alla loro mitigazione.



✈ FCO

Biosafety Trust Certification 2020

RINA

Nel 2020 l'ente certificatore RINA ha assegnato, a seguito di attenta istruttoria sulle misure di contenimento adottate per tutte le possibili forme di contagio, dai virus meno pericolosi a quelli più nocivi come l'Ebola e il Covid-19, la certificazione Biosafety Trust Certification 2020 come primo aeroporto nel mondo ad ottenere tale certificazione.



✈ FCO

"Cleanest Airport In Europe" 2022-2023

ACI

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality, ACI ha creato recentemente un nuovo premio che riconosce la pulizia in generale, nonché la pulizia terminal, in particolare la pulizia dei servizi igienici e le misure di prevenzione sanitaria, che sono fondamentali per il passeggero. I voti espressi dai passeggeri su questi elementi hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei, conseguendo il premio "Cleanest Airport In Europe" 2022 e 2023.

✈ FCO

ACI - Most Dedicated Staff In Europe – 2022-2023

ACI

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality ACI ha creato recentemente un nuovo premio che riconosce la piacevolezza dell'esperienza in aeroporto, alla quale contribuiscono in particolare i ristoranti e bar, i negozi, il comfort, la disponibilità di sedute, la qualità del Wi-Fi, le opere d'arte, le opportunità di intrattenimento e l'ambiente. I voti espressi dai passeggeri su questi elementi hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei, conseguendo il premio "Most Enjoyable Airport In Europe" 2022 e 2023.

✈ FCO

"World's Most Improved Airport" 2018

Skytrax

Nell'ambito di un sondaggio condotto da Skytrax, i clienti hanno l'opportunità di valutare online i servizi che hanno sperimentato in diversi aeroporti in tutto il mondo. Nel 2018, dopo un eccezionale miglioramento delle valutazioni espresse dai clienti sul nostro aeroporto, Roma Fiumicino ha vinto il premio "World's Most Improved Airport" 2018.



✈ FCO

Europe Digital Transformation Award

ACI

ADR si è aggiudicata per la prima volta nel 2021 il premio «ACI Europe Digital Transformation Award», competizione aperta a tutti gli aeroporti europei indipendentemente dalla dimensione, che ha previsto la presentazione dei dettagli sull'implementazione di una o più soluzioni che corrispondano alla visione SESAR del «Single European Sky», valorizzando le tecnologie delle seguenti aree: (i) Automation and autonomy, (ii) Air/ground integration, (iii) Virtualisation, (iv) Connectivity, (v) Data sharing. La giuria ha motivato l'assegnazione del premio ad ADR per il focus sull'innovazione e sulle soluzioni digitali che sono state messe in primo piano dal gestore, mostrando particolare apprezzamento per l'investimento dell'aeroporto nel nuovissimo Airport Operation Center, e per l'implementazione del nuovo modello di innovazione incentrato sull'Open Innovation. Nel 2024 Fiumicino si è nuovamente aggiudicato il premio «ACI Europe Digital Transformation Award», la giuria ha motivato l'assegnazione del premio ad ADR per il suo impegno nella digitalizzazione e nella promozione dell'innovazione, per offrire un'esperienza aeroportuale dei viaggiatori di crescente qualità. e perché pioniere nella mobilità aerea urbana.



✈ FCO

Skytrax 5 stelle Covid-19 airport rating 2020

Skytrax

In seguito alla pandemia da Covid-19, Skytrax ha condotto degli audit che si basano su una combinazione di controlli sull'efficienza delle procedure, osservazioni visive e test ATP (test di bioluminescenza sulle superfici in cui si evidenzia la presenza dell'adenosina trifosfato) a seguito dei quali l'Aeroporto di Fiumicino è risultato essere il primo scalo a livello globale a ricevere una valutazione 5 stelle.



✈ FCO

"Easiest Airport Journey in Europe" 2023

ACI

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality, ACI ha creato recentemente un nuovo premio che riconosce la facilità di orientarsi, e di individuare e raggiungere in maniera semplice e veloce tutti i servizi offerti in aeroporto ai viaggiatori. I voti espressi dai passeggeri su questi elementi hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei, conseguendo il premio "Easiest Airport Journey in Europe" 2023.

✈ FCO - CIA

ACA: Airport Carbon Accreditation

ACI

Nel 2021 ADR ha raggiunto il Livello 4+ "Transition", del programma quote dell'Airports Council International (ACI), rendendo i due aeroporti di FCO e CIA i primi in Europa a farlo.



1.3

Vision e Mission

PURPOSE

Connecting human communities to a better life.

MISSION

Il nostro obiettivo è guidare lo sviluppo dell'aeroporto del futuro “sulla base di un nuovo modello inclusivo”. Noi e tutti i nostri collaboratori ci concentriamo con passione su Sviluppo Sostenibile, Qualità e Innovazione, impegnandoci costantemente a conseguire l'eccellenza a livello internazionale per offrire valore aggiunto ai nostri passeggeri, ai nostri partner e alle nostre comunità.

La nostra strategia si declina secondo questo percorso, guidata dai nostri valori fondamentali:

- **il nostro modo di essere:** agiamo con integrità e trasparenza, incoraggiando la comprensione e la cooperazione. Creiamo fiducia e coltiviamo relazioni basate su un approccio etico e onesto;
- **il nostro approccio:** siamo costantemente ispirati e stimolati dalla passione per ciò che facciamo. Guardiamo sempre avanti, impegnandoci con entusiasmo e orgoglio;
- **il nostro presente e il nostro futuro:** tutte le nostre persone contano - il nostro team, la nostra comunità, i nostri passeggeri. Abbiamo a cuore la loro unicità e incoraggiamo l'inclusività, l'ascolto e il dialogo;
- **le nostre sfide:** abbiamo il coraggio di osare, imparando dagli errori, come individui e con le nostre persone, mossi da audacia e curiosità. Innoviamo per creare eccellenza, guidati dall'aspirazione di essere artefici del futuro.

VISION

Essere la principale porta di accesso dell'Italia per il mondo, all'avanguardia e accattivante, creando valore sostenibile e condiviso per i nostri stakeholder.

50 ANNI DI AEROPORTI DI ROMA

Il 2024 ha segnato il 50° anniversario di Aeroporti di Roma, un'occasione importante per celebrare e ricordare una tappa fondamentale della nostra storia, attraverso un evento a cui hanno preso parte oltre ai vertici del Gruppo e di Mundys, circa 350 ospiti tra stakeholder istituzionali nazionali e locali di primaria importanza, tra cui segnaliamo il Ministro dell'Interno Piantedosi e il Ministro della Pubblica Amministrazione Zangrillo, rappresentanti del settore, partner commerciali, associazioni e partner culturali. L'evento è stato teatro del racconto di cosa è stata ADR e di cosa è diventata grazie a tutte le sue persone, evidenziandone i successi e le eccellenze, e come, sulla base di queste solide fondamenta, si costruisce ogni giorno l'aeroporto del futuro. Un aeroporto al servizio del Paese e vetrina del suo immenso patrimonio culturale e artistico. **La celebrazione dei primi 50 anni di ADR è stata infatti anche l'occasione per presentare al pubblico e ai passeggeri le tre preziose vetrine attribuite a Giotto, provenienti dalla Basilica di Santa Croce di Firenze, esposte presso l'area di imbarco A del Terminal 1 partenze di Fiumicino, di proprietà del Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno, con cui, ormai da anni, Aeroporti di Roma ha stretto una solida partnership.**

Diversi, poi, i momenti con cui ADR nel corso del 2024 ha voluto ricordare mezzo secolo di storia aziendale, coinvolgendo, la comunità aeroportuale ed i passeggeri grazie ad una fitta programmazione culturale.

Infine, il 12 febbraio 2024 ha segnato un passaggio cruciale per il presente e il futuro di ADR: la presentazione del nuovo logo, che rappresenta come l'azienda vuole d'ora in poi essere “ri-conosciuta”.

TABELLA 4 - Il nuovo logo di ADR

	 PROGETTAZIONE	• Nuovo logo con un duplice scopo: continuità e riconoscibilità con quello attuale, facendolo evolvere in una versione più contemporanea; • Progettato per raggiungere un pubblico più ampio, puntando anche ai consumatori: forte attenzione alle generazioni più giovani, oltre che a partner commerciali e Istituzioni.
	 USO DI COLORE E FORMA	• Il logo spinge ADR verso un futuro in continua ascesa, simboleggiando l'impegno costante per l'eccellenza e l'innovazione; • La nuova tonalità di blu è stata scelta per sostenere questo cambiamento e svolge un ruolo cruciale nell'ottenere un approccio comunicativo più diretto e innovativo, risultando più accattivante per pubblici diversificati.
	 ACRONIMO E SCELTA LINGUISTICA	• Maggiore enfasi sull'acronimo ADR che assume un ruolo visivamente più prominente, mentre la versione estesa (ossia, Aeroporti di Roma) rimane con una funzione descrittiva per garantire chiarezza; • L'italiano è la lingua del nuovo logo, e il nome della città è presente sia nell'acronimo che nel descriptor: l'obiettivo è quello di rispettare le radici dell'azienda e mostrare orgoglio per il ruolo di ADR come principale porta d'accesso all'Italia.

FIGURA 2 - Il nuovo pay - off

TOGETHER, BEYOND FLYING

La proposta nasce dall'attuale claim “Beyond flying”, ulteriormente arricchito dal concetto di “together”: l'obiettivo è utilizzare un tono di voce enfatico e inclusivo per sottolineare la visione incentrata sulle persone di ADR.

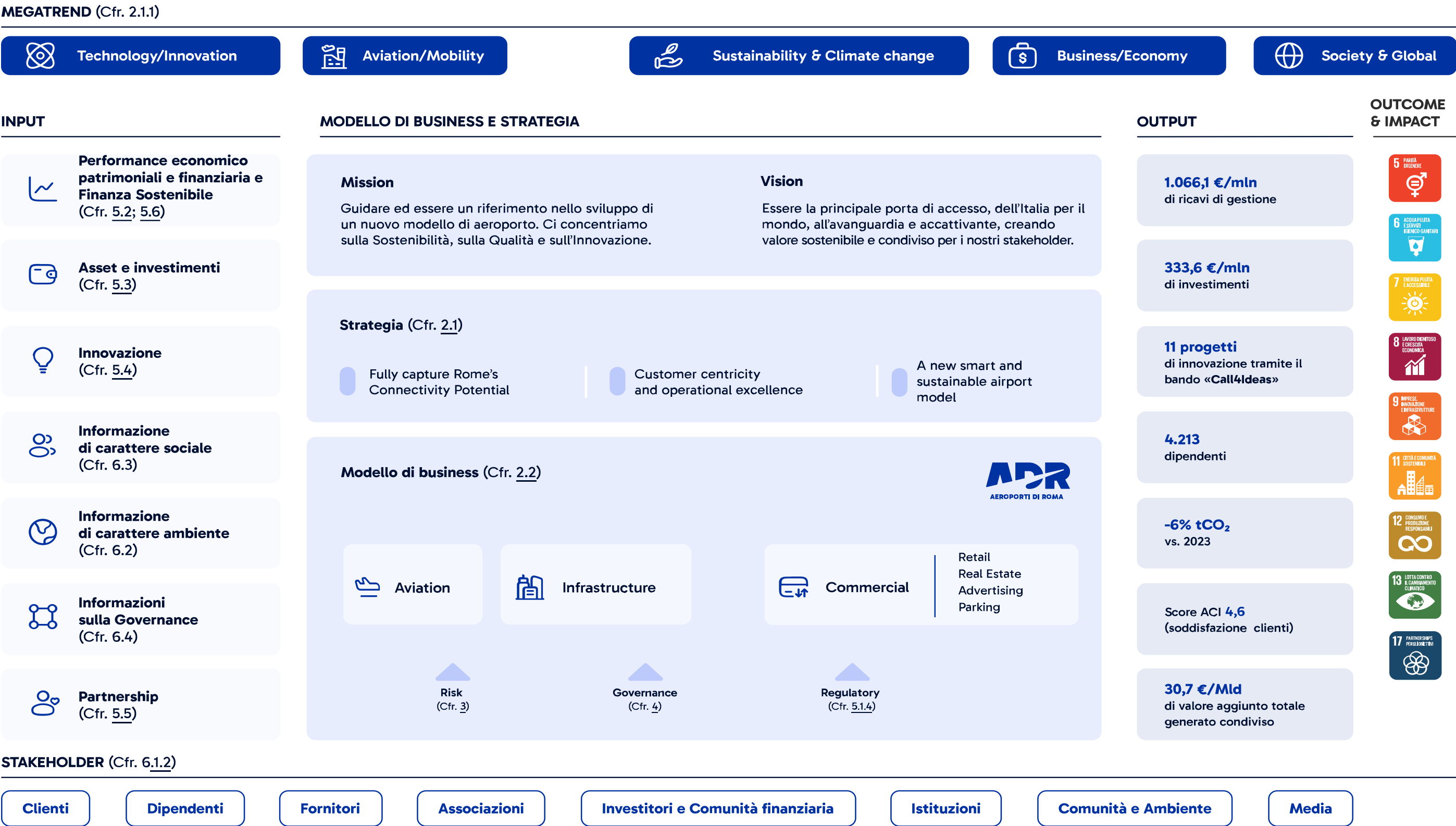
Insieme alle persone, dipendenti, passeggeri e cittadini tutti, “ADR è in continuo progresso, fin oltre i confini del suo settore”.



1.4

Il modello di creazione di valore

FIGURA 3 - Il modello di creazione di valore



2.

Strategia e modello di business

2.1	Strategia e obiettivi	31
2.2	Il modello di business	35



2.1

Strategia e obiettivi

2.1.1 PREMESSA

Il settore aeroportuale è e sarà nei prossimi anni al centro di una profonda trasformazione, come conseguenza degli impatti dei principali megatrend globali e specifici di settore.

I cambiamenti che investono il contesto nazionale ed internazionale, in cui ADR opera, riguardano principalmente: i cambiamenti demografici e il progressivo aumento del fabbisogno energetico; il cambiamento climatico; le evoluzioni del contesto macroeconomico e geopolitico che tendono sempre più verso un cd. “multipolarismo”; il progresso tecnologico. I cosiddetti “megatrend” dimo-

strano di avere impatti di lungo periodo di portata estremamente rilevante sul settore privato, tali da alimentare un’analisi specifica del World Economic Forum (WEF) in un report annuale dedicato. I rischi di lungo periodo identificati dal WEF sono destinati a caratterizzare l’epoca attuale definendo la futura traiettoria delle strategie di business globali. Pertanto, la visione strategica di ADR integra nella propria risposta i principali megatrend globali e vi associa i maggiori rischi di lungo periodo identificati dal WEF, riconciliando questa analisi con i propri pillar strategici.

TABELLA 5 - La visione strategica di ADR: analisi dei megatrend di settore e riconciliazione con rischi di lungo periodo

Megatrend globali	Megatrend di settore	Rischi WEF di lungo periodo	Pillar della Strategia di ADR
PROGRESSO TECNOLOGICO	• Digitalizzazione dei processi e dei servizi al passeggero • Utilizzo di big data e I.A. (Intelligenza Artificiale) • Nuove forme di mobilità (i.e. Advanced Air Mobility)	• Erosione della coesione sociale e polarizzazione della società	• A new smart and sustainable airport model • Customer centricity and operational excellence
AUMENTO DEL FABBISOGNO ENERGETICO & CLIMATE CHANGE	• Nuove soluzioni di mobilità elettrica e carburante sostenibile (SAF) • Approvvigionamento da fonti di energia rinnovabili • Trasformazione sostenibile della supply chain • Finanza ed investimenti sostenibili	• Crisi delle risorse naturali • Mancata mitigazione degli effetti del cambiamento climatico • Fallimento nell’adattamento al cambiamento climatico • Disastri naturali ed eventi metereologici estremi • Perdita di biodiversità e collasso degli ecosistemi • Incidenti ambientali su larga scala	• A new smart and sustainable airport model
CAMBIAMENTI DEMOGRAFICI	• Incremento traffico aereo • Accelerazione dell’urbanizzazione	• Migrazione involontaria su larga scala	• Fully capture Rome’s Connectivity Potential • Customer centricity and operational excellence
MULTIPOLARISMO	• Sicurezza fisica e digitale • Restrizioni al viaggio su scala globale e ripercussioni sulla connettività aerea • Aumento della complessità di gestione dei programmi di volo	• Criminalità informatica diffusa e insicurezza informatica • Confronto Geoeconomico	• Fully capture Rome’s Connectivity Potential • Customer centricity and operational excellence

2.1.2 STRATEGIC ROADMAP 2024-2028

Destination

Dalla volontà del sistema aeroportuale di prendersi cura delle comunità di passeggeri, del territorio e dell'ambiente in una logica di interazione continua con gli stakeholder, nascono gli elementi costitutivi della strategia del Gruppo ADR, in cui assume rilevanza primaria la

componente ESG, in armonia con l'attenzione alla qualità e allo sviluppo di programmi e piani concordati con l'amministrazione concedente (ENAC).

Su queste basi, nasce la Strategic Roadmap 2024-2028 che prevede tre rotte principali:

TABELLA 6 -Strategia Roadmap 2024-2028 del Gruppo ADR



Fully capture Rome's Connectivity Potential

In ottica prospettica ADR ha individuato, nel sostegno alla crescita del traffico, un obiettivo da perseguire attraverso lo sviluppo dei segmenti di mercato a maggior valore per il posizionamento strategico.

Per quanto attiene alla BU Aviation, tale obiettivo prevede sia la crescita del breve-medio raggio che del lungo, individuando destinazioni poco servite da e verso mercati a maggiore potenziale di crescita e ampliando i collegamenti introducendo nuove destinazioni non servite dagli aeroporti romani.

Un enabler sarà la crescita della connettività intesa come l'apertura di nuove rotte, il rafforzamento di Fiumicino quale gateway per i flussi di lungo raggio ma anche migliorando e ampliando le infrastrutture ferroviarie da/per l'aeroporto al fine di intercettare le esigenze dei passeggeri non romani.

Ulteriore attenzione sarà posta al comparto cargo sviluppando le infrastrutture dedicate per il trasporto merci, attenzionando settori di rilievo per Fiumicino come il pharma, la catena del freddo e la grande distribuzione e, infine, divenendo gateway cargo per il Centro-Sud Italia offrendo servizi di intermodalità aria-camion sui flussi di importazione ed esportazione italiani e sul mercato nazionale dei pacchi.

ADR ha previsto, inoltre, un piano di investimenti di medio/lungo periodo per rispondere alla prevista crescita del traffico passeggeri e merci nei prossimi anni.

Nell'alveo dello sviluppo di lungo termine dell'aeroporto è previsto un piano per rispondere alla necessità del Paese di assicurare che Fiumicino possa accogliere circa 100 milioni di passeggeri a fine concessione per garantire l'adeguato posizionamento competitivo del paese a livello internazionale. Il progetto è attualmente in fase di valutazione da parte delle istituzioni competenti.

Customer centricity and operational excellence

Al centro dell'agire di ADR resta cruciale l'eccellenza nei servizi offerti ai clienti, certificata anche da numerosi riconoscimenti internazionali.

L'ottenimento di questa promessa al passeggero ed agli altri clienti passa da un accurato lavoro di pianificazione delle risorse e delle infrastrutture, sia nello sviluppo che nella gestione e manutenzione delle stesse, oltre che dalla ricerca dell'eccellenza e del miglioramento continuo sia nei processi e nelle procedure, che nella tecnologia, con l'obiettivo di offrire al cliente finale un servizio pubblico ai massimi livelli possibili.

ADR svolge anche un lavoro internazionale di coordinamento con le istituzioni, associazioni, partner industriali ed altri aeroporti a livello mondiale per garantire un aggiornamento continuo, per guidare i trend e fare parte del processo regolatorio ed essere di riferimento a livello industriale come polo di eccellenza anche per rappresentare il Paese e il territorio di cui gli aeroporti di Roma sono il gate di ingresso o di uscita (Europa, Italia, Lazio e Roma).

Questa continua ricerca dell'eccellenza trova riscontro anche nell'area Retail dove si pone particolare attenzione all'arricchimento e all'ampliamento delle aree commerciali sia per i passeggeri Schengen, con nuove aperture dei punti vendita e del Food&Beverage, sia per quelli Extra-Schengen, con una particolare attenzione al luxury, il tutto attraverso lo sviluppo di un ecosistema digitale che permetta di migliorare l'esperienza del passeggero.

Di tale livello di eccellenza beneficia anche il business advertising, in grado oggi di attrarre le campagne dei più importanti brand nazionali ed interazionali, anche grazie allo sviluppo del parco asset digitale di Fiumicino, oggi riconosciuto come sistema premium in ambito OOH.

Rilevante è l'apporto del Real Estate declinato con differenti modalità di gestione degli asset al fine di:

- aumentare la qualità e la funzionalità;
- massimizzare la loro occupazione prevedendo ristrutturazioni totali / parziali;
- sviluppare nuove iniziative con differenti modelli realizzativi / gestionali.

Coerentemente con l'attenzione posta alla connettività, ADR tiene conto dello sviluppo delle varie modalità di trasporto con riferimento alle nuove generazioni di passeggeri, a quelle più consolidate oltre che ai nuovi bisogni di mobilità (es. Mobility as a service – MaaS 2.0) e alla crescente digitalizzazione.

Lo sviluppo del business Mobility prevederà la creazione di offerte ad hoc sia per clienti privati che corporate, ad esempio tramite la possibilità di ricaricare BEV e PHEV direttamente durante la sosta in aeroporto insieme ad una costante attività di revenue management. Inoltre, per il Rent a Car (RAC) l'obiettivo è di accrescere il numero di subconcessionari insieme alla creazione di un'area di preparazione della flotta RAC per ridurre i costi di gestione degli operatori.

ADR ha dimostrato di raggiungere elevati standard in termini di qualità dei servizi offerti al passeggero mantenendo tuttavia attenzione costante all'efficienza operativa. Sono due le principali leve identificate per mantenere l'operational excellence:

- migliorare le prestazioni operative, assicurando qualità ai processi di sicurezza, prevedendo l'aggiornamento delle infrastrutture e delle piattaforme tecnologiche a supporto delle operazioni di frontiera e applicando la c.d. manutenzione predittiva e l'IoT per aumentare l'efficacia totale degli impianti;
- migliorare l'esperienza del passeggero, affrontando ogni aspetto del viaggio nello scalo e implementando azioni quali servizi digitali, la segnaletica e la creazione di punti di ricarica e di working area.

A new smart and sustainable airport model

ADR è diventata un punto di riferimento di eccellenza nel settore e l'innovazione è una delle leve atte a supportare le diverse aree aziendali nella creazione «dell'aeroporto del futuro». L'approccio di ADR a tale tema si fonda sulle seguenti azioni:

- l'individuazione di nuove idee e soluzioni per migliorare l'operatività in diverse aree operative con il progetto Call4Ideas;
- l'utilizzo del primo acceleratore di startup italiano dedicato al settore aviation, Innovation Hub, che offre alle startup selezionate nelle Call4Ideas un programma di incubazione nel loro percorso di sviluppo;
- la prosecuzione di attività atte allo sviluppo di una rete dedicata all'innovazione e alla sostenibilità insieme ad altri operatori aeroportuali e Airport for innovation;
- l'operatività di una Corporate Venture Capital, ADR Ventures, costituita ad inizio 2023, specializzata nel settore Aviation con l'obiettivo di investire in startup early stage italiane e internazionali nei settori aviation, travel & sustainability, funzionali e strumentali al miglioramento continuo delle performance e della qualità dei servizi offerti da ADR a passeggeri e vettori direttamente o indirettamente.

La sostenibilità è e sarà centrale, in linea con l'impegno preso di perseguire e raggiungere gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell' Agenda 2030.

ADR ha adottato e sviluppato un **Piano di Sostenibilità costituito da un insieme strutturato di obiettivi e programmi, organizzato su tre aree di intervento prioritarie: Persone, Ambiente e Sviluppo**. Questo strumento entra a tutti gli effetti nella pianificazione strategica dell'azienda. Attraverso il Piano, ADR implementa varie progettualità volte allo sviluppo sostenibile, come la progettazione di grandi impianti fotovoltaici multi-megawatt e il reperimento e l'utilizzo di biometano per la centrale di cogenerazione.

L'impegno di ADR sulla tematica è anche dimostrato dal suo ruolo come membro fondatore del network italiano del Global Compact delle Nazioni Unite. In questo contesto, ADR reitera il suo supporto ai Dieci Principi del Global Compact delle Nazioni Unite nelle aree dei Diritti Umani,

Lavoro, Ambiente, Anticorruzione.

Inoltre, Aeroporti di Roma, costantemente impegnata nel raggiungere livelli sempre più elevati di sostenibilità ambientale, ha dato vita, insieme ad un gruppo di players industriali, stakeholder istituzionali e associazioni, alla Fondazione "Patto per la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo", al fine di favorire ed accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del trasporto aereo nel contesto degli SDGs e dell'Agenda 2030 e prendendo a riferimento l'obiettivo di Net Zero Emissions entro il 2050. La Fondazione raccoglie e diffonde conoscenza scientifica mettendo a sistema risorse e competenze di diversi settori e realtà accademiche del nostro Paese che si propongono di essere parte attiva del processo di decarbonizzazione, coinvolgendo le persone, le associazioni, i gruppi di interesse e si rivolge alle istituzioni stimolando un dibattito rigoroso che integri le differenti dimensioni della sostenibilità e i contributi dei diversi player coinvolti.

ADR prevede, nella gestione degli asset, che i nuovi edifici e gli asset idonei in portafoglio saranno certificati LEED e BREEAM e una forte attenzione sarà dedicata ai principali indicatori di performance ambientali (es. consumi energetici; idrici; rifiuti). Per il comparto Mobility, una forte attenzione sarà posta alla mobilità elettrica, con l'installazione, gestione e manutenzione di stazioni di ricarica oltre al rinnovo della flotta navette con veicoli elettrici.

Le persone sono centrali nelle nostre attività quotidiane: i nostri dipendenti che con il loro impegno, la loro competenza e professionalità contribuiscono a valorizzare l'azienda, i nostri passeggeri e stakeholder tutti che ci aiutano a perseguire la nostra mission "Guidare ed essere un riferimento nello sviluppo di un nuovo modello di aeroporto. Con passione, ci concentriamo sulla Sostenibilità, sulla Qualità e sull'Innovazione. Grazie alle nostre persone, ci impegniamo costantemente per raggiungere, a livello internazionale, l'eccellenza per i nostri passeggeri, partner e comunità" per traguardare la nostra vision: "Essere la principale porta di accesso, dell'Italia per il mondo, all'avanguardia e accattivante, creando valore sostenibile e condiviso per i nostri stakeholder".

2.2

Il modello di business

FIGURA 4 - Il modello organizzativo e di business del Gruppo ADR: le tre Business Unit chiave



Aviation

Il comparto Aviation, coordinato dall' omonima Business Unit (BU), gestisce il core business della Società, nonché lo sviluppo delle attività aeronautiche attraverso il dipartimento Aviation Business Development.

La BU ha il compito principale di assistere i passeggeri, gli handlers e le compagnie aeree impegnate nelle attività aeronautiche per le esigenze di scalo, garantendo la sicurezza, la qualità e la puntualità dei voli, attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili, e coordinando le attività relative alla movimentazione e alla sosta degli aeromobili in termini di sicurezza, regolarità del servizio, qualità e protezione ambientale.

La BU ricopre, quindi, gli aspetti previsti dalla normativa aeronautica in ambito EASA (European Aviation Safety Agency), la maggior parte dei servizi al passeggero critici per la qualità dell'esperienza tramite le società controllate (security, pulizie delle infrastrutture, assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità PRM) o gli uffici operativi che si occupano delle attività di gestione delle infrastrutture, della loro allocazione, del monitoraggio dei processi di safety e delle attività di operatività, sicurezza, antincendio, primo soccorso e gestione dei terminal, oltre che delle altre aree airside e land side del sedime.

Importanti le attività di manutenzione delle infrastrutture civili e tecnologiche che spaziano tra centinaia di sistemi diversi per tecnologia, dalla gestione dei fluidi caldi e freddi, all' alimentazione e distribuzione elettrica, dalle pavimentazioni e gli edifici, ai sistemi di smistamento bagagli o movimentazione delle persone come scale mobili, nastri trasportatori, ascensori e pontili di imbarco, ai sistemi complessi per il monitoraggio della sicurezza del passeggero del sedime e dello spazio aereo (sistemi anti-drone), alla gestione dell'energia e del risparmio energetico con un particolare focus alle energie rinnovabili e all'elettificazione dei trasporti, alla gestione del verde o della qualità dell'acqua o della gestione dei rifiuti.

Importanti, inoltre, le attività di coordinamento dei soggetti privati e di collaborazione con quelli pubblici per creare processi consolidati, certificati e performanti per la gestione aeroportuale della business continuity ai massimi livelli.

Attività commerciali

Le attività, gestite dalla BU Commercial, includono una serie di servizi per i passeggeri e per la comunità aeroportuale, nonché la gestione commerciale e lo sviluppo di alcuni asset class immobiliari, nel sedime

aeroportuale di Fiumicino e Ciampino, gestiti con differenti modelli di business. In particolare:

- le attività in ambito Retail e Food&Beverage sono gestite mediante contratti di sub-concessione a operatori terzi specializzati e comprendono negozi, bar, ristoranti e altri servizi offerti ai passeggeri come per esempio i cambiavalute, avvolgibagagli, distributori automatici, etc. Queste attività sono suddivise in Core Categories, Specialist Retail, Food&Beverage e Servizi Commerciali;
- le attività immobiliari prevedono la sub-concessione a terzi di immobili (cielo-terra o singole porzioni) e aree destinati sia all'attività aeronautica connesse all'operato di Compagnie Aeree, Handlers ed Enti di Stato (ad es. manutenzione aeronautica e dei mezzi aeroportuali, gestione delle Merci, ecc.) sia a funzioni di natura commerciale (ad es. hotel, uffici, lounge, etc.). La funzione immobiliare definisce altresì iniziative di sviluppo e valorizzazione del patrimonio in gestione utili a soddisfare le esigenze in linea con i trend del settore. Tali iniziative sono concepite attraverso il principio della rigenerazione e della limitazione del consumo di suolo;
- le attività relative al settore "Mobility" sono gestite quasi principalmente in modo diretto, tramite ADR Mobility S.r.l. che si occupa come CPO e MSP anche delle ricariche di veicoli BEV e PHEV per passeggeri e operatori aeroportuali. Tutti i parcheggi per passeggeri, come per esempio breve sosta, multipiano, lunga sosta ed executive, e quelli dedicati agli operatori sono gestiti in modalità diretta. Le attività di parcheggio di "rent-a-car", bus, Trasporto Pubblico di Linea e taxi sono gestite da operatori terzi specializzati ai quali sono dedicati specifici spazi di sosta a pagamento;
- il business advertising è relativo alla gestione ed alla vendita degli spazi pubblicitari all'interno e all'esterno del sistema aerostazioni; ADR sviluppa e gestisce direttamente gli asset dedicati alla pubblicità e si avvale di un operatore terzo specializzato per la commercializzazione sul mercato dei diversi spazi analogici e digitali;
- le attività di rivendita dei servizi di fonia e connessione dati, principalmente alle società che operano nel sedime aeroportuale, sono gestite da ADR Tel S.p.A..

L'attenzione alla sostenibilità ambientale è un driver imprescindibile sia delle iniziative di sviluppo, prevedendo l'impiego dello strumento delle certificazioni energetiche, sia delle attività di gestione del Patrimonio.

Sviluppo Infrastrutturale

La BU Infrastructure coordina le attività di sviluppo infrastrutturale di ADR e ha il compito di sostenere la crescente domanda di traffico, migliorando l'efficienza operativa degli scali, e di provvedere al potenziamento e alla ristrutturazione delle infrastrutture esistenti, garantendo elevati standard di sicurezza e di servizio, nonché la compatibilità con gli obiettivi di sostenibilità del gruppo e riduzione dell'impatto ambientale.

Focus on: Concessione aeroportuale

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 ai quattro Atti Aggiuntivi di aggiornamento e modifica del documento originario, disciplina i rapporti tra la concessionaria ADR ed ENAC fino a scadenza della concessione (recentemente prorogata al 30 giugno 2046 dal precedente 30 giugno 2044). Il IV Atto Aggiuntivo è intervenuto il 13 novembre 2023 e disciplina le conseguenze dell'art. 10 della legge 9 marzo 2019, n. 37 che ha previsto l'estensione dei poteri del regolatore di settore nazionale (ART, Autorità di Regolazione dei Trasporti) anche ai tre aeroporti che hanno siglato con ENAC contratti di programma in ossequio al dettato dell'articolo 17, comma 34bis del decreto legge n. 78/2009, convertito in legge 3 agosto 2009 n. 102/2009, offrendo sostanziale continuità all'impianto pre-vigente in merito ai contenuti del Titolo II dell'Atto che definisce il modello economico per la determinazione dei corrispettivi dei servizi sottoposti a regolazione presso gli scali di Fiumicino e Ciampino. Il quadro normativo, di cui sopra, 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.

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 si basano su:

- metodo del "price cap" ("RAB-based") che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica. Il valore della RAB iniziale di 1,8 miliardi di euro (al 1° gennaio 2013) è sottoposto ad aggiornamento annuale per nuovi investimenti/ammortamenti/inflazione con le regole della contabilità regolatoria;
- "dual till", in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale;
- previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra/al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC.

Revisione tariffaria: il Contratto di Programma, anche grazie al rimando pro-tempore (in attesa dell'approvazione di ENAC del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale a fine concessione di ADR) del IV atto aggiuntivo al modello A di regolazione di ART (ex delibera ART 38/2023

del 9 marzo 2023), 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 quinquennali, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.

Remunerazione ammessa: per il quinquennio in corso (terzo periodo regolatorio: 2024-2028) il WACC (Weighted Average Cost of Capital) reale pre-tax è stato fissato al valore di 5,83%. Relativamente al rendimento riconosciuto sul capitale, il Contratto di Programma definisce con chiarezza parametri e criteri del loro aggiornamento alla fine di ciascun quinquennio regolatorio. Per le nuove opere di particolare valore strategico e ambientale già approvate da ENAC, il IV atto aggiuntivo 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 rispetto al piano concordato da determinare all'esito della Consultazione con l'utenza aeroportuale saranno a beneficio/carico di ADR. In presenza di variazioni superiori, il 100% dei maggiori ricavi sarà restituito all'utenza nel successivo periodo regolatorio; se inferiori, lo stesso 100% dei minori ricavi sarà incluso nei costi ammessi per i calcoli tariffari del successivo periodo regolatorio. 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 degli investimenti realizzati, come desunto dalla contabilità regolatoria e quindi comprensivo di rivalutazione per la dinamica inflattiva effettivamente intercorsa.

3.

Rischi e opportunità

3.1

Il Sistema di gestione dei rischi

41

3.2

Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo

42

3. Rischi e opportunità

Si riportano nella seguente sezione le informazioni previste dall'art. 123-bis comma 2, lettera b) del D.Lgs. 24 febbraio 1998 n. 58 ("TUF") da intendersi quale Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari nel rispetto della normativa in parola.

Si segnala che la Società non avendo emesso azioni ammesse alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione, si è avvalsa della facoltà prevista dal comma 5 dell'Articolo 123-bis del TUF di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, fatte salve quelle previste dal comma 2, lettera b), del medesimo articolo del TUF.



3.1 Il sistema di gestione dei rischi

La corretta gestione dei rischi è, per ADR, un presupposto fondamentale per massimizzare le opportunità e ridurre le potenziali perdite associate ad eventi imprevisti, preservando nel lungo termine la creazione di valore economico e proteggendo le attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder.

Il Gruppo 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.

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 (Risk Appetite) e le relative strategie di risposta (Risk Response). Il Risk Appetite rappresenta un elemento cruciale che permette la prioritizzazione dei rischi in fase di risk assessment e supporta il processo decisionale dell'organizzazione;
- Chief Risk Officer, che presidia il processo Enterprise Risk Management, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema di controllo interno ed integrare la gestione dei rischi con le necessità di compliance;
- Vertice Aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione per le quali il Chief Risk Officer, 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 dall'alta direzione;
- Comitato Controllo e Rischi con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al Sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

In particolare, il processo di Enterprise Risk Management è strutturato come segue:

- predisposizione 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 dei Top Risk della Società e delle eventuali azioni correttive poste, o da porre in essere per allineare il livello di rischio residuo alla propensione al rischio definita (Risk Appetite);
- il Continuous Monitoring ovvero il processo di monitoraggio continuo dei rischi e del relativo Sistema di Controllo attraverso un Sistema di indicatori (Key Risk Indicators). Il Continuous Monitoring supporta la valutazione sull'adeguatezza ed efficacia del Sistema di Controllo a presidio dei rischi attraverso soglie di tolleranza ed alert che vengono opportunamente determinate per i rischi oggetto di analisi;
- esame periodico delle attività di gestione dei rischi in Comitato Controllo e Rischi;
- approvazione in Consiglio di Amministrazione dei risultati del Risk Assessment e delle relative azioni di mitigazione.

3.2

Mappatura dei rischi relativi presidi di controllo

Di seguito si riporta una sintesi dei principali rischi a cui è esposto il Gruppo ADR, dando anche evidenza delle tematiche rilevanti con impatti in termini ESG.

GRAFICO 1 - Le principali categorie di rischi del Gruppo ADR

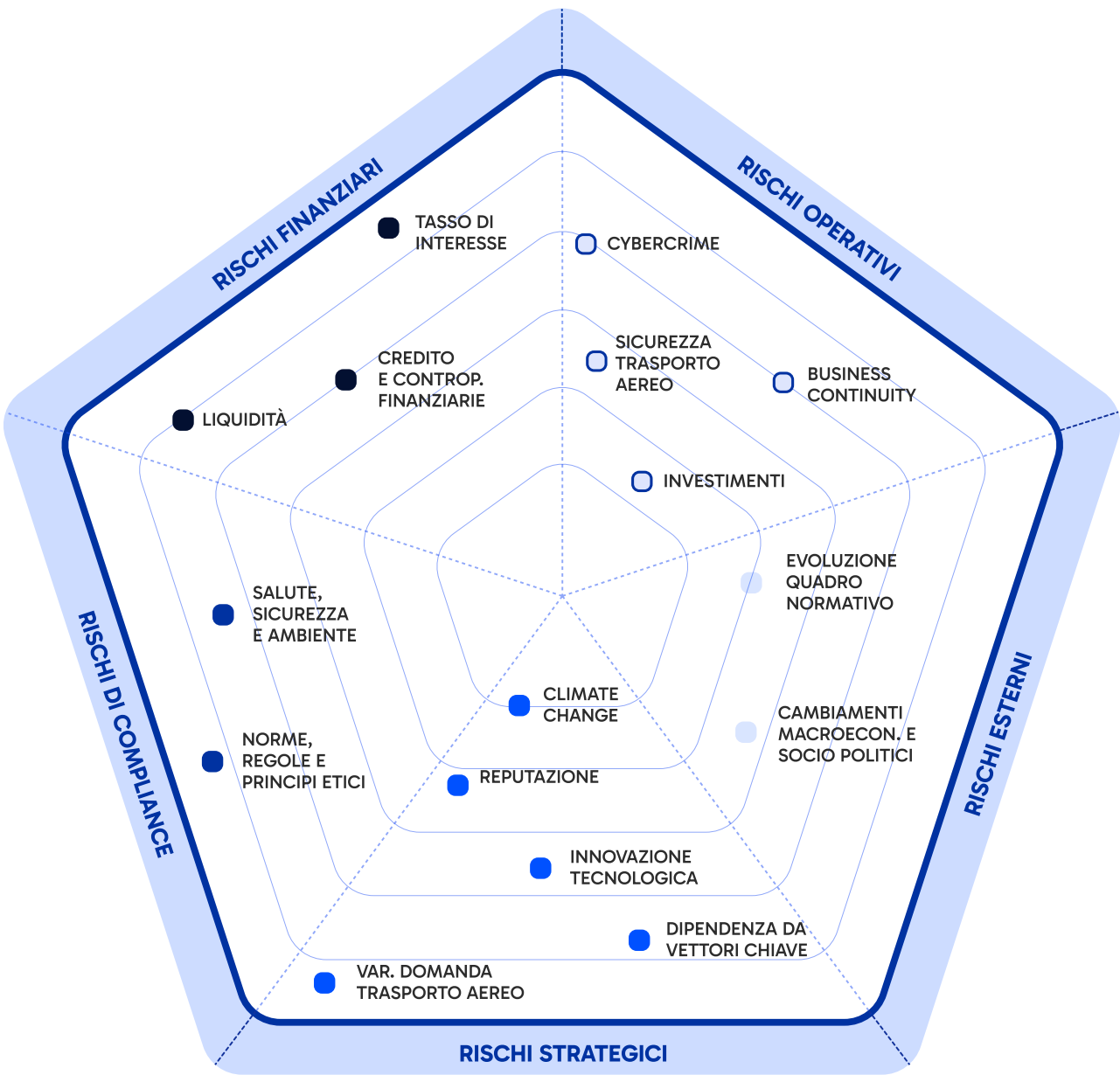


TABELLA 7 - Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischi del Gruppo ADR - **Strategici**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
ESG 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.	Effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR.	I. Monitoraggio dinamiche macroeconomiche e sociopolitiche dei mercati e scenario analysis; II. incremento attrattività degli aeroporti attraverso attività di marketing alle compagnie aeree e attività di marketing territoriale in coordinamento con enti locali, operatori del settore turistico;
DIPENDENZA DA VETTORI CHIAVE	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave.	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR.	III. progetti di intermodalità; IV. diversificazione e sviluppo del portafoglio vettori/mercati.
ESG REPUTAZIONE	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di Stakeholder interni o esterni rilevanti.	Danni reputazionali con deterioramento delle relazioni con gli Stakeholder e attenzione da parte di media e stampa nazionali internazionali.	I. Processo di comunicazione efficace per la salvaguardia ed il miglioramento dell'immagine e del brand, anche attraverso specifiche attività di monitoraggio e controllo; II. sistemi di monitoraggio e verifica dell'andamento della qualità dei servizi; III. piano di sostenibilità aziendale; IV. coerenza tra gli investimenti e le esigenze pubbliche.
ESG CLIMATE CHANGE	Rischi connessi al cambiamento climatico e alla carbon footprint dell'organizzazione, dei suoi asset.	Danni reputazionali, svalutazione degli asset e minore redditività nonché mancato raggiungimento degli obiettivi di abbattimento delle emissioni e conseguimento della neutralità carbonica.	I. Obiettivo Net Zero Carbon nel 2030 per le emissioni Scope 1 & 2; II. sistema di misurazione delle emissioni certificato (ACA 4+), mantenimento dello stato Carbon Neutral fino al 2030; III. azioni volte a ridurre le emissioni Scope 3; IV. investimenti per massimizzare la resilienza delle infrastrutture agli eventi meteorologici estremi.
ESG INNOVAZIONE TECNOLOGICA	Rischio derivante dall'evoluzione/innovazione tecnologica e dalla difficoltà del Gruppo di cogliere tutte le implicazioni legate alla scoperta ed ai costi/investimenti che l'organizzazione potrebbe dover sostenere in termini di risorse umane, finanziarie e tecniche per il costante rinnovamento dei prodotti/servizi/impianti.	Perdita di competitività, perdita di opportunità di sviluppo e miglioramento/efficientamento dei processi.	I. Attivazione di opportuni presidi interni e schemi di cooperazione esterna (anche tramite società dedicate), al fine di identificare e valutare le possibili innovazioni anche da una prospettiva sostenibile; II. analisi costi/benefici in relazione all'esecuzione o meno di eventuali investimenti; III. monitoraggio delle opportunità emergenti in termini di nuovi business e creazione di valore.

TABELLA 7.2 - Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischi del Gruppo ADR - **Esterni**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
ESG EVOLUZIONE QUADRO NORMATIVO	Rischi derivanti da mutamenti 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.	I. Monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale;
CAMBIAMENTI MACRO-ECONOMICI E SOCIO-POLITICI	Rischi derivanti dalle caratteristiche e dinamiche macroeconomiche e socio-politiche con ripercussioni sui mercati in cui la Società opera e connesse all'evoluzione del ciclo economico, al panorama socio-politico e/o macro-economico, a cambiamenti di contesto rilevabili nel medio-lungo periodo in conseguenza al Macro Trend in atto.	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo (impatti derivanti dall'andamento dell'inflazione, dal conflitto Russia - Ucraina con maggiori costi/ritardi per la realizzazione degli investimenti e/o shortage di materiali critici per le lavorazioni).	I. Monitoraggio delle dinamiche macroeconomiche e socio-politiche dei mercati in cui l'organizzazione opera; II. monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis, valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere (es. azioni efficientamento/indipendenza energetica, strategie di acquisto mirate per materiali critici ecc.).

TABELLA 7.3 - Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischi del Gruppo ADR - **Compliance**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
ESG NORME, REGOLAMENTI E PRINCIPI ETICI	Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti, principi etici da parte di dipendenti, fornitori e partner.	Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc.	I. Modello organizzativo di controllo e monitoraggio per il rispetto della regolamentazione, della normativa vigente e degli standard etici della Società (MOG 231, Codice etico, Policy anticorruzione, Policy gestione delle segnalazioni, Policy ADR in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione policy human rights);
			II. svolgimento delle attività in settori e con partner compatibili con gli standard etici del Gruppo.
ESG SALUTE, SICUREZZA E AMBIENTE	Rischi legati alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale (rifiuti, contaminazione suolo acqua, inquinamento acustico).	Incidenti a persone, sanzioni economiche, penali e amministrative nonché impatti sulla reputazione aziendale.	I. Monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento;
			II. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle best practice in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente;
			III. adozione e certificazione di Sistemi di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro e per l'Ambiente

TABELLA 7.4 - Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischi del Gruppo ADR - **Operativi**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
ESG SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO	Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali di terra/airside (es. gestione emergenze pandemie, terrorismo).	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi.	I. Organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo: - safety management system; - formazione del personale; - Piani di emergenza aeroportuale; - monitoraggio del rispetto degli standard di safety e security.
ESG 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.	I. Strumenti e procedure di cybersecurity e piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT.
ESG INVESTIMENTI	Rischi connessi a ritardati/mancati investimenti come previsti da piano/ cronoprogramma	Mancato sviluppo della capacità aeroportuale in relazione ai fabbisogni, sanzioni da parte dell'autorità per mancato rispetto degli impegni dl piano di sviluppo, perdita di competitività	I. Strutturata attività di pianificazione e progettazione degli investimenti;
			II. monitoraggio continuo dei fornitori critici;
			III. monitoraggio continuo delle commesse dei lavori al fine di anticipare e gestire criticità.
ESG BUSINESS CONTINUITY	Rischi legati all'indisponibilità di persone, infrastrutture e/o sistemi (es. malfunzionamento di un impianto o sistema informatico critico).	Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business, con conseguente compromissione del raggiungimento degli obiettivi aziendali.	I. pianificazione ed esecuzione delle attività di manutenzione preventiva e programmata su tutte le tipologie di infrastrutture e impianti;
			II. presidio diretto sulla manutenzione degli impianti strategici;
			III. miglioramento continuo di sistemi, infrastrutture e procedure per garantire la continuità delle operazioni di scalo;
			IV. policy e procedure per garantire una corretta gestione del capitale umano ai fini della continuità aziendale;
			V. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali;
			VI. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT.

TABELLA 7.5 - Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischi del Gruppo ADR - **Finanziari**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
LIQUIDITÀ	Rischi derivanti da inadeguata pianificazione/ gestione finanziaria con eccesso di liquidità o tensioni sulla disponibilità di liquidità o rischi connessi alla difficoltà/ incapacità di contrarre o rifinanziare il debito per assicurare i finanziamenti necessari alla crescita organica e/o a far fronte agli impegni finanziari.	• Peggioramento della capacità di onorare gli impegni correnti e di investire per la manutenzione e per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; • impossibilità di rimborsare i debiti finanziari in scadenza, con potenziale dichiarazione di “default” da parte degli istituti finanziari (cfr. sotto).	I. Monitoraggio e previsione dei fabbisogni finanziari prospettici di breve e lungo periodo;
			II. monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali;
			III. rifinanziamento dei debiti finanziari con congruo anticipo rispetto alle scadenze contrattuali;
			IV. diversificazione delle fonti di finanziamento;
			V. incremento della riserva di liquidità nei momenti di tensione finanziaria.
TASSI DI INTERESSE	Rischi connessi al mancato rispetto degli obblighi di fare/non fare (inclusi i covenant finanziari) e/o delle condizioni di utilizzo previste dalla contrattualistica finanziaria.	• Mancata utilizzabilità delle fonti di finanziamento; • limitazioni all'operatività (secondo le previsioni della contrattualistica finanziaria); • dichiarazione di “default” da parte degli istituti finanziari con l'attivazione di azioni coercitive, fino alla richiesta di rimborso anticipato integrale dei finanziamenti interessati.	I. Monitoraggio degli impegni e delle scadenze previsti dalla contrattualistica finanziaria;
			II. valutazione periodica e preventiva dell'andamento dei covenant finanziari e attivazione anticipata di eventuali azioni correttive (es. richiesta di covenant holiday).
CREDITO E CONTROPARTE	Rischi legati alla variazione/volatilità dei tassi di interesse.	Incremento del costo del debito, con impatto sul livello degli oneri finanziari e sul valore di attività e passività finanziarie.	I. Utilizzo di strumenti c.d. “derivati” (interest rate swap);
			II. assunzione di finanziamenti a tasso fisso.
	Rischi legati all'affidamento delle controparti commerciali, al monitoraggio e al recupero dei relativi crediti.	• Sostenimento di costi di monitoraggio e recupero delle esposizioni in sofferenza; • svalutazione dei crediti con impatti a conto economico; • default delle controparti.	I. Utilizzo di banche dati per lo screening delle controparti in fase di affidamento;
			II. ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni/garanzie o fideiussioni) o, in alternativa, pagamento “a pronti” o anticipato;
			III. monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del “comitato crediti”.
	Rischi legati al possibile default delle controparti finanziarie.	• Default delle controparti; • perdita di valore degli investimenti della liquidità.	I. Ricorso preferenziale a controparti finanziarie di elevato standing creditizio;
			II. rispetto dei limiti di concentrazione assoluta e per classe di rating previsti dalle policy vigenti;
			III. monitoraggio continuativo del merito di credito delle controparti finanziarie.

4.

Governance, integrità ed etica di business

4.1	Struttura del Gruppo	48
4.2	Modello di Governance	50
4.3	Management	54
4.4	Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo	57

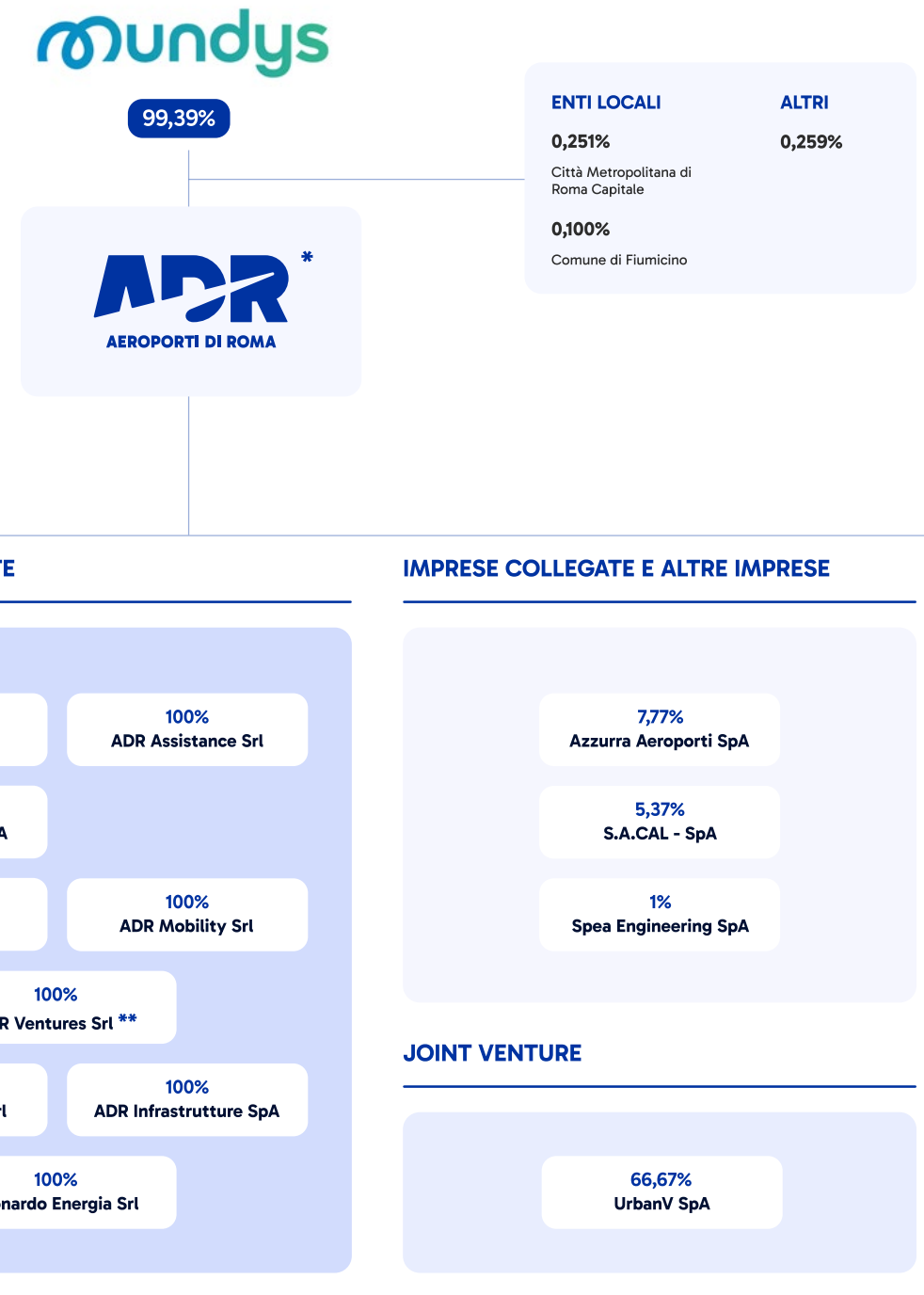
4.1 Struttura del Gruppo

ADR gestisce i due aeroporti sulla base dei termini e delle condizioni previsti nel contratto di concessione sottoscritto con il regolatore (ENAC) nel 2012, con scadenza il 30 giugno del 2046, che stabilisce le modalità attraverso cui ADR ed ENAC concordano ed aggiornano il Piano di Sviluppo Aeroportuale e prevede un meccanismo di aggiornamento dei contenuti sulla base dell'effettiva evoluzione del traffico. Il contratto, inoltre, attribuisce alla Società 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.

Il Gruppo ADR è strutturato secondo una logica matriciale e interconnessa, mediante la quale eroga e gestisce le principali operation connesse al proprio business model (si veda la sezione 2.3 Il modello di business) attraverso le proprie società controllate.

FIGURA 5 - La struttura del Gruppo ADR al 31.12.2024



*ADR SpA detiene, inoltre, una quota dell'1,13% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.

**ADR Ventures S.r.l. detiene l'1,7049% in Assaia Inc.

4.2

Modello 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 della Mobilità Sostenibili e dal Ministro dello Sviluppo Economico), dalla Società di revisione e dall'Organismo di Vigilanza (ex D.Lgs. n. 231/2001).

⁴ L'assemblea degli Azionisti ADR del 20 aprile 2023 ha determinato in numero 10 i componenti del Consiglio di Amministrazione, ivi incluso il Consigliere designato dagli Enti locali non nominato.

TABELLA 8 - Composizione del Consiglio di Amministrazione al 31.12.2024

Nome	Designazione	Carica
Nunziata Vincenzo	Mundys S.p.A.	Presidente
Troncone Marco	Mundys S.p.A.	Amministratore Delegato
Brentari Mattia	Mundys S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Mundys S.p.A.	Consigliere
Schultz Scott	Mundys S.p.A.	Consigliere
Heyl Yannick	Mundys S.p.A.	Consigliere
Valeri Andrea	Mundys S.p.A.	Consigliere
Monti Antonello	Mundys S.p.A.	Consigliere
Riva Katia	Mundys S.p.A.	Consigliere

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è stato nominato nell'Assemblea

L'art. 16 dello Statuto sociale prevede che gli Enti Territoriali soci della Società possano, congiuntamente, nominare un membro del Consiglio di Amministrazione.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione⁴ è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 20 aprile 2023 per tre esercizi 2023-2025 (fino approvazione bilancio al 31.12.2025).

degli Azionisti del 28 aprile 2022 per gli esercizi 2022-2024 (fino approvazione bilancio al 31.12.2024).

TABELLA 9 - Composizione del Collegio Sindacale al 31.12.2024

Nome	Designazione	Carica
Tolone Cosimo Giuseppe	Min. Economia e Finanze	Presidente
Carducci Roberto	Min. Infrastrutture e Mobilità Sostenibili	Sindaco Effettivo
Gaspari Ugo Venanzio	Min. Sviluppo Economico	Sindaco Effettivo
Capone Roberto	Mundys S.p.A.	Sindaco Effettivo
Navarra Benedetta	Mundys S.p.A.	Sindaco Effettivo
Astolfi Fulvia	Mundys S.p.A.	Sindaco Supplente
Regoliosi Carlo	Mundys S.p.A.	Sindaco Supplente

La Società di Revisione

KPMG (novennio 2021-2029).

Comitati

Il 10 maggio 2023 sono stati istituiti tre Comitati Endoconsiliari, con funzioni consultive e propositive ai sensi dell'art. 22 dello Statuto sociale. Nel dettaglio:

- Comitato Sviluppo Sostenibile**, con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione di ADR relative alla definizione e implementazione dei piani di sostenibilità e, coerentemente con questi, alla pianificazione e realizzazione degli investimenti a supporto dello sviluppo, della manutenzione e della gestione delle infrastrutture aeroportuali;
- Comitato Controllo e Rischi**, con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione di ADR relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- Comitato Risorse Umane**, con il compito di presentare proposte circa la remunerazione e i piani di incentivazione annuali e di lungo termine del Presidente e dell'Amministratore Delegato, nonché in merito agli obiettivi di performance correlati alla componente variabile della remunerazione, e di esprimere pareri sulle iniziative e sui programmi promossi dalla Società in ambito di sviluppo strategico del capitale umano.

Di seguito si riporta la composizione dei Comitati sopra descritti:

Comitato Sviluppo Sostenibile

Il Comitato Sviluppo Sostenibile è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 10 maggio 2023 per tre esercizi 2023-2025 (fino approvazione bilancio al 31.12.2025).

TABELLA 10 - Composizione del Comitato Sviluppo Sostenibile al 31.12.2024

N. 4 membri	Carica
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Presidente
Riva Katia	Membro
Schultz Scott	Membro
Brentari Mattia	Membro

Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato Controllo e Rischi, è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 10 maggio 2023 per tre esercizi 2023-2025 (fino approvazione bilancio al 31.12.2025).

TABELLA 11 - Composizione del Comitato Controllo e rischi al 31.12.2024

N. 3 membri	Carica
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Presidente
Brentari Mattia	Membro
Heyl Yannick	Membro

Comitato Risorse Umane

Il Comitato Risorse Umane è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 10 maggio 2023 per tre esercizi 2023-2025 (fino approvazione bilancio al 31.12.2025).

TABELLA 12 - Composizione del Comitato Risorse Umane al 31.12.2024

N. 4 membri	Carica
Riva Katia	Presidente
Valeri Andrea	Membro
Monti Antonello	Membro
Brentari Mattia	Membro

Comitati Interni

I due comitati interni attivi sui temi della sostenibilità e della finanza sostenibile sono:

- Il Comitato di Sostenibilità, con il compito di favorire il coordinamento tra le varie funzioni aziendali e il Vertice Aziendale nella definizione del Piano di Sostenibilità e nel monitoraggio e raggiungimento degli obiettivi dello stesso. Attivo dall'Aprile del 2021, si occupa inoltre di promuovere i rapporti con attori e stakeholder territoriali e no, allo scopo di integrare istanze di carattere scientifico e istituzionale, oltre ad assicurare il costante confronto con altre best practice nazionali ed internazionali;
- il Comitato di Finanza Sostenibile, con l'obiettivo di predisporre gli aggiornamenti del Green Financing Framework e del Sustainability-linked Financing

Framework. Si occupa inoltre della selezione e valutazione degli investimenti aziendali sostenibili e dell'allocazione delle risorse finanziarie derivanti da finanziamenti green.

Entrambi questi comitati interni si occupano di contribuire alle strategie del Gruppo legate alla sostenibilità, garantendo verticalità e costante controllo delle attività del Gruppo che hanno come scopo il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

Rapporti con la controllante Mundys S.p.A.

Mundys S.p.A. esercita attività di “direzione e coordinamento” su ADR S.p.A. la quale, esercita, a sua volta, attività di “direzione e coordinamento” nei confronti delle

proprie controllate, 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 Infrastrutture S.p.A., ADR Ingegneria S.p.A., Leonardo Energia S.r.l., ADR Ventures S.r.l., ad esclusione della Joint Venture UrbanV S.p.A.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

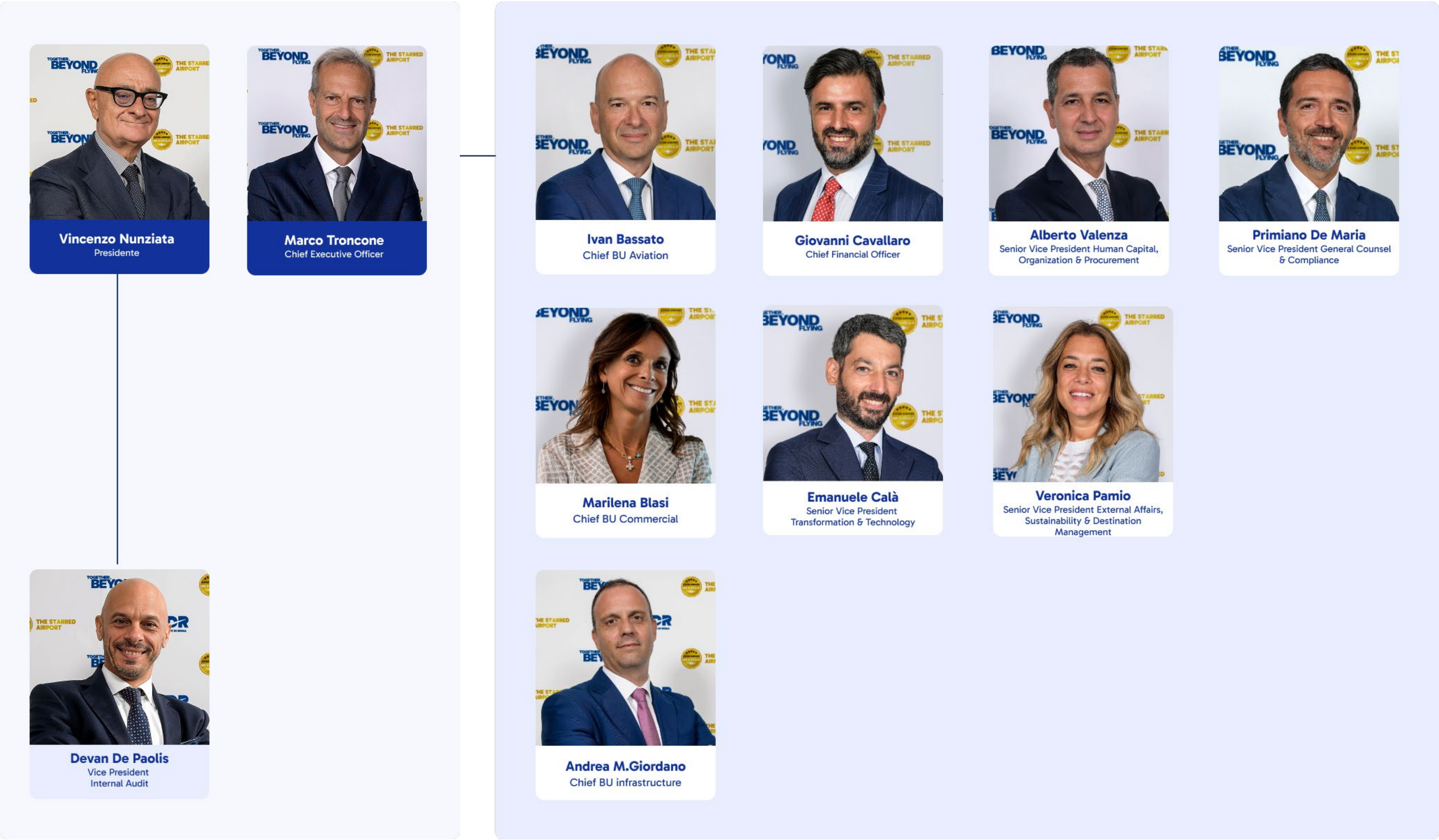
Tutte le operazioni poste in essere con imprese controllanti, controllate e con altre parti correlate sono state effettuate a condizioni allineate a quelle di mercato. Con riferimento ai rapporti infragruppo e con parti correlate, si rinvia alla Nota 10 del Bilancio Consolidato e alla Nota 9 del Bilancio di Esercizio.



4.3

Management

FIGURA 6 - Management



L'attuale organizzazione aziendale è stata approvata dal Consiglio di amministrazione della Società in data 31 luglio 2024, al fine di garantire:

- l'accentramento delle leve utili alla definizione della strategia aziendale;
- la razionalizzazione dei riporti gerarchici del CEO e del Chief BU Aviation;
- l'aggiornamento dei ruoli di cui al Regolamento UE 139/14, ivi inclusa la separazione dei ruoli di Chief Aviation Officer e Accountable Manager.

L'attuale organizzazione prevede:

I. **Cinque strutture di Staff:**

- **CFO:** con la responsabilità dei processi di: Planning & Control, Administration, Finance, Regulatory Tariff, Tax e Traffic Planning. Governance end to end dei processi Finance e supporto alla definizione della strategia di business;
- **Human Capital, Organization & Procurement:** con la responsabilità dei processi di: HR, Procurement e Logistics. Governance dei processi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi "People e Organizzativi" e del processo di sourcing integrato (risorse interne ed esterne);
- **Transformation & Technology:** con la responsabilità dei processi di: ICT, Innovation e Quality. Governance

complessiva dei processi di Business Improvement e Digital Transformation in ottica di massima efficienza della leva tecnologica verso la trasformazione;

- **General Counsel & Compliance:** con la responsabilità dei processi di: Legal, Risk, Compliance (HSE, Rumore, Anticorruzione AI, Privacy, Antifrode, Antincendio, etc). Gestione integrata della compliance di gruppo e governance dei processi di difesa degli interessi della società e di Risk Management;
- **External Affairs, Sustainability & Destination Management:** con la responsabilità dei processi di: Press Office, External Affairs, Destination Management e Sustainability. Governance della comunicazione esterna e delle relazioni, del posizionamento strategico del brand ADR, della promozione turistica innovativa e dei processi di sostenibilità.
- II. **Tre Business Unit,** con piena accountability delle aree aziendali Business Critical:
 - **BU Aviation:** Piena accountability dei ricavi Avio e dei connessi processi afferenti al mondo aviation e al trasporto aereo e governance delle società controllate ADR Security, ADR Assistance e Airport Cleaning;
 - **BU Commercial:** Piena accountability dei ricavi non-Avio e dei processi di: Real Estate, Retail, Food & Beverage, Core Category e Advertising e governance delle società controllate ADR Mobility e ADR Tel;
 - **BU Infrastructures:** con l'accountability dei processi afferenti allo sviluppo infrastrutturale e governance delle società controllate ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture.

Per quanto concerne le policy di remunerazione per gli executives, la remuneration policy in vigore prevede:

- una remunerazione variabile di breve termine (MBO) ed una remunerazione variabile di medio/lungo termine (LTI);
- un range raccomandato per il rapporto tra retribuzione fissa e variabile;
- un peso "minimo" per gli obiettivi assegnati in ambito sostenibilità/ESG;
- delle soglie di accesso e delle clausole di clawback.

4.4

Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo

Le società del Gruppo ADR, oltre ad aver fatto propri il Codice Etico e la Policy Anticorruzione del Gruppo Mundy, adottano e attuano un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo aderente ai requirement del D.Lgs. 231/2001 e sviluppato sulle rispettive soggettività giuridiche e specificità operative.

I Modelli, rispettivamente adottati dalle Società del Gruppo, vengono costantemente aggiornati alla luce delle evoluzioni organizzative e/o delle modifiche normative intervenute.

Ogni Modello è costituito da una "parte generale" che descrive:

- i principi ispiratori e le modalità operative relative all'aggiornamento del Modello stesso;
- i tratti distintivi dell'organismo preposto alla vigilanza sul suo funzionamento e sulla sua osservanza ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 231/2001;
- le caratteristiche del sistema di segnalazioni (c.d. whistleblowing) e flussi informativi diretti all'Organismo di Vigilanza;
- il sistema sanzionatorio;
- le modalità di informazione e formazione per la diffusione del Modello.

Al contempo, ogni Modello contempla le "parti speciali" declinate sulla scorta dei processi aziendali, ove vengono riepilogati protocolli, presidi di controllo e principi di comportamento ritenuti idonei a disciplinare i processi e le attività sensibili individuate per i quali è stato rilevato un potenziale rischio di commissione dei reati e degli illeciti amministrativi rilevanti ai sensi del D. Lgs. 231/2001.

Ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. 231/2001, ogni società del Gruppo ADR ha affidato il compito di "vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello e di curarne l'aggiornamento" ad un rispettivo Organismo di Vigilanza (OdV). Come previsto da ogni Modello, l'Organismo di Vigilanza deve essere informato di tutte le circostanze rilevanti per il rispetto e il funzionamento del Modello nonché di eventuali condotte illecite o violazioni del Modello.



5.

Performance 2024

5.1	Attività di business	60
5.2	Performance economico, patrimoniale e finanziaria	78
5.3	Asset e investimenti	96
5.4	Innovazione	98
5.5	Partnership	103
5.6	Finanza Sostenibile	110

5.1

Attività di business

5.1.1 AVIATION

Nel corso dell'anno 2024, il sistema aeroportuale romano ha registrato 53,1 milioni di passeggeri, raggiungendo il proprio record storico. La consistente crescita dei volumi si è concretizzata fin dall'inizio dell'anno grazie ad una forte ripresa dei flussi di breve e medio raggio europei e alla crescita del traffico da e per il Nord America sia rispetto ai volumi del 2023 che del 2019.

A livello sistema il traffico ha visto un incremento del +19% rispetto al 2023 e del +7% rispetto al 2019, Roma Fiumicino addirittura del +21% rispetto al 2023 e +13 rispetto al 2019.

Rispetto al 2023, la crescita è stata trainata principalmente dall'incremento dei flussi di traffico UE (+17%) ed Extra UE⁵ (+22%). Per l'ambito domestico il tasso di crescita si attesta intorno al +19%, un valore inferiore rispetto agli altri due ambiti poiché maggiormente impattato dalle scelte di network dell'Hub carrier, e che a tutt'oggi non ha ancora recuperato i volumi del 2019, -4,7%.

Nel corso del 2024 lo sviluppo Aviation di Fiumicino ha visto l'attivazione di circa 32 nuove rotte, di cui 13 verso nuove destinazioni precedentemente non operate e l'operatività di 6 nuove compagnie.

TABELLA 13 -Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano 2024

	UdM	2024	2023	2019	Δ% (2024-2023)	Δ% (2024-2019)
Movimenti	n.	358.026	309.233	362.036	+16%	-1%
Fiumicino	n.	315.597	266.489	309.783	+18%	+2%
Ciampino	n.	42.429	42.744	52.253	-1%	-19%
Passeggeri	n.	53.065.540	44.429.929	49.412.069	+19%	+7%
Fiumicino	n.	49.203.734	40.545.240	43.532.573	+21%	+13%
Ciampino	n.	3.861.806	3.884.689	5.879.496	-1%	-34%
Di cui: imbarcati	n.	26.308.794	22.139.740	24.615.046	+19%	+7%
Fiumicino	n.	24.372.793	20.193.035	21.664.400	+21%	+13%
Ciampino	n.	1.936.001	1.946.705	2.950.646	-1%	-34%
Merci	ton	280.393	197.913	204.900	+42%	+37%
Fiumicino	ton	265.857	184.019	186.492	+44%	+43%
Ciampino	ton	14.536	13.894	18.408	+5%	-21%

⁵Si segnala che dal gennaio 2021 rientra nel perimetro Extra-UE anche il Regno Unito.

GRAFICO 2 - Composizione del traffico aereo 2024 per il sistema aeroportuale romano

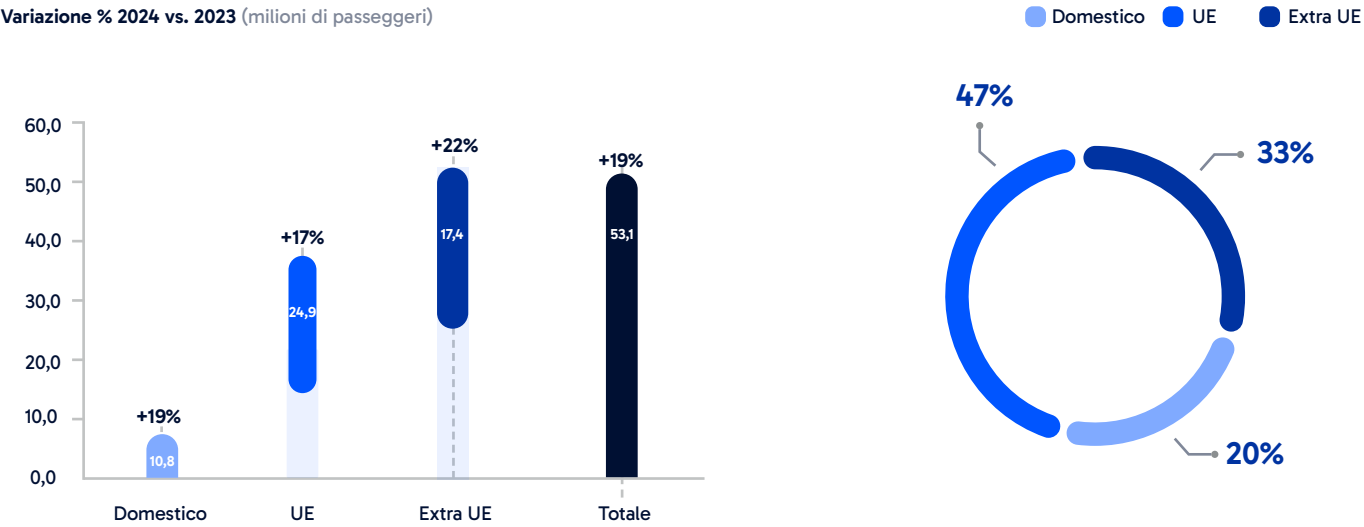
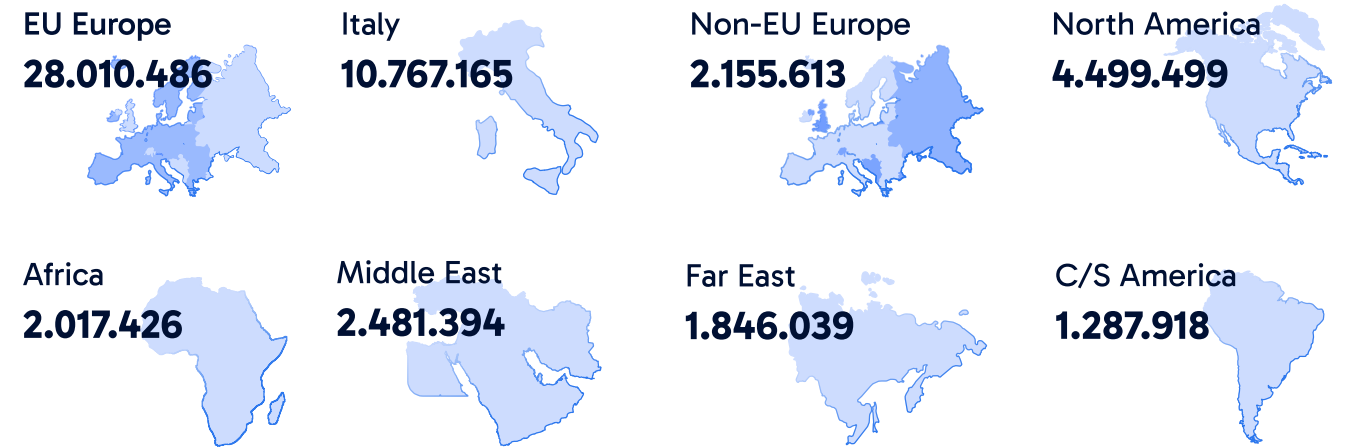


GRAFICO 3 - Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano e variazione rispetto il 2023



TABELLA 14 - Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica



TOTALE COMPLESSIVO 53.065.540

Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare, nell'anno 2024, 49,2 milioni di passeggeri, con una crescita rispetto al 2023 pari al +21% per i passeggeri e +18% per i movimenti. La crescita rispetto al 2019 è stata rispettivamente del +13% e del +2%.

A sostenere il record, i risultati ottenuti dal Leonardo da Vinci durante la stagione “Summer”: analizzando infatti i numeri dei maggiori aeroporti europei durante i mesi di picco della stagione aeronautica estiva, la performance di Roma - Fiumicino è risultata la più elevata con un aumento di traffico di ben il 20% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Questo record si va ad aggiungere agli altri due record registrati dallo scalo romano, sempre nel periodo estivo: nei mesi di luglio ed agosto, Fiumicino ha registrato oltre 5 milioni di passeggeri mensili, soglia finora mai raggiunta, e un picco storico di traffico giornaliero lunedì 19 agosto, con oltre 180 mila passeggeri transitati in aeroporto nella stessa giornata.

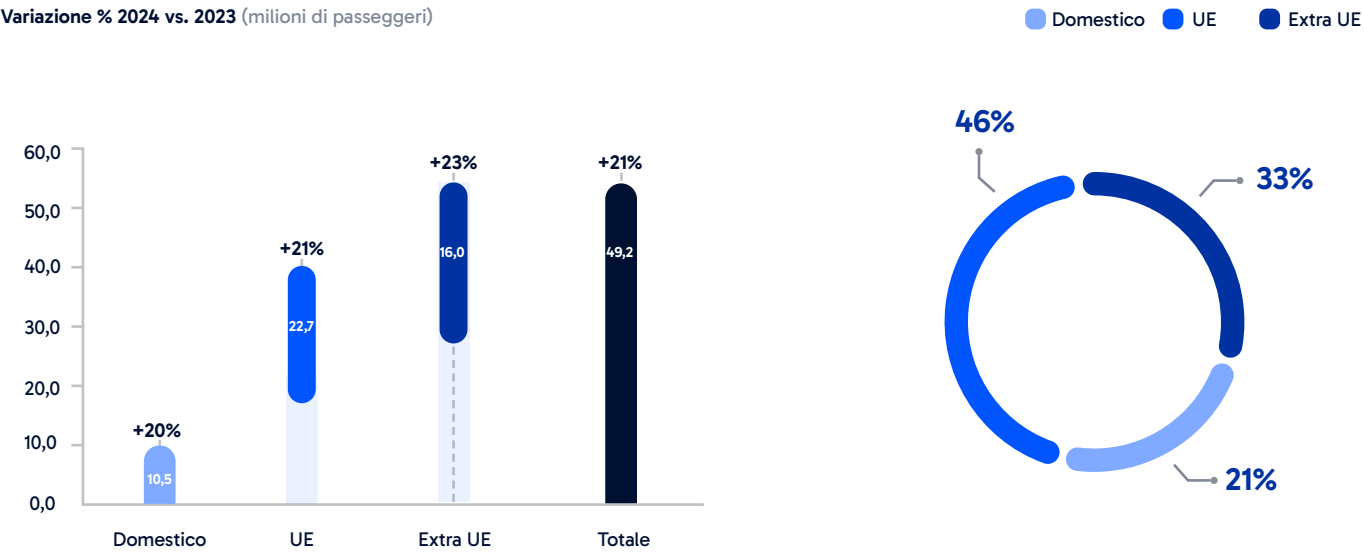
Passando all'ultimo mese di dicembre, il “Leonardo da Vinci” di Fiumicino ha superato i 3,5 milioni di passeggeri, con un aumento del 12% rispetto ai valori di traffico di dicembre 2023 e del 19% rispetto ai valori dell'analogo periodo del 2019.

Analizzando il network, nel corso del 2024, è aumentata fortemente la connettività aerea globale di Roma Fiumicino, con il traffico di lungo raggio che ha registrato una crescita del 18% rispetto al 2023 e del 25% rispetto ai livelli pre-pandemici, consentendo a Fiumicino di entrare nel ranking della Top10 degli aeroporti meglio collegati al mondo, stilato da CNN Travel, con oltre 230 destinazioni no-stop.

In linea con il 2023, anche nel 2024 a guidare le performance del lungo raggio è stato il Nord America, con una crescita sostenuta dei volumi rispetto al 2023 (20%) e al 2019 (34%), collegato a Roma attraverso 16 mete, tra cui New York, che a luglio ha contato fino a 12 partenze giornaliere (JFK+EWR), facendo figurare Fiumicino al 3° posto in Europa per frequenza dei voli verso la “Grande Mela”, subito dopo London Heathrow e Parigi Charles De Gaulle.

L'ambito UE è stato il mercato best performer con 22,7 milioni di passeggeri, un incremento pari al +21% e una market share del 46% sullo scalo. Anche il mercato Extra UE, con 16 milioni di passeggeri, ha ottenuto ottime performance con una crescita pari al +23% guidata dall'incremento dei flussi sul mercato del Nord America (+20% verso il 2023 e +34% verso il 2019). Buoni risultati anche in ambito domestico dove il traffico supera i 10,5 milioni di passeggeri, con un incremento del +20% rispetto al 2023.

GRAFICO 4 - Composizione del traffico aereo 2024 per lo scalo di Fiumicino

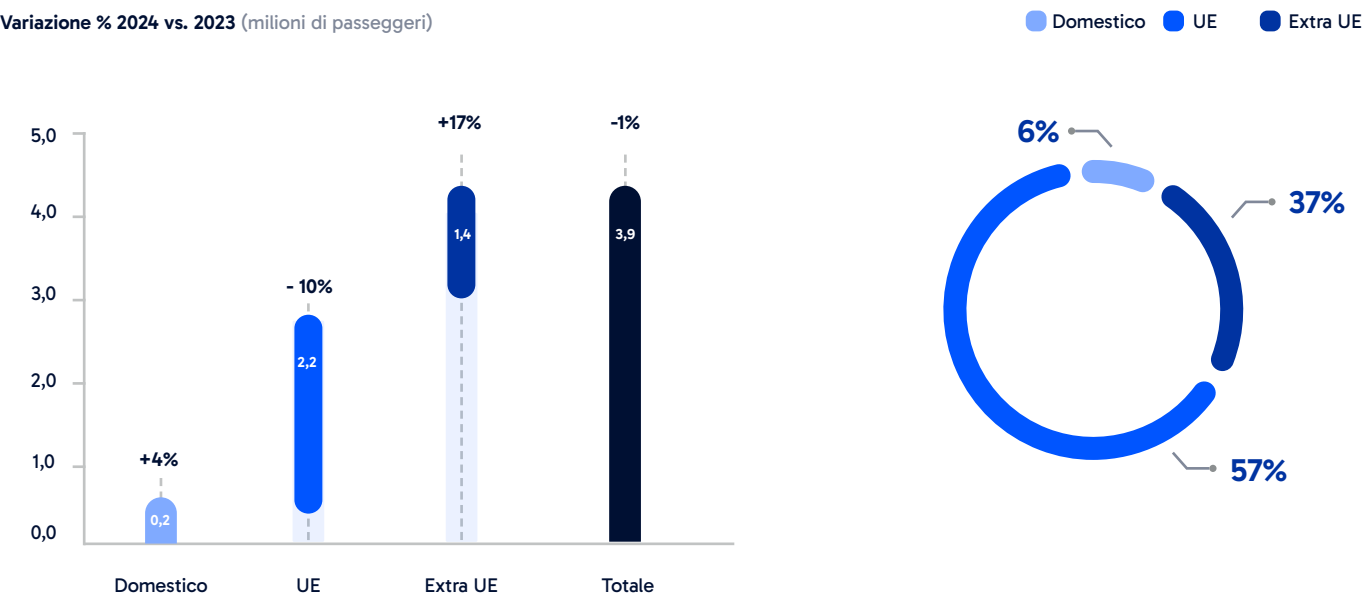


Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha gestito, nel 2024, quasi 3,9 milioni di passeggeri con un leggero calo dei volumi trasportati del -0,6% rispetto al 2023. Il calo del traffico rispetto al 2019 è pari al -34% ed è legato all'entrata a regime del Decreto per l'abbattimento del rumore in zona aeroportuale che ha imposto la riduzione dei movimenti

commerciali, da 100 movimenti al giorno a 65. L'Europa-UE, con quasi 2,2 milioni di passeggeri, è il principale mercato per lo scalo con il 57% dei volumi complessivi e registra un calo pari al -10%. In crescita, invece, il traffico Extra UE con 1,4 milioni di passeggeri con +17% vs 2023.

GRAFICO 5 - Composizione del traffico aereo 2024 per lo scalo Ciampino



FOCUS ON: SAFETY AVIATION

Sicurezza delle operazioni airside

La sicurezza delle operazioni è garantita attraverso l'adeguamento ad un complesso sistema di norme di riferimento nazionali ed europee, oltre a una efficace gestione del rischio che può comportare l'applicazione di azioni di mitigazione che vanno oltre gli obblighi e requisiti normativi, con impiego della migliore tecnologia disponibile e rappresentazione nei tavoli internazionali delle migliori best practices applicate presso gli scali.

Le prestazioni di Safety degli scali di Fiumicino e Ciampino sono periodicamente monitorate rispetto ad un mix di 23 indicatori per Fiumicino e 10 per Ciampino, suddivisi tra:

- Outcome-based SPI: indicatori che misurano eventi di safety registrati sullo scalo;
- Process SPI: indicatori che misurano l'efficacia dei processi implementati dall'organizzazione, per mantenere o migliorare il livello di Safety.

Individuati, coerentemente con i Safety Objectives aziendali, sulla base dei parametri utilizzati a livello internazionale, nonché dell'esperienza maturata nell'ambito del Safety Management System. Tali indicatori, approvati annualmente in sede Safety Review Board, hanno

permesso la tempestiva individuazione di trend anomali, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti.

Per lo scalo di **Fiumicino**, Il 2024 è stato caratterizzato da una totale ripresa del traffico aereo. ADR è stata in grado di gestire l'incremento operativo mitigando i rischi correlati, attraverso l'analisi periodica degli indicatori di safety, l'attuazione di attività puntuali e preventive svolte anche in coordinamento con tutti gli stakeholders esterni coinvolti ed alla attività di monitoraggio sul campo con presenza quotidiana focalizzata alle fasi più critiche del turnaround (es: ingresso dell'aeromobile e attività di assistenza da parte dell'handler di riferimento). Tutti i Safety Performance Indicator confrontati con i principali aeroporti europei hanno registrato valori al di sotto della media europea.

Oltre l'obiettivo di evitare incidenti o ridurne il numero, ADR si è inoltre impegnata nell'attività di Safety promotion che, insieme con la Safety policy e gli obiettivi dell'organizzazione in essa definiti, rappresenta un elemento essenziale per il miglioramento continuo dei livelli di sicurezza suggerendo un modello di comportamento virtuoso per gli operatori e le organizzazioni volto ad attuare le azioni corrette in risposta sia a situazioni normali che di emergenza.

Nello scalo di **Fiumicino**, è stata attuata la campagna "STOP FOD" nelle giornate del 10, 11 e 12 dicembre 2024 con l'obiettivo di far conoscere agli operatori aeroportuali di tutti gli stakeholder coinvolti nelle operazioni aeroportuali ad ogni livello, il rischio legato all'inosservanza delle regole di prevenzione e corretta gestione dei FOD (Foreign Object Debris - un oggetto inanimato all'interno dell'area di movimento che non ha alcuna funzione operativa o aeronautica e che può potenzialmente costituire un pericolo per le operazioni dell'aeromobile). Oltre 1000 operatori in Airside sono stati formati e informati sui rischi legati al FOD e sulle corrette pratiche di prevenzione e rimozione in sicurezza.

Nello Scalo di **Ciampino**, è stata istituita la campagna di Safety promotion denominata "Don't play with safety... play safe!", atta a promuovere la cultura della Safety in modo divertente e coinvolgente con una serie di giochi basati su puzzle, progettati con l'obiettivo di favorire

la partecipazione attiva ed il coinvolgimento di tutti gli operatori aeroportuali, contribuendo all'aumento di un senso di responsabilità condivisa della sicurezza.

Al fine, inoltre, di incrementare la cultura del Safety reporting relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le operazioni aeroportuali, il Safety Management dello scalo di Ciampino si è impegnato nell'approfondire le root causes di ogni segnalazione ricevuta fornendo feedback puntuali attraverso la pubblicazione mensile del documento "Dal GSR...al feedback!".

L'Aviation Safety Management System

In linea con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 139/2014, ADR si è dotata di un Safety Management System (SMS) certificato, uno per lo scalo di Fiumicino e uno per quello di Ciampino, ovvero di un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza (Aviation Safety) prefissate.

Il Safety Management System effettua il monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e gestione delle segnalazioni (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le operazioni aeroportuali. Anche la valutazione dei rischi di tutti i cambiamenti è considerata una delle attività strategiche ed è finalizzata ad analizzare l'impatto che modifiche infrastrutturali, procedurali e organizzative generano sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili presso gli scali.

Nel 2024, sullo scalo di **Fiumicino**, sono state attivate 54 iniziative di cambiamento (25 infrastrutturali, 25 procedurali e 4 organizzative), di cui 36 iniziative impattanti sul livello di sicurezza delle operazioni sono state valutate fino a chiusura del processo con l'applicazione di opportune misure di mitigazione (11 infrastrutturali, 21 procedurali e 4 organizzative).

ADR, all'interno dell'iniziativa Call4ideas, ha inoltre attivato e testato alcune PoC (Proof of Concept) finalizzate alla valutazione di nuove tecnologie utili al miglioramento dei livelli di safety sullo scalo nell'ambito dei processi di Apron management e prevenzione FOD.

Nel 2024, sullo scalo di **Ciampino**, sono state attivate e valutate 17 iniziative di cambiamento (5 infrastrutturali, 9 procedurali e 3 organizzative). Delle 17 iniziative di cambiamento, 4 sono state valutate "prior approval", ovvero richiedono preventiva approvazione da parte dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.

Il soccorso sanitario

Il pronto soccorso aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, gestito da ADR, ha prestato soccorso nel 2024 a 3.584 passeggeri e 4.452 operatori aeroportuali colpiti da malore o infortunatisi nel sedime aeroportuale.

Piano di emergenza aeroportuale (PEA)

I due scali di Ciampino e Fiumicino sono tra i primi in Italia ad avere un piano di emergenza adeguato a quanto richiesto dalla Comunità Europea attraverso i requisiti regolamentari della Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) e comprensivo delle procedure di gestione non solo dell'emergenza incidente aereo, ma anche di altri scenari di rischio che possono avere impatti sui livelli di sicurezza attesi per le operazioni che si svolgono sullo scalo.

Sullo scalo di Fiumicino:

- Tra la notte del 16 ed il 17 ottobre 2024 è stata svolta una esercitazione full-scale per lo scenario di "incidente aereo all'interno del sedime aeroportuale" che ha testato le operazioni di soccorso e di gestione dei familiari delle vittime dell'incidente aereo. Hanno partecipato all'esercitazione come volontari figuranti n.62 colleghi ADR e n.19 volontari della Croce Rossa Italiana. Ogni area dell'esercitazione è stata verificata, tramite checklist, da n.21 osservatori ADR e n.15 osservatori esterni rappresentati anche da personale di compagnie aeree che hanno altresì partecipato in maniera attiva simulando di essere un parente del passeggero. Tutti gli elementi raccolti durante l'esercitazione sono stati analizzati nel debriefing nell'Emergency Response Committee svolto il 30 ottobre 2024 con l'obiettivo di condividere possibili azioni per il miglioramento continuo delle procedure di gestione dei vari scenari di emergenza.
- Il giorno 22 maggio 2024 è stata svolta, in accordo con l'action plan redatto a valle dell'esercitazione full scale del 6-7 dicembre 2023 un'esercitazione parziale



Tabletop sull'importanza del Posto di Comando Avanzato (PCA) ed il Centro Operativo per l'Emergenza (COE). Il fine di questa esercitazione è stato quello di testare il flusso di comunicazioni tra il luogo dell'evento, area triage, PCA e COE. All'esercitazione hanno partecipato nr. 34 colleghi ADR e 37 membri esterni. È stato altresì attivato ed erogato un corso di formazione su PCA e COE.

- Sono, inoltre, state svolte n.4 esercitazioni parziali in coordinamento tra ADR, Ente Nazionale di Assistenza al Volo e Vigili del Fuoco. È stata testata la corretta applicazione delle relative procedure vigenti. Ogni esercitazione parziale è stata preceduta e seguita rispettivamente da briefing e debriefing con il personale coinvolto e relativi responsabili per l'individuazione di eventuali azioni di miglioramento.

Nel mese di marzo 2024 è entrato in vigore per lo scalo di Ciampino la revisione 3 del Piano di Emergenza Aeroportuale.

Sullo scalo di **Ciampino**, nel corso del 2024 sono state effettuate 11 esercitazioni parziali relative a diversi scenari del piano di emergenza, inclusi gli stati di allerta “materiali pericolosi”, che ha visto il coinvolgimento del nucleo NBCR del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, e “atto doloso infrastrutture”. Delle 11 esercitazioni parziali, 8 sono state finalizzate alla verifica del rispetto dei tempi di intervento da parte dei mezzi antincendio del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nelle aree più critiche dell'aeroporto. Tutti gli elementi raccolti durante le esercitazioni sono stati analizzati in opportuni de-briefing nell'Emergency Response Committee con l'obiettivo di condividere possibili spunti di miglioramento da attuare per il miglioramento continuo delle procedure di gestione dei vari scenari di emergenza.

Un'ultima esercitazione parziale è stata svolta il 11/10/2024 con il Comune di Marino (Stato di allerta aeromobile fuori sedime – Livello Rosso, Incidente fuori sedime) con lo scopo di testare il coordinamento tra il PEA del Gestore Aeroportuale ed il Piano di Emergenza del Comune di Marino, e l'intervento degli enti preposti al soccorso e coordinamento.

Dalle risultanze delle esercitazioni è scaturito un Action Plan condiviso con tutti gli enti appartenenti all'Emergency Response Committee.

Compliance Monitoring management (CM)

Entrambi gli scali, dotati di un Compliance Monitoring Management certificato, hanno espletato, in ottemperanza ai requisiti della complessa regolamentazione europea di riferimento, tutte le attività di controllo previste al fine di garantire l'adeguamento normativo e il mantenimento del certificato di aeroporto abilitante lo scalo a gestire il traffico aereo a garanzia della sicurezza delle operazioni degli aeromobili e dei loro occupanti. Sullo scalo di **Fiumicino**, nel corso del 2024 sono state eseguite 52 attività di audit così suddivise:

- 23 audit su processi principali del Gestore;
- 12 audit diretti a società contrattualizzate;
- 17 società di handling o altre società che operano in airside.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite nel 2024 un totale di 86 findings così suddivisi:

TABELLA 15 - Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2024 sullo scalo di Fiumicino

Owner processo	Livello 1	Livello 2	Livello 3
ADR	0	0	17
Contracted activities	0	15	10
Società di handling e altre	0	24	20
Totale	0	39	47

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva (385 inspection totali) sulle seguenti attività in Airside:

- Aircraft Turn Around – Ground Handling (279);
- circolazione veicolare (50);
- gestione dei cantieri in airside (56).

Sullo scalo di **Ciampino**, nel corso del 2024 sono state eseguite 32 attività di audit così suddivise:

- 19 audit sui processi principali del Gestore e relative società contrattualizzate;
- 13 audit su società di handling che operano in airside.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturiti un totale di 83 findings così suddivisi:

TABELLA 16 - Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2024 sullo scalo di Ciampino

Owner proces	Livello 1	Livello 2	Livello 3
ADR	0	20	28
Soggetti esterni	0	21	14
Totale	0	41	42

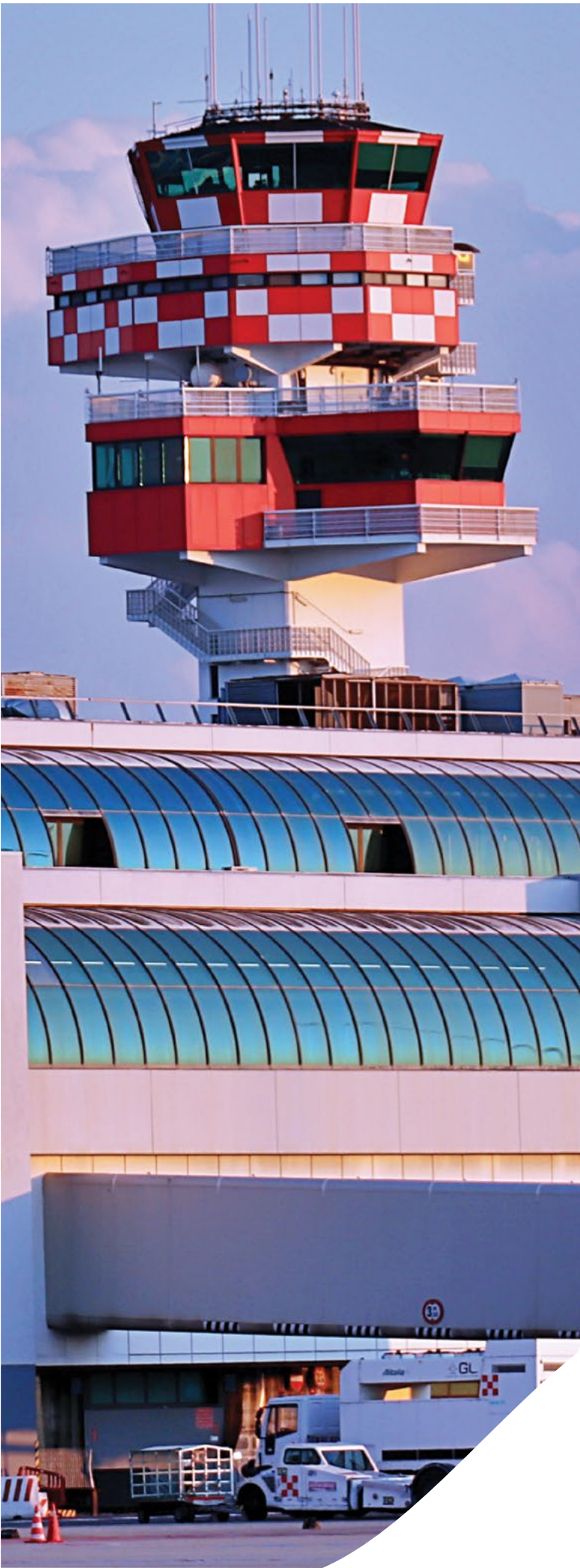
Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva per un totale di 88 ispezioni sulle attività di Aircraft Turn Around – Ground Handling.

Safety & Compliance Monitoring Management System dell'aeroporto di **Fiumicino** e **Ciampino** hanno ricevuto un internal audit avente per oggetto la verifica dell'intero processo Safety & Compliance Monitoring Management (SCMM) con focus sugli adempimenti previsti dal Regolamento UE 139/2014, sul rispetto delle prescrizioni previste nell'ambito della Certificazione di Aeroporto, nonché sulle attività di reporting e follow up. Sono stati, inoltre, svolti alcuni approfondimenti su tematiche specifiche: bird strike, rispetto delle regole di circolazione in airside, jet blast / jet ingestion, sistema di monitoraggio droni.

Il Safety & Compliance Monitoring Management System è, altresì, sottoposto periodicamente ad audit di sorveglianza svolti da ENAC.

Sullo scalo di **Fiumicino**, nel corso del 2024 il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito 3 attività di audit sui processi ADR correlati al Certificato di Aeroporto. Durante le attività di sorveglianza non sono state riscontrate non conformità di rilievo e sono pertanto state attestate le capacità dell'organizzazione ad allinearsi a quanto richiesto dalla regolamentazione europea di riferimento.

Sullo scalo di **Ciampino**, nel corso del 2024, il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito 3 attività di audit sui processi ADR correlati al Certificato di Aeroporto. Durante le attività di sorveglianza sono state attestate le capacità dell'organizzazione ad allinearsi a quanto richiesto dalla regolamentazione europea di riferimento.



5.1.2 COMMERCIAL

€ Principali KPIs

RETAIL & FOOD 28 Spesa media retail e Food&Beverage (€/pax)	CANONI 38.162 Totale dei ricavi dai canoni delle attività Real Estate (€/000)	PARKING 1.995.358 Totale dei tickets parking (N.)
---	---	---

Retail

All'interno del segmento Retail rientrano tutte le attività di subconcessione di spazi finalizzate alla vendita al dettaglio, sia in ambito Retail che in quello Food & Beverage. Attualmente, presso lo scalo di Fiumicino sono disponibili oltre 27.000 mq dedicati a queste attività, dei quali circa il 45% è destinato alla ristorazione e il restante 55% al Retail. In termini di ricavi, il segmento Retail ha generato circa il 65% del totale, il Food & Beverage circa il 27%, mentre i Servizi Commerciali rappresentano circa l'8%.

Nel corso del 2024, le attività commerciali hanno mostrato performance positive sia in termini di volumi che di spesa per passeggero, grazie alla crescita del traffico passeggeri, alle nuove aperture e alla maggiore propen-

sione all'acquisto da parte dei passeggeri, in particolare nel segmento luxury nell'ambito Extra-Schengen.

Relativamente alle nuove aperture, si evidenzia l'impatto positivo sulle performance annuali delle inaugurazioni avvenute nel 2023 nelle aree Avancorpo del Terminal 1 e Piazza Est. A queste, si sono aggiunte ulteriori attività principalmente nel settore Retail, sempre nell'area Est. Per quanto riguarda il Food & Beverage, si evidenzia tra le nuove aperture le attività posizionate presso le aree d'imbarco, sia lato Est che Ovest dello scalo, che hanno contribuito positivamente al miglioramento delle performance di questo segmento.

TABELLA 17 - Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Fiumicino

	UdM	2024	2023	Δ% ('24 vs '23)
Spesa media Retail	€/pax partente	22,3	20,2	+10%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	7,04	6,8	+5%

TABELLA 18 - Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Ciampino

	UdM	2024	2023	Δ% ('24 vs '23)
Spesa media Retail	€/pax partente	7,2	6,2	+15%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	5,3	4,9	+7%

La spesa media per passeggero ha registrato sullo scalo di Fiumicino un importante miglioramento rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda il segmento Retail, dove si registra una crescita del +10%, si evidenzia l'impatto positivo nell'area Est, generato dalle nuove aperture della Piazza Est e dell'AVC T1, avvenute sia nel secondo semestre del 2024 che negli ultimi mesi del 2023 con effetto anno pieno sul 2024. Anche nell'area Ovest si registrano incrementi positivi dovuti al più ampio progetto di rinnovo dell'area commerciale Extra-Schengen che si pone come obiettivo di migliorare il posizionamento dell'offerta nel segmento "Luxury". Tra i nuovi brand introdotti si segnalano: Saint Laurent, Cartier, Golden Goose, Pomellato, Boggi Piquadro e Lancel. Sono stati rinnovati diversi store, tra cui Moncler, Salvatore Ferragamo, Max Mara, Dolce e Gabbana e Tod's.

Relativamente alle attività del segmento Food&Beverage, dove si registra una crescita del +4%, si segnala l'apertura di Costa Caffè (area d'imbarco E11-E44), l'apertura della "Terrazza" Eataly (Area EST) e il rifacimento dello store di Venchi (in area AVC T3), oltre che l'apertura di diversi temporary store presso le aree d'imbarco A. Nel mese di dicembre 2024 è stata inaugurata la nuova area Food&Beverage di circa 800 metri quadrati presso la radice dell'area d'imbarco A1-A10.

Sullo scalo di Ciampino, il segmento Retail ha beneficiato dell'apertura delle nuove attività Relay, nonché il miglioramento dell'offerta commerciale del Food&Beverage, generando un incremento di spesa per passeggero del +7%.

Advertising

Nel 2024 la linea di business ha generato 13,7 milioni di euro di ricavi, in netta crescita rispetto al 2023 (+41%). L'impatto positivo dei ricavi generati dal business Advertising, è dovuto principalmente allo sviluppo di progetti innovativi, tra i quali in particolare la brandizzazione interna ed esterna dei pontili d'imbarco dello scalo di Fiumicino. È stata inoltre rivisitata la proposta commerciale, con l'obiettivo di

innalzare il posizionamento degli asset sul mercato pubblicitario, anche attraverso l'ulteriore sviluppo di impianti e soluzioni digitali, volto ad incrementare l'ingaggio dei passeggeri massimizzando la redditività degli spazi. In aggiunta, è stata rafforzata l'attività commerciale, tanto in Italia quanto all'estero, con l'obiettivo di incrementare la base clienti, anche a livello internazionale, con particolare riferimento alle categorie finance e fashion, supportata da una rinnovata capacità di realizzazione di prodotti e progetti ad hoc in linea con le esigenze dei singoli clienti.

Real Estate

La BU Commercial ha in gestione anche i contratti (ed i ricavi) provenienti dalle sub-concessioni immobiliari di spazi e manufatti presenti sugli scali di Fiumicino e Ciampino costituiti essenzialmente da: Uffici direzionali, Hangar, Palazzine tecniche ed officine, Training Center, Magazzini e Parcheggi.

Le sub-concessioni sono sia di fabbricati cielo-terra o - più frequentemente - di porzioni di essi, sia di terreni sui quali il sub-concessionario sviluppa fabbricati secondo le proprie necessità.

È stato potenziato il sottosistema training aeronautico di Fiumicino, inaugurando un training center, che prevede l'utilizzo di tre simulatori. Al momento sono già attivi due simulatori su tre che quotidianamente effettuano sessioni di training per l'addestramento dei piloti. È stato parzialmente riordinato il sistema di Manutenzione Automezzi e messi a reddito oltre l'89% dei relativi asset class. Le attività per la realizzazione di nuovi uffici landside ed airside, di nuovi hangar sullo scalo di Ciampino e di ristrutturazione di fabbricati esistenti ad uso magazzino avviate nel corso del 2023 sono proseguite regolarmente e avranno effetto nel corso del 2025 con piena resa nel 2026. Al fine di aumentare ulteriori servizi per il passeggero, è in corso di finalizzazione la realizzazione di una struttura per l'accoglienza giornaliera e di breve-media durata, dedicata agli animali domestici. Sono state avviate altre iniziative in ambito Lounge, Spazi tecnici ed Officine il cui completamento – per alcune - è previsto già nel 2025.

Real Estate - Uffici

Il comparto uffici dell'aeroporto di **Fiumicino** si sviluppa prevalentemente in Landside ove sono presenti due Torri ufficio e due fabbricati di Uffici Direzionali che nell'ultimo anno hanno sostanzialmente raggiunto la piena saturazione di occupancy. Anche in Airside ed in Cargo sono presenti uffici (anche parcellizzati in porzioni di asset class differenti) e sono spazi a supporto essenzialmente di attività operative.

Real Estate – Cargo e Logistica

Gli operatori del settore cargo e logistico sono concentrati nel quadrante nord-est dell'aeroporto di **Fiumicino** ed in piccola parte presso quello di **Ciampino**. Dal mese di Ottobre 2024 è stata perfezionata la subconcessione di un magazzino situato

presso l'aerostazione merci di **Fiumicino**, che ha consentito lo spostamento dell'operatività di uno dei due operatori ancora operativi presso lo scalo di **Ciampino**.

Real Estate – Polo manutenzione aeronautica e Hangar

Il sistema aeroportuale di **Fiumicino** e **Ciampino** ha a disposizione complessivamente circa 190.000 mq di hangar dedicati ad attività di manutenzione aeronautica, oltre a circa 130.000 mq dedicati principalmente ad attività di manutenzione, officine, magazzini. Nel 2024 è stata avviata la riqualificazione degli Hangar 2 e 7. Sul sedime di **Ciampino** è stata completata l'attività di demolizione e prosegue quella di ricostruzione di un hangar ad uso commerciale per circa 4.000 mq.

TABELLA 19 - Principali ricavi delle attività Real Estate del Gruppo ⁶

	UdM	2024	2023	Δ% (‘24 vs ‘23)
Canoni uffici ⁷	€/000	2.562	2.173	18%
Canoni cargo e logistica	€/000	5.552	5.646	-2%
Canoni polo manutentivo	€/000	9.891	9.424	5%
Canoni Altro	€/000	20.157	18.041	12%
Totale canoni	€/000	38.162	35.284	8%

Numeri chiave del Real Estate

- 592.000 mq under management;
- 94 % occupancy;

Interventi terminal:

- 47 iniziative concluse nel corso dell'esercizio, per una superficie complessiva pari a circa 6.500 mq;
- 14 iniziative in corso nel mese di dicembre, per una superficie complessiva pari a circa 3.150 mq.

Interventi fuori terminal:

- 19 iniziative concluse nel corso dell'esercizio, per una superficie complessiva pari a circa 30.500 mq;
- 56 iniziative in corso nel mese di dicembre, per una superficie complessiva pari a circa 186.000 mq.

In sviluppo:

- fuori terminal per una superficie complessiva di 72.500 mq circa con 3 iniziative maggiori (OPEN FCO Smart Workplace, Dog Relais, Polo Logistico).

Mobility

Il business Mobility ha per oggetto la gestione della sosta e dei parcheggi in ambito aeroportuale nelle sue componenti parcheggi per passeggeri, operatori aeroportuali, soggetti esercenti attività di noleggio veicoli e operatori del Trasporto Pubblico di Linea (TPL – bus) e non (TPNL – taxi ed NCC) e i relativi servizi accessori quali le ricariche elettriche.

Il mercato potenziale degli utenti dei parcheggi di **Fiumicino** e **Ciampino** è rappresentato da coloro che possono ragio-

nevolmente raggiungere o lasciare il sistema aeroportuale romano in auto o in moto e pertanto rientranti nella cosiddetta “catchment area”, popolata dai potenziali passeggeri originanti dagli scali romani, corrispondente oggi ad una superficie con un raggio di circa 250 km sugli assi viari intorno alla città di Roma.

Il numero degli stalli auto equivalenti tariffati è di 20.420 suddivisi nelle seguenti categorie di parcheggio:

- per passeggeri (FCO): Breve Sosta, Multipiano e Lunga Sosta per complessivi 9.470 posti auto;
- per operatori (FCO) per complessivi 6.500 posti auto;
- per passeggeri (CIA) con 1.000 posti auto;
- per operatori (CIA) con 700 posti auto;
- per servizi in sub-concessione destinati agli autonoleggiatori per un totale di 1.400 posti auto;
- per il Traporto Pubblico di Linea (TPL) con 150 posti bus;
- per il Trasporto Pubblico Non di Linea (TPNL) con 1.200 posti auto.

Nel corso del 2024, grazie alle azioni operative e commerciali messe in atto, fra queste la piena implementazione del Revenue Management System sia per le soste prenotate che per quelle occasionali, le transazioni parcheggi sono aumentate rispetto al 2023 del +7,2% e i ricavi del +17,7%.

Nel corso del 2024, è proseguita la digitalizzazione del servizio parcheggi, migliorando l'app easy Parking con l'inserimento della sessione ricariche elettriche e il sito di prenotazione, prestando particolare attenzione alla modernizzazione dei sistemi per migliorare la Customer Experience. Le principali iniziative incluse nel Piano di Sviluppo finalizzate al miglioramento delle attività e della qualità dei servizi, sono proseguite anche nel 2024.

Nel dettaglio:

- miglioramento della Customer Experience attraverso maggiori informazioni sulle abitudini dei clienti anche grazie ai dati di city analytics di Windtre, analisi del comportamento di acquisto e della Customer Journey e User Experience, comunicazione più efficace delle caratteristiche dell'offerta ADR Mobility a marchio easyParking, adeguamento della segnaletica stradale, riqualificazione delle zone di sosta e consolidamento dei miglioramenti sul servizio navetta;

- supporto all'espansione dei ricavi per mezzo del sistema di Revenue Management, la revisione delle tariffe, il miglioramento delle partnership con i vettori, lo sviluppo di Value Added Services e il rilancio del parcheggio Lunga Sosta e dei servizi Premium, l'incremento degli stalli messi a disposizione degli autonoleggiatori che ha permesso di agevolare la crescita di questo segmento sia come canoni che come royalties;
- apertura nel sedime dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino del nuovo parcheggio P Terminal scoperto da 635 posti auto;
- contenimento dei costi tramite un sistema di Parking Management state of the art e investimenti mirati all'aumento della produttività e alla riduzione della micro-difettosità e soprattutto delle chiusure operate durante la pandemia per ridurre costi del personale e di energia;
- lancio delle prime azioni in ambito e-mobility con la definizione per la società controllata ADR Mobility dei ruoli di Charging Point Operator (CPO) e di Mobility Service Provider (MSP) con la relativa iscrizione alla piattaforma di e-roaming Hubject e la messa in servizio di complessivi 400 punti di ricarica fast e ultra-fast.
- per quanto concerne l'attività di marketing a supporto del brand easy Parking, è migliorato il sito mobile ed è proseguita l'attività di web marketing a supporto del servizio di booking-on-line.

Nel corso del 2024 è continuata l'azione di stipula di nuovi contratti per il portale B2B “4Corporate” e il lancio della nuova app per pagamenti su device mobili.

⁶ I dati fanno riferimento ai canoni (no royalties e utenze) ed escludono le partite intercompany.
⁷ Nella categoria uffici sono considerati gli uffici 1 e uffici 2 della Torre e terminal FCO.

TABELLA 20 - Dati relativi al Business Parking di ADR al 31.12.2024

	UdM	2024	2023	2022
Revenue Parking cash	€/000	29.042	24.682	18.067
Totale Tickets	n.	1.995.358	1.860.835	1.539.325
Costo del Ticket medio	€	14,7	13,3	11,7
Durata media di parcheggio	h	19,7	17,2	16,2

Si è mantenuto l'aumento delle durate medie delle soste e di conseguenza del ticket medio visto nel 2022 e 2023 con uno spostamento delle transazioni verso soste più lunghe di passeggeri verso accompagnatori, passando da 18 ore medie a 20 ore medie a conferma del

fatto che il viaggio aereo è stato fatto con stazionamenti nella destinazione più lunghi. Questo fatto, con l'ausilio delle politiche di Revenue Management, ha contribuito all'incremento del ticket medio dell'11% rispetto al 2023.



5.1.3 INFRASTRUTTURE

Nel 2024 è proseguita l'intensa campagna di rinnovamento delle infrastrutture Terminal dello scalo di Fiumicino, con importanti rilasci infrastrutturali che hanno sostenuto la repentina crescita dei volumi di traffico.

In particolare, proseguono gli interventi di riqualificazione del Terminal 3, che rappresentano il più grande e complesso intervento di adeguamento normativo e funzionale su un'infrastruttura operativa affrontato da ADR. L'iniziativa vede la realizzazione di due macrofasi, la prima delle quali è stata conclusa nel 2023, mentre la seconda vedrà la sua conclusione nel corso del 2025. Le aree ristrutturare si presenteranno rinnovate architettonicamente con finiture di pregio e impatto e, a quota partenze, si avrà una maggiore ariosità, grazie all'aumento dell'altezza utile dovuta alla modifica dei controsoffitti. Nella hall "partenze", nel mese di giugno 2024, è stata rilasciata in operativo un'ulteriore isola check-in (isola C) riconfigurata con design innovativo e nuova tecnologia "a doppio collettore", in linea con i rilasci del 2023. A tale isola sono stati aggiunti ulteriori 20 desk provvisori allo scopo di garantire i consueti livelli operativi e qualitativi di servizio per sopperire alla temporanea indisponibilità di alcune isole check-in oggetto di ristrutturazione.

Anche a quota arrivi si è avuto il rilascio di un ulteriore nastro nel mese di giugno 2024, destinato al traffico extra-Schengen.

Nel corso dell'anno si è avuto anche il completamento

dell'ultima tranches del c.d. "programma Hub Est". Presso la departure lounge domestico-Schengen del T1, inaugurata e operativa già dal 2023, è stata completata l'area commerciale arricchita con l'apertura degli ultimi punti food e retail. Tale area è quella in cui il passeggero attende il tempo della "call forward" prima dell'imbarco.

Nell'ottica di perseguire la campagna di ammodernamento delle aree di imbarco, a partire dal mese di ottobre 2023 l'area di imbarco A1-10 (ex molo D) è stata chiusa al traffico passeggeri con la finalità di realizzare un intervento di profonda riqualificazione funzionale e impiantistica oltre che di adeguamento normativo (antincendio e sismico). Nel corso del 2024, oltre al completamento della fase di progettazione, sono stati anticipati e per lo più completati gli interventi propeutici di bonifica e demolizione selettiva delle aree e del vecchio impianto di smistamento bagagli.

Infine, in funzione dell'evoluzione del traffico riscontrata nella summer 2023 e visti gli scenari di traffico per la summer 2024 e 2025 (anno giubilare), è stato realizzato un intervento di recovery capacitivo teso a sopperire alla temporanea indisponibilità dei gate di imbarco del Molo D durante i lavori. Infatti, nel mese di aprile 2024 sono state completate le opere che consentono l'utilizzo delle prime 3 gate dell'area di imbarco A1-10 in configurazione provvisoria e le piazzole sul lato ovest del molo in modalità remota.

Tutti gli interventi realizzati ed in corso sono ispirati ai principi di sostenibilità ed innovazione che guidano ogni fase di progettazione e realizzazione delle opere. Le soluzioni attuate permettono infatti l'ottenimento di certificazioni in ambito di edilizia sostenibile quali il LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) o BREAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method).

Per quanto riguarda il sistema piste, è stata completata nel mese di novembre 2024, la riqualificazione della pista di volo 07/25 (pista 2), infrastruttura centrale nell'assetto airside dello scalo di Fiumicino, gestendo la maggior parte delle operazioni di decollo. Per minimizzare l'impatto operativo derivante dall'intervento che ha comportato la chiusura della pista, i lavori sono stati svolti in modo continuativo (h24) per tre settimane. L'intervento ha visto il rifacimento completo delle pavimentazioni con l'utilizzo di un bitume altamente innovativo, progettato per resistere ad elevate temperature (scenari climatici al 2040).

In tema di sostenibilità ambientale e decarbonizzazione, è in completamento la realizzazione della solar farm di pista 3, una delle più ambiziose iniziative del nostro percorso di sviluppo sostenibile, fondamentale nella sfida della transizione energetica, con una partnership tra ADR ed Enel X. Sarà questo il più grande impianto fotovoltaico in autoconsumo realizzato in un aeroporto europeo. Il nuovo impianto, altamente innovativo e realizzato con le migliori tecnologie oggi a disposizione, sarà composto da circa 55.000 pannelli fotovoltaici di ultima generazione posizionati su un'area di 340.000

mq. La potenza erogata sarà di 22 MWp, dei quali circa 17 MWp installati entro la fine del 2024, e riuscirà a produrre a regime circa 32 GWh di energia rinnovabile all'anno. È altresì completato il primo stralcio dei lavori di realizzazione delle pensiline fotovoltaiche di copertura presso il parcheggio lunga sosta che avrà una potenza installata al completamento dell'opera di 5.6 MWp. È stata inoltre bandita la gara europea per la realizzazione di una ulteriore solar farm della potenza di 7.2 MWp da posizionare lungo il lato est della pista di volo n°1.

Nell'ambito dello sviluppo di iniziative volte a favorire la "mobilità green", ADR ha avviato un piano di installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli a trazione elettrica di handler, addetti aeroportuali, passeggeri/accompagnatori, che ha visto già a fine 2024 oltre 400 punti di ricarica (PdR) rilasciati, e ulteriori 600 previsti tra il 2025 ed il 2026.

Per potenziare, inoltre, l'offerta di spazi ad uso ufficio, prosegue la costruzione della terza torre uffici denominata "Open", il cui completamento è previsto entro il 2025. L'edificio, sito in prossimità del Terminal 1, direttamente connesso al parcheggio multipiano A e la cui superficie totale supera i 16.000 mq, offrirà spazi su più livelli organizzati in uffici, sale riunioni, aree comuni ed aree break. La superficie esterna sarà caratterizzata da una facciata continua interamente vetrata, inclinata verso l'esterno che ne sottolinea la dinamicità ottenuta anche attraverso l'alternanza di due tipi di vetri di colorazione diverse. Anche il progetto di Open è ispirato ai principi di sostenibilità ed innovazione, avendo come target l'ottenimento della certificazione LEED Gold.



5.1.4 ADEGUAMENTI E MODIFICHE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO

TABELLA 21 - Modifiche del quadro normativo di riferimento

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	DPCM 8 giugno 2023	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino

Note:
Il DPCM contiene l'elenco degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo 2025 considerati essenziali ed indifferibili (All.1 al DPCM). In relazione a tale DPCM, la realizzazione di Percorsi Ciclopedonali di connessione tra l'Aeroporto e il comune di Fiumicino (da realizzarsi con fondi ADR) sul sedime aeroportuale, è stata approvata in conferenza di servizi in data 25 ottobre 2023 ed i relativi lavori saranno ultimati entro il 2025.

AUTORITA' PER LA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI – SISTEMI TARIFFARI	FCO	Delibera n. 83/2024 e Delibera n. 145/24 "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023" Delibera n. 147/2024 "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024 - 2028. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 63/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023."	Applicazione dei corrispettivi regolati per il periodo 2024 -2028
--	-----	--	---

Note:
L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con delibera n. 83/24, del 17 giugno 2024, ha accertato la conformità della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2024-2028 relativamente a Fiumicino, approvata a maggioranza in sede di consultazione con gli utenti, pur con l'applicazione di alcuni correttivi.

Il vettore Ryanair ha impugnato al TAR Piemonte la delibera ART n. 83/24 chiedendone l'annullamento; l'udienza di merito è fissata al 17 giugno 2025.

ADR ha provveduto a dare seguito ai correttivi richiesti da ART e, il 18 dicembre 2024, con Delibera n.185/24, ART ha quindi deliberato, per lo scalo di Fiumicino, la conformità definitiva della proposta tariffaria ADR ai modelli tariffari approvati dall'Autorità.

La procedura relativa alla proposta tariffaria per l'aeroporto di Ciampino non ha invece visto il raggiungimento di un'intesa tra gestore ed utenti nella procedura di consultazione di marzo 2024.

A seguito della mancata intesa e della pubblicazione (il 19 aprile 2024) della proposta tariffaria sul sito web di ADR, il vettore Ryanair DAC - in data 8 maggio 2024 - ha presentato ad ART un'Istanza di risoluzione della controversia, così come prevista nei Modelli dell'Autorità.

ART ha avviato il relativo procedimento che si è chiuso il 7 novembre 2024 con la delibera n. 147/24. Con tale atto l'ART ha deliberato la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024-2028 per l'aeroporto di Ciampino, condizionata all'applicazione di alcuni correttivi.

In ottemperanza a tale delibera ADR sta dando attuazione ai correttivi richiesti e sta inoltre procedendo ad una ulteriore consultazione con gli utenti di Ciampino - aperta il 31 dicembre 2024 e la cui chiusura è prevista nel mese di marzo 2025. Ai sensi della delibera 147/24, l'applicazione dei nuovi corrispettivi sullo scalo di Ciampino decorrerà dal 1° giugno 2025.

Il vettore Ryanair ha impugnato al TAR Piemonte la delibera n.147/24 e si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA - LIMITAZIONI	FCO	Provvedimento ENAC n. 37 del 15 luglio 2022 di conferma del Provvedimento DG con cui è stata predisposta la limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra per lo scalo Leonardo da Vinci di Fiumicino n. 27/72014	Limitazione del mercato dei servizi di handling di rampa sullo scalo di FCO

Note:
Il bando della gara di selezione per i prestatori di servizi di assistenza a terra è stato pubblicato in data 18 novembre 2022 ed a gennaio 2023 è stata avviata la procedura di gara per tali operatori, mentre la richiesta di manifestazione di interesse rivolta agli autoproduttori, a gennaio 2023 è andata deserta.

La gara è stata esperita ed aggiudicata da ADR con la seguente graduatoria finale: Aviapartner Handling, Airport Handling, Aviation Services.

La sottoscrizione del contratto con gli aggiudicatari e, quindi, l'avvio del nuovo ciclo di limitazione, è stata posticipata all'esito del giudizio innanzi al TAR Lazio, proposto da Swissport Italia S.p.A., in qualità di concorrente non aggiudicatario.

All'esito del giudizio positivo da parte del TAR Lazio del 29 ottobre 2024 rispetto al ricorso presentato da Swissport, è stata confermata da parte di ADR la graduatoria finale.

Swissport ha presentato nuovo ricorso avanti al TAR Lazio all'esito della fase di rivalutazione richiesta da quest'ultimo.

In data 21 novembre 2024, Swissport ha altresì presentato appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR n. 19070/2024, recante domanda cautelare.

A seguito del mancato accoglimento delle istanze cautelari - presentate da Swissport al Consiglio di Stato ed al TAR Lazio - rispettivamente del 12 e del 20 dicembre u.s., ADR ha stipulato i contratti per lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra con le tre società aggiudicatarie della procedura, nonché ha richiesto formalmente a Swissport (operatore uscente) il rilascio dei beni connessi e strumentali alle attività oggetto di limitazione.

L'udienza pubblica per la trattazione al Consiglio di Stato è fissata al 20 marzo 2025.

Il nuovo periodo di limitazione prenderà avvio il 19 febbraio 2025, come comunicato da ENAC.

ADDITIONALI AI DIRITTI AEROPORTUALI	FCO	Legge 30 dicembre 2024, n.207 art. 1, commi 744 e 745 (Legge di Bilancio 2025)	Incremento addizionali su diritti di imbarco passeggeri
-------------------------------------	-----	--	---

Note:
Con l'art. 1, comma 745 viene disposto, con decorrenza 1° aprile 2025, l'incremento dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri - di cui alla L. n. 350/2003 - di €0,50 a passeggero imbarcato su voli con destinazione fuori dall'Unione Europea.

Tale incremento è destinato al comune o ai comuni nel cui territorio è situato il sedime di un aeroporto con volume di traffico pari o superiore a 10 milioni di passeggeri annui.

Il comma 744 dell'art.1 modifica invece le procedure di accertamento e versamento dell'addizionale comunale.



5.2

Performance economico, patrimoniale e finanziaria

5.2.1 PREMESSA

A far data dal 1° luglio 2024, hanno avuto decorrenza gli effetti dell’acquisto del ramo d’azienda “servizi di ingegneria aeroportuale” di SPEA Engineering S.p.A. da

parte della società ADR Ingegneria S.p.A., il cui contratto di acquisto è stato formalizzato in data 26 giugno 2024.

Non si rilevano variazioni dell’area di consolidamento rispetto al 31 dicembre 2023.

5.2.2 GESTIONE ECONOMICA CONSOLIDATA

TABELLA 22 Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023	Delta	Delta %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	1.066.097	878.454	187.643	21,4%
<i>Ricavi aviation</i>	735.020	609.040	125.980	20,7%
<i>Ricavi non aviation</i>	331.077	269.414	61.663	22,9%
Ricavi per servizi di costruzione	227.427	240.534	(13.107)	(5,4%)
Altri ricavi operativi	15.010	10.953	4.057	37,0%
TOTALE RICAVI	1.308.534	1.129.941	178.593	15,8%
Costi esterni gestionali	(217.545)	(194.267)	(23.278)	12,0%
Costi totali dei servizi di costruzione	(210.409)	(228.288)	17.879	(7,8%)
Canoni concessori	(45.480)	(37.595)	(7.885)	21,0%
Costo del personale netto	(206.974)	(198.748)	(8.226)	4,1%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	973	(1.072)	2.045	(190,8%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(679.435)	(659.970)	(19.465)	2,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	629.099	469.971	159.128	33,9%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(134.832)	(120.677)	(14.155)	11,7%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(43.289)	(32.473)	(10.816)	33,3%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	450.978	316.821	134.157	42,3%
Proventi (oneri) finanziari	(24.021)	(34.917)	10.896	(31,2%)
Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(1.353)	(871)	(482)	55,3%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	425.604	281.033	144.571	51,4%
Imposte	(126.431)	(83.288)	(43.143)	51,8%
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	299.173	197.745	101.428	51,3%
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	0	(4.317)	4.317	(100%)
UTILE (PERDITA) DELL’ESERCIZIO	299.173	193.428	105.745	54,7%
Utile (perdita) dell’esercizio di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0%
UTILE (PERDITA) DELL’ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	299.173	193.428	105.745	54,7%

Ricavi

Il sensibile incremento del traffico registrato nell’esercizio (passeggeri +19% rispetto al 2023) si è riflesso sui Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 1.066,1 milioni di euro, che si incrementano, rispetto all’esercizio a confronto, del 21,4%. Crescono in particolare sia le attività aviation (+20,7%) che quelle commerciali (+25,6%), le prime principalmente per effetto volumi, e solo marginalmente per le nuove tariffe aeroportuali che sono state applicate su Fiumicino a partire dal 21 giugno, mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell’andamento delle sub-concessioni commerciali stimolato, oltre che dall’andamento del traffico, anche da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri in particolare nel segmento luxury nell’ambito Extra-Schengen. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni immobiliari, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 227,4 milioni di euro e registrano un decremento di 13,1 milioni di euro, rispetto all’esercizio a confronto nel quale si era registrata un’accelerazione dei lavori per l’apertura di nuove infrastrutture.

Gli altri ricavi operativi, pari a 15,0 milioni di euro, si incrementano di 4,1 milioni di euro rispetto all’esercizio a confronto sostanzialmente per effetto dell’indennizzo ricevuto in relazione all’esito positivo esito di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 217,5 milioni di euro e registrano un incremento di 23,3 milioni di euro rispetto all’esercizio a confronto riconducibile all’espansione dei volumi di traffico ed all’apertura di nuove infrastrutture (aprile 2023), con conseguente aumento dei costi di funzionamento, nonché ai maggiori costi per manutenzioni.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 210,4 milioni di euro, sono diminuiti di 17,9 milioni di euro rispetto all’esercizio a confronto, coerentemente con l’andamento dei rispettivi ricavi. Tale voce include sia i costi esterni sia il co-

sto del personale dedicato ai lavori eseguiti nell’esercizio su infrastrutture in concessione.

L’onere per Canoni concessori, direttamente correlato all’andamento del traffico, ammonta a 45,5 milioni di euro, in aumento, rispetto all’esercizio a confronto, di 7,9 milioni di euro.

Il Costo del personale netto⁸ risulta pari a 207,0 milioni di euro, con un incremento del 4,1% (+8,2 milioni di euro), correlato alla crescita del volume delle attività gestite, con un conseguente aumento degli organici.

Gli (Accantonamenti) riassorbimenti ai fondi per rischi ed oneri sono pari a +1,0 milioni di euro per l’effetto del riassorbimento di fondi preesistenti (-1,1 milioni di euro registrati nel 2023).

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 629,1 milioni di euro, in aumento di 159,1 milioni di euro rispetto al 2023.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 134,8 milioni di euro (+14,2 milioni di euro rispetto all’esercizio a confronto) e sono rappresentati principalmente dall’ammortamento della concessione aeroportuale, di cui è titolare la Capogruppo ADR. L’incremento, rispetto al 2023, è attribuibile all’entrata in esercizio di nuove infrastrutture ed impianti.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 43,3 milioni di euro (32,5 milioni di euro nell’esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 43,2 milioni di euro (31,6 nell’esercizio a confronto), in aumento di 11,6 milioni di euro attribuibile principalmente per effetto degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale relativi a nuove infrastrutture di recente entrata in esercizio. Tale incremento è stato parzialmente

⁸ Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

- compensato dall'effetto dell'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi che ha determinato un minore impatto sull'accantonamento del 2024 rispetto all'esercizio precedente;
- accantonamento del fondo svalutazione crediti, pari a 0,1 milioni di euro (accantonamento per 0,9 milioni di euro nell'esercizio a confronto).

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 451,0 milioni di euro (316,8 milioni di euro nel 2023).

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 24,0 milioni di euro, si riducono di 10,9 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per l'incremento degli interessi attivi bancari (+7,7 milioni di euro) in relazione al maggior tasso attivo medio ottenuto sugli investimenti della liquidità, ma anche per la diminuzione degli oneri finanziari per effetto sia del rimborso a scadenza delle onerose obbligazioni A4 - intervenuta a fine febbraio 2023 - e della cessazione dei relativi derivati di copertura (+2,9 milioni di euro), che del rimborso anticipato del prestito BNL avvenuto a luglio 2023 (+4,8 milioni di euro). Tali effetti sono stati parzialmente compensati dagli in-

teressi relativi al nuovo prestito obbligazionario emesso a luglio 2023.

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

Tale voce è pari a -1,4 milioni di euro e include la svalutazione della partecipazione nella società a controllo congiunto UrbanV S.p.A. Nel 2023, il saldo della voce risulta pari a -0,9 milioni di euro per effetto della svalutazione di 0,6 milioni di euro della partecipazione in UrbanV S.p.A. e di 0,2 milioni di euro della partecipazione in SPEA Engineering S.p.A., classificata nell'esercizio a confronto tra le società collegate. Con riferimento a SPEA Engineering S.p.A., si segnala che, in data 26 giugno 2024, è stata ceduta la quota del 19% del capitale della società, ad un prezzo in linea con il valore di carico a fine esercizio 2023; la partecipazione residua dell'1% è stata, pertanto, classificata tra le Altre imprese.

Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite pari a 126,4 milioni di euro (83,3 milioni di euro nell'esercizio a confronto), il Gruppo ADR ha conseguito, nel 2024, un risultato economico pari a +299,2 milioni di euro rispetto ad un utile netto di 193,4 milioni di euro del 2023.

TABELLA 23 - Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	299.173	193.428
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	1.073	(2.873)
Effetto fiscale	(257)	689
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	816	(2.184)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(128)	(346)
Effetto fiscale	32	83
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	(212)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(96)	(475)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	388	3.399
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	1.108	740
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	300.281	194.168
di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	300.281	194.168
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0



5.2.3 GESTIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

TABELLA 24 - Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)		31.12.2024	31.12.2023	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	2.795.978	2.675.056	120.922
	Immobilizzazioni materiali	71.133	62.552	8.581
	Immobilizzazioni finanziarie	13.961	13.671	290
	Attività per imposte anticipate	29.716	31.225	(1.509)
	Altre attività non correnti	551	519	32
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.911.339	2.783.023	128.316
	Attività commerciali	280.017	247.756	32.261
	Altre attività correnti	17.407	31.415	(14.008)
	Attività per imposte correnti	0	36	(36)
	Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita	0	950	(950)
	Passività commerciali	(270.623)	(231.180)	(39.443)
	Altre passività correnti	(226.247)	(210.904)	(15.343)
	Passività per imposte correnti	(81.320)	(47.067)	(34.253)
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(280.766)	(208.994)	(71.772)
	Fondi per benefici per dipendenti	(2.861)	(2.300)	(561)
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(58.739)	(52.473)	(6.266)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(7.737)	(5.364)	(2.373)
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(69.337)	(60.137)	(9.200)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(350.103)	(269.131)	(80.972)
	Passività non correnti	(180.163)	(208.266)	28.103
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(180.163)	(208.266)	28.103
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.381.073	2.305.626	75.447
	Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.015.259	1.208.830	(193.571)
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G	PATRIMONIO NETTO	1.015.259	1.208.830	(193.571)
	Passività finanziarie non correnti	1.952.074	1.985.650	(33.576)
	Altre attività finanziarie non correnti	(45.398)	(38.210)	(7.188)
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.906.676	1.947.440	(40.764)
	Passività finanziarie correnti	63.881	64.927	(1.046)
	Attività finanziarie correnti	(604.743)	(915.571)	310.828
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(540.862)	(850.644)	309.782
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.365.814	1.096.796	269.018
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.381.073	2.305.626	75.447

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2024 è pari a 2.911,3 milioni di euro e si incrementa di 128,3 milioni di euro rispetto alla fine del 2023 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+120,9 milioni di euro), in relazione principalmente agli investimenti dell'esercizio (249,3 milioni di euro) e agli acconti corrisposti ai fornitori (9,8 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (121,5 milioni di euro) e dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 9,0 milioni di euro, nonché dalla riclassifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al "diritto di subentro", pari a 7,7 milioni di euro; tale importo corrisponde al valore contabile residuo non ancora ammortizzato relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco B e del completamento dei lavori relativi ad Hub Est che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale;
- aumento delle Immobilizzazioni materiali (+8,6 milioni di euro), per effetto degli investimenti dell'esercizio (22,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (13,3 milioni di euro);
- incremento delle Immobilizzazioni finanziarie (+0,3 milioni di euro) sostanzialmente per effetto della sottoscrizione da parte di ADR dell'aumento di capitale sociale deliberato dalla società a controllo congiunto UrbanV S.p.A. per 2,4 milioni di euro, parzialmente compensato dalla svalutazione della partecipazione nella stessa società per 1,6 milioni di euro in relazione ai risultati conseguiti (con l'utilizzo del fondo stanziato nel 2023 per 0,3 milioni di euro), nonché dalla cessione dell'intera partecipazione in Aeroporto di Genova S.p.A. (15%) intervenuta nel mese di agosto 2024 (-0,5 milioni di euro).

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 280,8 milioni di euro, in diminuzione di 71,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto combinato degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 280,0 milioni di euro e si incrementano di 32,3 milioni di euro rispetto alla fine

del 2023 per effetto dell'incremento dei volumi di attività.

- Le Altre attività correnti si riducono di 14,0 milioni di euro principalmente per l'incasso del credito IVA chiesto a rimborso dalla Capogruppo nel 2023 (-12,0 milioni di euro) e per la riduzione dei crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) per effetto dell'incasso del terzo Interim Payment relativo alle call 2016 e 2017 (-2,5 milioni di euro).
- Le Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita risultano azzerate rispetto ad un saldo di 0,9 milioni di euro di fine 2023 per effetto della già citata cessione della quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A.
- Le Passività commerciali si incrementano di 39,4 milioni di euro per effetto dei maggiori debiti commerciali verso fornitori per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente e dell'incremento degli anticipi ricevuti da clienti.
- Le Altre passività correnti si incrementano complessivamente di 15,3 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto di:
 - un incremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 3,4 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;
 - un incremento dei debiti verso il personale di 5,8 milioni di euro e dei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale di 1,9 milioni di euro attribuibile all'incremento dei debiti con scadenza a breve;
 - un incremento del debito per canone concessorio di 2,7 milioni di euro in relazione alla quota maturata nell'anno, al netto del pagamento della seconda rata del 2023, effettuato a gennaio 2024 e del pagamento del saldo 2023 e della prima rata del 2024, effettuati a luglio 2024.
- Le Passività per imposte correnti si incrementano di 34,3 milioni di euro sostanzialmente per la stima del carico fiscale IRES e IRAP dell'esercizio, al netto del pagamento del saldo IRES e IRAP 2023 e degli acconti IRES e IRAP 2024.

TABELLA 25 - Quota corrente fondi e passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	12.309	13.762	(1.453)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	218.233	229.865	(11.632)
Altri fondi per rischi e oneri	16.380	21.761	(5.381)
TOTALE	246.922	265.388	(18.466)
di cui:			
- Quota corrente	69.337	60.137	9.200
- Quota non corrente ⁹	177.585	205.251	(27.666)

⁹ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 2.578 mila euro al 31.12.2024 e 3.015 mila euro al 31.12.2023.

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 decrementa di 11,6 milioni di euro, rispetto al saldo di fine 2023, per effetto degli utilizzi operativi parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'esercizio.

Gli altri fondi per rischi ed oneri si decrementano di 5,4 milioni di euro per effetto dei riassorbimenti ed utilizzi dell'anno, parzialmente compensati dagli accantonamenti.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.381,1 milioni di euro al 31 dicembre 2024, in aumento di 75,4 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.015,3 milioni di euro e si decrementa di 193,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 sostanzialmente per effetto del pagamento del saldo dei dividendi 2023 (120,1 milioni di euro), del pagamento dell'acconto sui dividendi 2024 (129,4 milioni di euro) e della distribuzione di riserve di utili a nuovo (242,7 milioni di euro) parzialmente compensato dal risultato economico complessivo dell'esercizio (+300,3 milioni di euro). La variazione riflette, inoltre, l'effetto derivante dall'acquisto del ramo d'azienda "servizi di ingegneria aeroportuale" di SPEA Engineering S.p.A. da parte della società ADR Ingegneria S.p.A. L'operazione è stata classificata come operazione tra società appartenenti allo stesso Gruppo di controllo (cd "under common control"), per cui la differenza tra il prezzo pagato da ADR Ingegneria e il valore contabile delle attività nette acquisite è stata imputata ad una riserva di patrimonio netto per -1,7 milioni di euro.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 si è attestato a 1.365,8 milioni di euro, in aumento di 269,0 milioni di euro rispetto alla fine del 2023.

TABELLA 26 - Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Delta
Passività finanziarie non correnti	1.952.074	1.985.650	(33.576)
Prestiti obbligazionari	1.611.704	1.606.493	5.211
Finanziamenti a medio-lungo termine	338.666	377.960	(39.294)
Altre passività finanziarie non correnti	1.704	1.197	507
Altre attività finanziarie non correnti	(45.398)	(38.210)	(7.188)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.906.676	1.947.440	(40.764)
Passività finanziarie correnti	63.881	64.927	(1.046)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	63.881	63.949	(68)
Strumenti finanziari derivati	0	978	(978)
Attività finanziarie correnti	(604.743)	(915.571)	310.828
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(599.455)	(909.306)	309.851
Altre attività finanziarie correnti	(5.288)	(6.265)	977
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(540.862)	(850.644)	309.782
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.365.814	1.096.796	269.018

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.906,7 milioni di euro e si decrementa di 40,8 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (1.611,7 milioni di euro) registrano un incremento di 5,2 milioni di euro per effetto della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 338,7 milioni di euro, si riducono di 39,3 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve delle quote scadenti entro dodici mesi dei finanziamenti BEI e CDP.

Le Altre attività finanziarie non correnti si incrementano di 7,2 milioni di euro principalmente per l'iscrizione del diritto di subentro legato agli investimenti ultimati relativi all'area di imbarco B e all'Hub est (ET1) aventi vita utile regolatoria superiore alla durata residua della concessione aeroportuale.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una disponibilità netta pari a 540,9 milioni di euro, in decremento di 309,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per minori disponibilità liquide per 309,9 milioni di euro, per effetto del pagamento del saldo sui dividendi 2023, dall'acconto sui dividendi 2024 e dalla distribuzione di riserve di utili, nonché del rimborso delle quote in scadenza dei finanziamenti, dell'assorbimento di cassa derivante dall'attività di investimento, parzialmente compensato dal flusso monetario derivante dalle attività operative dell'esercizio.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 954,5 milioni di euro, composta da:

- 599,5 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- 355,0 milioni di euro riconducibili a linee di credito committed non utilizzate, tra cui quella di tipo revolving da 350,0 milioni di euro che presenta un periodo di utilizzo residuo di circa 4 anni e 6 mesi. La scadenza della facility è prevista ad ottobre 2029.



TABELLA 27 - Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	299.173	193.428
Rettificato da:		
Ammortamenti	134.832	120.677
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	43.219	31.593
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	7.225	9.519
Variazione altri fondi	(6.947)	(1.156)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.353	871
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	1.161	8.248
Altri costi (ricavi) non monetari	6.732	13.325
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	71.335	98.869
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	558.083	475.374
Investimenti in attività materiali	(22.466)	(22.376)
Investimenti in attività immateriali ¹⁰	(259.090)	(259.532)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(61.817)	(44.890)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate e rami d'azienda	(4.055)	(591)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	9.978	3.258
Variazione netta delle altre attività non correnti	(32)	(58)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(337.482)	(324.189)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	393.699
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(309.465)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423)	(239.423)
Dividendi corrisposti	(492.198)	(81.513)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	182	(76.227)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	987	46.065
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(530.452)	(266.864)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(309.851)	(115.679)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	909.306	1.024.985
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	599.455	909.306

TABELLA 28 - Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Migliaia di euro)	2024	2023
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	90.692	17.111
Interessi attivi incassati	37.135	22.233
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.562	36.708

¹⁰ includono acconti corrisposti a fornitori per 9.767 mila euro nel 2024 e per 3.232 mila euro nel 2023.

Nel 2024, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 558,1 milioni di euro, con un incremento di 82,7 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto attribuibile sostanzianti al miglioramento del risultato dell'esercizio, solo parzialmente compensato dall'andamento meno favorevole del capitale circolante.

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato parzialmente assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 337,5 milioni di euro (-324,2 nell'esercizio a confronto). Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risul-

tato negativo per 530,5 milioni di euro essenzialmente per la distribuzione del saldo dividendi relativi all'esercizio 2023 per 120,1 milioni di euro e dell'acconto sui dividendi relativi all'esercizio 2024 per 129,4 milioni di euro, per la distribuzione di riserve di utili a nuovo per 242,7 milioni di euro, nonché per le variazioni descritte nella sezione dell'indebitamento finanziario netto.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, negativo per 309,9 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 599,5 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 909,3 milioni di euro.

5.2.4 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO ADR S.P.A.

Le dinamiche economiche, patrimoniali e finanziarie della Capogruppo ADR sono state caratterizzate, sostanzialmente, dai medesimi fattori che hanno inciso sull'anda-

mento del Gruppo. Per maggiori informazioni si rinvia, pertanto, alle precedenti sezioni del documento.

TABELLA 29 - Conto economico riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023	Delta	Delta %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	1.059.601	876.200	183.401	20,9%
<i>Ricavi aviation</i>	735.116	609.083	126.033	20,7%
<i>Ricavi non aviation</i>	324.485	267.117	57.368	21,5%
Ricavi per servizi di costruzione	229.625	237.226	(7.601)	(3,2%)
Altri ricavi operativi	18.913	15.430	3.483	22,6%
TOTALE RICAVI	1.308.139	1.128.856	179.283	15,9%
Costi esterni gestionali	(329.994)	(304.759)	(25.235)	8,3%
Costi totali dei servizi di costruzione	(229.625)	(237.226)	7.601	(3,2%)
Canoni concessori	(45.480)	(37.595)	(7.885)	21,0%
Costo del personale netto	(110.899)	(106.458)	(4.441)	4,2%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	3.665	(1.159)	4.824	(416,2%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(712.333)	(687.197)	(25.136)	3,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	595.806	441.659	154.147	34,9%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(131.581)	(118.153)	(13.428)	11,4%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(44.944)	(35.270)	(9.674)	27,4%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	419.281	288.236	131.045	45,5%
Proventi (oneri) finanziari	(13.064)	(7.455)	(5.609)	75,2%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	406.217	280.781	125.436	44,7%
Imposte	(116.238)	(74.335)	(41.903)	56,4%
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	289.979	206.446	83.533	40,5%
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	0	(4.317)	4.317	(100,0%)
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	289.979	202.129	87.850	43,5%

I Ricavi di ADR S.p.A. si sono incrementati complessivamente del 15,9% rispetto all'esercizio a confronto. In particolare, le attività aviation hanno registrato un incremento del 20,7%, principalmente per effetto dell'aumento dei volumi di traffico, così come il comparto non aviation (+21,5%), per maggiori ricavi da sub-concessioni commerciali e immobiliari, ricavi da parcheggi e pubblicità.

I ricavi per servizi di costruzione sono pari a 229,6 milioni di euro e registrano un decremento, rispetto al 2023, di 7,6 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi, pari a 18,9 milioni di euro, risultano in aumento di 3,5 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto.

I costi operativi netti sono pari a 712,3 milioni di euro e aumentano del 3,7% rispetto all'esercizio a confronto per la crescita delle attività gestite riconducibili all'espansione dei volumi di traffico, nonché dalla crescita degli oneri concessori correlati anch'essi all'aumento del traffico.

TABELLA 30 - Conto economico complessivo

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	289.979	202.129
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	0	(2.069)
Effetto fiscale	0	496
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	0	(1.573)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(80)	(192)
Effetto fiscale	19	46
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	(213)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(61)	(359)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	388	3.399
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	327	1.467
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	290.306	203.596

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 595,8 milioni di euro, in aumento di 154,1 milioni di euro rispetto al 2023.

Gli accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi sono pari a 44,9 milioni di euro, in aumento di 9,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente riconducibili al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 419,3 milioni di euro (+131,0 milioni di euro rispetto al 2023).

Gli oneri finanziari netti, pari a 13,1 milioni di euro, registrano un incremento rispetto al 2023 di 5,6 milioni di euro principalmente per effetto della riduzione di 14,3 milioni di euro dei dividendi da controllate, in parte compensati dagli andamenti illustrati per il Gruppo.

Al netto del carico fiscale, ADR ha registrato nel 2024 un risultato economico positivo per 290,0 milioni di euro, (+202,1 milioni di euro nel 2023).

TABELLA 31 - Situazione patrimoniale riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)		31.12.2024	31.12.2023	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	2.805.534	2.680.991	124.543
	Immobilizzazioni materiali	64.404	57.427	6.977
	Immobilizzazioni finanziarie	50.696	50.405	291
	Attività per imposte anticipate	33.249	35.139	(1.890)
	Altre attività non correnti	500	481	19
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.954.383	2.824.443	129.940
	Attività commerciali	289.901	264.003	25.898
	Altre attività correnti	11.032	24.208	(13.176)
	Attività per imposte correnti	0	36	(36)
	Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita	0	950	(950)
	Passività commerciali	(330.574)	(279.306)	(51.268)
	Altre passività correnti	(199.188)	(186.819)	(12.369)
	Passività per imposte correnti	(75.195)	(39.663)	(35.532)
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(304.024)	(216.591)	(87.433)
	Fondi per benefici per dipendenti	(2.196)	(1.932)	(264)
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(54.923)	(48.208)	(6.715)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(4.782)	(5.015)	233
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(61.901)	(55.155)	(6.746)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(365.925)	(271.746)	(94.179)
	Passività non correnti	(171.324)	(198.702)	27.378
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(171.324)	(198.702)	27.378
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.417.134	2.353.995	63.139
	Capitale sociale	62.225	62.225	0
	Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	768.330	1.010.158	(241.828)
	Utili (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	160.552	120.615	39.937
G	PATRIMONIO NETTO	991.107	1.192.998	(201.891)
	Passività finanziarie non correnti	1.951.952	1.985.450	(33.498)
	Altre attività finanziarie non correnti	(44.768)	(37.580)	(7.188)
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.907.184	1.947.870	(40.686)
	Passività finanziarie correnti	121.996	127.544	(5.548)
	Attività finanziarie correnti	(603.153)	(914.417)	311.264
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(481.157)	(786.873)	305.716
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.426.027	1.160.997	265.030
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.417.134	2.353.995	63.139

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2024 è pari a 2.954,4 milioni di euro e si incrementa di 129,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2023, principalmente per l'incremento delle immobilizzazioni immateriali, pari a 124,5 milioni di euro e delle immobilizzazioni materiali pari a 7,0 milioni di euro, parzialmente compensato dalla riduzione delle attività per imposte anticipate per 1,9 milioni di euro.

Il Capitale circolante risulta negativo per 304,0 milioni di euro e registra un decremento di 87,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 a causa degli andamenti di seguito analizzati:

- le Attività commerciali sono pari a 289,9 milioni di euro e si incrementano di 25,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2023 essenzialmente per effetto dell'incremento dei volumi di attività;
- le altre attività correnti si decrementano per 13,2 milioni di euro principalmente per l'incasso del credito IVA chiesto a rimborso nel 2023 (-12,0 milioni di euro) e per la riduzione dei crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) per effetto dell'incasso del terzo Interim Payment relativo alle call 2016 e 2017 (-2,5 milioni di euro);

- le Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita si decrementano per 0,9 milione di euro per effetto della già citata cessione della quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A;
- le Passività commerciali si incrementano di 51,3 milioni di euro per effetto dei maggiori debiti commerciali verso fornitori per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente e dell'incremento degli anticipi ricevuti dai clienti;
- le altre Passività correnti aumentano di 12,4 milioni di euro, sostanzialmente per il maggior debito per canone concessorio e per addizionale sui diritti d'imbarco dei passeggeri e per l'incremento dei debiti verso il personale e verso istituti previdenziali e di sicurezza sociale attribuibili all'incremento dei debiti con scadenza a breve termine;
- le passività per imposte correnti aumentano di 35,5 milioni di euro sostanzialmente per la stima del carico fiscale IRES e IRAP dell'esercizio, al netto del pagamento del saldo IRES e IRAP 2023 e degli acconti IRES e IRAP 2024.

Il capitale investito netto è pari a 2.417,1 milioni di euro al 31 dicembre 2024, in aumento di 63,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

TABELLA 32 - Indebitamento finanziario netto

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Delta
Passività finanziarie non correnti	1.951.952	1.985.450	(33.498)
Prestiti obbligazionari	1.611.704	1.606.493	5.211
Finanziamenti a medio-lungo termine	338.666	377.960	(39.294)
Altre passività finanziarie non correnti	1.582	997	585
Altre attività finanziarie non correnti	(44.768)	(37.580)	(7.188)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.907.184	1.947.870	(40.686)
Passività finanziarie correnti	121.996	127.544	(5.548)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	63.797	63.738	59
Strumenti finanziari derivati	0	0	0
Altre passività finanziarie correnti	58.199	63.806	(5.607)
Attività finanziarie correnti	(603.153)	(914.418)	311.265
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(598.689)	(908.153)	309.464
Altre attività finanziarie correnti	(4.464)	(6.265)	1.801
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(481.157)	(786.874)	305.717
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.426.027	1.160.996	265.031

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 si è attestato a 1.426,0 milioni di euro, in aumento di 265,0 milioni di euro principalmente per effetto del pagamento del saldo dividendi relativi all'esercizio 2023 e dell'acconto

sui dividendi relativi all'esercizio 2024, nonché dalla distribuzione di riserve di utili e per i flussi di cassa assorbiti da attività di investimento. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dai flussi di cassa generati dalla gestione operativa.

TABELLA 33 - Rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	289.979	202.129
Rettificato da:		
Ammortamenti	131.581	118.152
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	44.886	34.377
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.899	9.158
Variazione altri fondi	(9.229)	178
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	1.353	1.127
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	1.786	7.516
Altri costi (ricavi) non monetari	6.721	13.325
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	86.997	85.082
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	560.973	471.044
Investimenti in attività materiali	(19.189)	(19.074)
Investimenti in attività immateriali ¹¹	(276.839)	(274.090)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(62.559)	(48.380)
Investimenti in partecipazioni e rami d'azienda	(2.400)	(2.033)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	25.685	26.165
Variazione netta delle altre attività non correnti	(19)	(48)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(335.321)	(317.460)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	393.699
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(309.465)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423)	(239.423)
Dividendi corrisposti	(492.197)	(81.514)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	572	(76.383)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	1.540	46.694
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(529.508)	(266.392)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(303.856)	(112.808)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	844.346	957.154
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	540.490	844.346

¹¹ Includono acconti corrisposti a fornitori per 27.315 mila euro nel 2024 e per 21.993 mila euro nel 2023. .

TABELLA 34 - Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	78.920	11.400
Interessi attivi incassati	37.128	22.102
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.483	36.707
Dividendi ricevuti	14.204	28.540

5.2.5 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, 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).

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.

TABELLA 35 - Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

IAP	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Investimenti	Sono così determinati: + investimenti Attività materiali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nell'esercizio (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 6.14 delle Note illustrative)
Liquidità	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti come desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

Riconciliazione tra lo schema di Conto economico consolidato riclassificato ed i prospetti contabili consolidati
Il Conto economico è stato riclassificato secondo uno

schema “a valore aggiunto” che evidenzia il contributo delle aree gestionali caratteristica e finanziaria.
Per le voci non direttamente desumibili dai prospetti contabili consolidati, vengono forniti la modalità di calcolo e il riferimento alle sezioni della presente Relazione annuale integrata, in cui sono contenute le informazioni necessarie per il calcolo stesso.

TABELLA 36 - Conto economico consolidato riclassificato

	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Ricavi <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi <i>non aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
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 totali dei servizi di costruzione	+ Costi servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) + Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
Canoni concessori	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Costo del personale netto	+ Costo per il personale (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative) - Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
(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 6.14 delle Note illustrative)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni 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/destinate alla vendita	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

La Situazione patrimoniale consolidata è stata riclassificata secondo il criterio della “pertinenza gestionale” che evidenzia, da un lato, la ripartizione del capitale investito tra capitale immobilizzato e capitale circolante,

al netto dei fondi e, dall'altro, le relative fonti di finanziamento, rappresentate dai mezzi propri (Patrimonio netto) e mezzi di terzi (Indebitamento finanziario netto non corrente e corrente). Per le voci non direttamente desumibili dai prospetti contabili consolidati, viene fornita la modalità di calcolo.



TABELLA 37 - Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

	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
ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) NON FINANZIARIE DESTINATE ALLA VENDITA	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
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

5.3

Asset e investimenti

5.3.1 INVESTIMENTI DEL GRUPPO ADR

TABELLA 38 - Investimenti del Gruppo ADR nel 2024, 2023 e 2022

(MILIONI DI EURO)	2024	2023	2022
Investimenti concessione aeroportuale	227,4	240,5	144,1
Altri investimenti materiali ed immateriali	44,4	38,2	29,9
Totale investimenti	271,8	278,7	173,1
Interventi di rinnovo ¹²	61,8	44,9	41,1
Totale	333,6	323,6	214,2

¹² Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Gli investimenti dell'esercizio 2024 ammontano complessivamente a 333,6 milioni di euro (323,6 milioni di euro nel 2023), così articolati:

- 129,5 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità, in dettaglio: 58,7 milioni di euro per la ristrutturazione del Terminal 3, 20,5 milioni di euro per la ristrutturazione dell'Area d'imbarco D e 18,2 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est2.

- 142,3 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- 61,8 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

TABELLA 39 - Dettaglio investimenti dell'anno

(MILIONI DI EURO)	2024	
Interventi su terminal e moli		115,1
Di cui principali:		
Terminal 3 - ristrutturazione	58,7	
Ristrutturazione Area d'imbarco D	20,5	
Sistema aerostazioni Est	18,2	
Interventi su piste e piazzali		14,4
Sviluppo impianti, sistemi ict ed altri minori		142,3
Di cui principali:		
Impianti fotovoltaici	41,1	
Sistemi informativi	17,0	
Sviluppi immobiliari (Business District I, Epua 3, III Hotel)	15,0	
Totale investimenti		271,8
Di cui:		
Ultimati	76,2	
In corso	195,6	
Impianti di rinnovo		61,8
Totale		333,6



5.4 Innovazione

5.4.1 MODELLO DI OPEN INNOVATION

Nel 2021, ADR si è dotata di un nuovo modello di innovazione per la gestione delle idee in tutto il loro ciclo di vita (Idea Management): dall'individuazione di un bisogno alla messa in campo di un progetto realizzativo. Le soluzioni implementate sono a loro volta migliorabili con nuove idee in un processo di affinamento continuo: il principio alla base del modello è l'idea di innovazione come modalità di lavoro diffusa e condivisa.

È stato creato, quindi, un ecosistema aperto (Open Innovation) al fine di coinvolgere startup e PMI, università e altre Corporate che condividono i principi alla base della trasformazione digitale e ambientale di ADR. In particolare, nel corso del 2022:

- è stato inaugurato l'Innovation HUB, uno spazio di co-working innovativo dedicato alle startup parte dei programmi di accelerazione ADR - oltre 650 mq di spazio presso il Terminal 1 dell'aeroporto di Fiumicino e che risulta essere il primo "acceleratore verticale aziendale" nel settore aeronautico italiano;
- al fine di accelerare il processo di transizione energetica e digitale e traghettare l'obiettivo del NetZero Carbon nel 2030, con vent'anni di anticipo rispetto al settore nel corso del 2021 sono stati siglati accordi di collaborazione con Enel, Eni, Terna, Gruppo FS e Leonardo, maggiori società italiane nei settori elettrico, gas, petrolifero, chimico, e tecnologico, per il lancio di iniziative congiunte con focus su Sostenibilità e Innovazione;
- ADR in collaborazione con AENA ha lanciato "Airports For Innovation" un network internazionale volto a rafforzare la collaborazione tra aeroporti, il cui obiettivo primario è contribuire allo sviluppo di nuove soluzioni per rendere gli aeroporti sempre più digitali e migliorare l'esperienza del passeggero. Nel corso dell'anno sono entrati a far parte del network Airports for Innovation AENA, Atene e Nizza;
- a dicembre è stata lanciata la seconda "Call 4 Ideas", alla ricerca di nuovi progetti (Proof of concept) che possano aiutarci nel percorso di decarbonizzazione

e nel miglioramento dei servizi al passeggero. La call si è focalizzata su otto ambiti di interesse: Enhance Terminal Processes, Improve Airside Operations, Predictive maintenance, Environmental Impact, Community & Sustainability, Passenger experience, Commercial Opportunities, Disruptive Solutions.

Inoltre, nel corso del 2023:

- sono stati sviluppati, nell'ambito della seconda "Call 4 Ideas", 13 progetti internazionali selezionati (Proof of concept) su 158 proposte ricevute da startup provenienti da tutto il mondo (Cina, India, USA, Canada, Regno Unito, Israele, Medio Oriente);
- al fine di garantire alle startup le risorse necessarie alla crescita, ADR ha creato una newco agli inizi del 2023 "ADR Ventures" con l'obiettivo di investire in startups in ambito travel, aviation & sustainability. Inoltre, sono stati realizzati i primi due investimenti del fondo: i) Ottonomy, robot autonomo per le consegne indoor e outdoor e ii) Assaia, soluzione di AI per il monitoraggio in real time delle operazioni sottobordo;
- sono entrati a far parte del network Airports for Innovation gli scali di Dubai, Oman (gli ultimi, rispettivamente a settembre e novembre 2023), che si aggiungono a AENA, Atene, Nizza, Monaco, Vancouver e Dallas Fort Worth. Circa 0,7 miliardi di passeggeri sono gestiti dal network e di conseguenza potenzialmente coinvolgibili in soluzioni innovative comuni. Questa iniziativa mira a raggiungere tre obiettivi principali:
 - progettare soluzioni innovative, testando modelli efficaci che potrebbero essere estesi ad altri aeroporti;
 - sostenere l'industria nello sviluppo e nell'implementazione di soluzioni che potrebbero contribuire a ridefinire i processi aeroportuali e facilitare la definizione di standard;
 - promuovere l'innovazione e le soluzioni congiunte, per migliorare l'esperienza dei passeggeri;
- è stato ampliato l'ecosistema internazionale di partnership, attraverso la sottoscrizione di un Memorandum of Understanding (MoU) con player appar-

tenenti al settore dell'aviazione, nello specifico:

- IAG e Vueling: l'obiettivo è quello di promuovere soluzioni innovative congiunte per una crescita sostenibile e migliorare ulteriormente l'esperienza dei passeggeri. Nello specifico, individuando soluzioni nel perimetro della sostenibilità, rafforzando il processo di trasformazione digitale e lavorando su iniziative di "Open Innovation" con stakeholder esterni (come ad esempio startup);
- Intelak: la prima partnership per ADR con un altro programma di accelerazione all'interno del settore dell'aviazione, al fine di definire attività di coordinamento nell'implementazione di Proof of Concepts (PoCs) congiunte.

Inoltre, nel corso del 2024:

- a gennaio è stata lanciata la terza "Call 4 Startups", alla ricerca di nuovi progetti (Proof of concept) che possano aiutare nel percorso di decarbonizzazione e nel miglioramento dei servizi al passeggero. La call si è focalizzata su 6 ambiti di interesse: Smart Operations & Processes, Infrastructure Management & Development, Passenger Experience, Commercial Opportunities, Disruptive Solutions. La Call è stata supportata dai seguenti partner: AWS, Autogrill, Bridgestone, Enav, Esa, Eurocontrol, Ferrovie dello Stato e Terna;
- sono attualmente in fase di realizzazione, nell'ambito della terza "Call 4 Startups", 11 progetti internazionali selezionati (Proof of concept) su 716 proposte ricevute da 389 startup di cui il 60% provenienti da oltre 40 paesi nel mondo (Cina, India, USA, Canada, Regno Unito, Israele, Medio Oriente...);
- a maggio è stato lanciato l'ADR Hangar Program, il primo programma di Corporate Entrepreneurship di ADR, volto alla raccolta di idee innovative da parte di tutti i colleghi del Gruppo per costruire progetti volti al miglioramento continuo dei nostri aeroporti. Il programma ha raccolto 53 idee innovative da 230 colleghi (112 donne e 118 uomini) provenienti da 8 società del Gruppo e sono in fase di sviluppo le 2 proposte vincitrici;
- è entrato a far parte del network Airports for Innovation lo scalo di Narita (maggio 2024), che si aggiunge a AENA, Atene, Dallas Fort Worth, Oman,

Dubai, Monaco, Nizza e Vancouver. Ad oggi circa 0,8 miliardi di passeggeri sono gestiti dal network e di conseguenza potenzialmente coinvolgibili in soluzioni innovative comuni. Inoltre, a settembre è stata lanciata la prima "Joint Call for Startups" del network Airports4Innovation, con l'obiettivo di testare simultaneamente startup su più aeroporti. L'iniziativa è volta alla ricerca di soluzioni innovative su quattro principali ambiti di interesse: Seamless travel experience, Sustainable Aviation, AI-Powered Airports e Smart Luggage Revolution. La call ha registrato 292 candidature da parte di 283 startups provenienti da tutto il mondo. L'obiettivo, nei primi mesi del 2025, è avviare PoC congiunte con gli aeroporti appartenenti al network per definire così gli standard dell'aeroporto del futuro, scalando soluzioni tecnologiche non solo «verticalmente» su singolo aeroporto ma anche «orizzontalmente» tra più aeroporti in linea con la customer journey dei passeggeri;

• è stato ampliato l'ecosistema internazionale di partnership, attraverso la sottoscrizione di un Memorandum of Understanding (MoU) con player industriali, nello specifico:

- Lufthansa Innovation Hub: l'obiettivo è quello di promuovere progetti di innovazione congiunti, condividendo approfondimenti, best practices e conoscenze tecnologiche. Nello specifico, ADR condividerà il proprio know-how sui processi di accelerazione delle startup realizzati grazie alle diverse edizioni di "Runway to the Future" di ADR, Lufthansa Innovation Hub condividerà approfondimenti e opportunità sulle sue attività di ricerca, venture building e venture clienting che realizza da circa 10 anni;
- Honda R&D: ADR e Honda R&D si impegnano ad effettuare pilot congiunti in ambito automazione e robotica per le operazioni aeroportuali. La partnership prevede: i) la possibilità di HondaR&D di diventare partner del programma di accelerazione ADR "Runway to the Future"; ii) la costruzione di un'ecosistema di automazione airside per l'implementazione di soluzioni in ambito robotica e iii) il lancio di test pilota regolari e la condivisione di best practice, con un focus particolare sulla gestione automatizzata dei bagagli, veicoli a guida

autonoma per le operazioni aeroportuali, utilizzo di droni e sviluppo di soluzioni per il controllo della torre di controllo;

- ENAV: l'obiettivo condiviso è di collaborare su progetti di innovazione nel settore aeroportuale, valorizzare le rispettive competenze tecniche nel settore dell'aviazione e condividere conoscenze ed esperienze per sviluppare soluzioni innovative inerenti alle operations aeroportuali, sistemi di gestione del traffico aereo e sostenibilità.

5.4.2 PROGETTI INNOVATIVI



Principali KPIs

11

Progetti innovativi in realizzazione durante il 2024 relativi alla terza Call 4 Ideas.

La terza edizione della “Call4Ideas” è stata dimostrazione del crescente successo del Programma di Accelerazione “Runway to the Future” di ADR, segnando un nuovo record: la seconda si era conclusa con 158 progetti ricevuti, mentre quest'anno sono stati ricevuti 716 progetti da parte di 389 startup provenienti da oltre 40 paesi, tra cui Giappone, Singapore, India, Australia, Uruguay, Emirati Arabi Uniti, Israele, Canada, Stati Uniti e molti altri.

Nell'ambito della terza “Call 4 Ideas” sono in corso di realizzazione 11 progetti innovativi, nello specifico:

- lato Operations aeroportuali: sono in fase di test due soluzioni:
 - un robot autonomo per la pulizia dei servizi igienici con l'obiettivo di ottimizzare ed efficientare il processo attuale;
 - una soluzione APIDS basata su algoritmi di AI per abilitare il riconoscimento automatico degli oggetti proibiti nel bagaglio a mano;
- in ambito sviluppo e gestione infrastrutture si sta testando:

- una soluzione che tramite sensoristica e Machine Learning monitora le variabili di funzionamento di impianti di vario genere al fine di correlarle a malfunzionamenti e, quindi, prevenire e pianificare le azioni di manutenzione;
- un software di Computer Vision che tramite algoritmi di Artificial Intelligence permette di individuare situazioni di pericolo, verificare che i DPI vengano indossati correttamente presso cantieri, con l'obiettivo di aumentare i livelli di sicurezza sul lavoro;
- lato Passenger Experience sono in fase di test due tecnologie:
 - una piattaforma digitale di Lost&Found che tramite Intelligenza Artificiale permette di effettuare una corrispondenza tra le segnalazioni di oggetti smarriti ed oggetti rinvenuti, riducendo i tempi di registrazione ed archiviazione di questi ultimi;
 - un software che tramite sensori LiDAR, permette di monitorare il traffico ed i flussi dell'aeroporto di Fiumicino, fornendo dati di occupazione, congestione e tempi di attesa in tempo reale e storici;
- in ambito Commercial Opportunities, sono due le proposte selezionate al fine di proporre nuove esperienze di acquisto:
 - un negozio virtuale che permette di esplorare un virtual-store e interagire con le repliche 3D di una selezione di prodotti make-up,
 - un software che permette di elaborare modelli predittivi sulla base di dati sintetici appositamente anonimizzati, al fine di prevedere gli impatti di fattori esterni sulle vendite.
- Infine, lato Disruptive Solutions, sono in fase di test:
 - sensori adesivi smart, che permettono di monitorare in tempo reale l'occupazione dei parcheggi per facilitare la ricerca di posti liberi, potendo offrire un'esperienza più agevole per i passeggeri;
 - una piattaforma di Intelligenza Artificiale Generativa che permette di estrapolare da diverse tipologie di documenti, grandi numeri di dati e informazioni, migliorando l'efficienza delle attività di verifica e conseguente riduzione dei tempi di elaborazione manuale dei documenti.

FOCUS URBAN V

Nel 2024, UrbanV ha continuato a sviluppare le proprie attività in diverse aree, tra cui Roma, Venezia, la Costa Azzurra e Bologna, oltre a espandersi in altre regioni strategiche in Europa, America e Medio Oriente.

Sul fronte regolatorio, si è completata la stesura del primo regolamento italiano per l'Advanced Air Mobility, curata da ENAC con il contributo attivo di UrbanV ed ENAV.

Il “Progetto Roma” ha subito un rallentamento a causa della mancata certificazione del veicolo prodotto da Volocopter, partner industriale di UrbanV. Il lancio di un primo volo con pilota e passeggero entro la fine del 2025 avverrà in funzione della disponibilità di eVTOL (electric vertical take-off and landing aircraft) per l'avvio delle operazioni.

Durante l'anno, i progetti hanno registrato continui progressi, accompagnati da una continua creazione di relazioni e partnership con gli stakeholder chiave del settore.



5.5 Partnership

5.5.1 PARTNERSHIP ISTITUZIONALI

Gli aeroporti della Capitale rappresentano un asset strategico per l'Italia e le partnership istituzionali, sia a livello nazionale che internazionale, rappresentano un ulteriore strumento di confronto e di crescita attraverso il quale si rafforza ulteriormente il ruolo degli scali romani nel panorama internazionale. In tal senso, si menzionano le principali partnerships instaurate e consolidate nel corso del 2024:

- ACI Europe: associazione industriale che rappresenta oltre 500 aeroporti ubicati in 55 Paesi con focus su aspetti legislativi, tecnici, ambientali, dei passeggeri e commerciali;
- Aeroporti 2030: associazione nata nel 2021 con l'obiettivo di rafforzare e promuovere l'innovazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale dei principali aeroporti italiani;
- AmCham: Camera di Commercio USA in Italia che sviluppa e favorisce le relazioni economiche e culturali tra Stati Uniti d'America e Italia;
- Fondazione Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo (PACTA): fondata da ADR, riunisce i principali player industriali, stakeholder istituzionali, associazioni ed esperti del mondo accademico, per raggiungere concretamente gli obiettivi di decarbonizzazione del settore;
- ICCF - Italy China Council Foundation: organismo che offre servizi mirati di assistenza alle imprese, con particolare attenzione ai processi di internazionalizzazione sull'asse Italia-Cina-Asia;
- Rome Technopole: ecosistema di innovazione della Regione Lazio di cui ADR è socio fondatore partecipante e incentrato su ricerca, innovazione, trasferimento tecnologico e alta formazione nell'ambito delle tematiche prioritarie della Strategia Regionale di Specializzazione Intelligente (S3) della Regione Lazio: Transizione Energetica - Transizione Digitale - Salute & Bio-Pharma.

5.5.2 PARTNERSHIP INDUSTRIALI

Principali KPIs

13 Partnerships nel 2024.



Terna

Al centro dell'accordo tra Terna e ADR c'è la condivisione di competenze e know-how nei campi della mobilità elettrica, dei sistemi di gestione dell'energia, dell'efficienza energetica e della manutenzione di impianti elettrici. Dal confronto potranno nascere intese operative per accelerare la trasformazione degli scali di Fiumicino e Ciampino in smart hub energetici, grazie alle esperienze proposte da Terna e all'ottimizzazione dei processi aeroportuali messa in atto da ADR.

HONDA

Honda R&D

Honda Research&Development

Il MoU tra ADR e Honda R&D sottoscritto a luglio 2024 ha come obiettivo la possibilità di effettuare pilot congiunti in ambito automazione e robotica per le operazioni aeroportuali. La partnership prevede: i) la possibilità di HondaR&D di diventare partner del programma di accelerazione ADR "Runway to the Future"; ii) la costruzione di un'ecosistema di automazione airside per l'implementazione di soluzioni in ambito robotica e iii) il lancio di test pilota regolari e la condivisione di best practice, con un focus particolare sulla gestione automatizzata dei bagagli, veicoli a guida autonoma per le operazioni aeroportuali, utilizzo di droni e sviluppo di soluzioni per il controllo della torre di controllo.



Giotto di Bondone

Aronne

Due Santi Diaconi martiri

(1305-1310 circa)

Basilica Santa Croce

Firenze

Fondo Edifici di Culto

GIOTTO

Giotto di Bondone

Aaron

Two Saints Deacon Martyrs

(c. 1305-1310)

Basilica Santa Croce

Florence

Worship Buildings Fund

Le tre vetrate costituivano in origine la parte superiore di una bifora situata nella navata destra della Basilica di Santa Croce. Nel 1940 furono spostate nel Museo dell'Opera di Santa Croce, dove sono conservate.

Attribuite a Giotto, per stringenti confronti stilistici, e datate al primo decennio del Trecento, tra gli anni 1305 e il 1310, subito dopo che Giotto aveva realizzato nella Cappella degli Scrovegni a Padova e nella Cappella della Maddalena nella Basilica di Assisi.

Le figure sono ritratte con la loro espressione pensosa e con il disegno essenziale, si rivelano di grande

The three stained glass windows originally formed the upper part of a mullioned window in the right aisle of the Basilica di Santa Croce. In 1940 they were moved to Museo dell'Opera di Santa Croce, where they are still kept today. They are attributed to Giotto due to convincing stylistic comparisons, and are dated to the first decade of the 14th century between 1305 and 1310, immediately after the frescoes painted by Giotto in Cappella degli Scrovegni in Padua and in Cappella della Maddalena at the Basilica di San Francesco in Assisi.

The drawing is essential and depicts the characters with a lively expression and a lively gaze, thus achieving great expressive power. The stained glass window was particularly



Airports for Innovation

Nel 2022 ADR in collaborazione con AENA ha lanciato “Airports For Innovation” un network internazionale volto a rafforzare la collaborazione tra aeroporti, il cui obiettivo primario è contribuire allo sviluppo di nuove soluzioni per rendere gli aeroporti sempre più digitali e migliorare l'esperienza del passeggero. Nel corso del 2024 è entrato a far parte del network lo scalo giapponese di Narita (maggio 2024) aggiungendosi a Dubai, Oman, AENA, Atene, Nizza, Monaco, Vancouver e Dallas Fort Worth. Ad oggi circa 0,8 miliardi di passeggeri sono gestiti dal network e di conseguenza potenzialmente coinvolgibili in soluzioni innovative comuni. Questa iniziativa mira a raggiungere tre obiettivi principali:

- progettare soluzioni innovative, testando modelli efficaci che potrebbero essere estesi ad altri aeroporti;
- sostenere l'industria nello sviluppo e nell'implementazione di soluzioni che potrebbero contribuire a ridefinire i processi aeroportuali e facilitare la definizione di standard;
- promuovere l'innovazione e le soluzioni congiunte, per migliorare l'esperienza dei passeggeri.

Il 12 settembre 2024 è stata lanciata la prima call congiunta a livello di industria coinvolgendo tre continenti Europa, Asia e Nord America. La call ha ottenuto importanti risultati: 292 proposte, provenienti da 283 startup da tutto il mondo. Un esempio tangibile di come la collaborazione sia una leva fondamentale nell'innovare il settore dell'aviazione. L'obiettivo, nei primi mesi del 2025, è avviare PoC congiunte con gli aeroporti appartenenti al network per definire così gli standard dell'aeroporto del futuro, scalando soluzioni tecnologiche non solo «verticalmente» su singolo aeroporto, ma anche «orizzontalmente» tra più aeroporti in linea con la customer journey dei passeggeri.



European Space Agency

L'accordo sottoscritto con la European Space Agency consiste in un Memorandum of Intent al fine di supportare lo sviluppo e la validazione di soluzioni e servizi innovativi in ambito aerospaziale e per la sostenibilità e la mobilità terra/aria.



IAG e Vueling

L'accordo sottoscritto tra ADR, IAG e Vueling rientra nel perimetro di un MoU il cui obiettivo è quello di promuovere soluzioni innovative congiunte per una crescita sostenibile e migliorare ulteriormente l'esperienza dei passeggeri. Questa iniziativa mira a progettare soluzioni, nonché a proporre e testare modelli efficaci che potrebbero essere standardizzati ed estesi ad altri aeroporti e adottati dalla più ampia comunità dell'aviazione nel lungo periodo, sostenendo il settore nello sviluppo e nell'implementazione di soluzioni che potrebbero contribuire a ridefinire la crescita del business con un approccio più sostenibile.

Nello specifico, le parti si impegneranno ad:

- identificare soluzioni nel perimetro della sostenibilità;
- il processo di trasformazione digitale;
- lavorare sul concetto di “Open Innovation” con stakeholder esterni (come ad esempio startup).



Enel

Prosegue l'accordo tra Enel Italia e ADR, attivato nel 2021, che ha come obiettivo quello di identificare soluzioni digitali innovative, per sviluppare un network basato sulla condivisione di progettualità e idee. In questo contesto, ADR ed Enel si pongono come player di riferimento nell'ambito dell'“open innovation”, avvalendosi non soltanto di partnership internazionali, ma anche delle competenze sviluppate internamente. Sia ADR che Enel si impegnano nel favorire l'utilizzo delle tecnologie digitali per consentire una crescita intelligente e sostenibile e per fare dell'innovazione e della tecnologia strumenti di crescita economica e sociale del Paese.



ENAV

ADR ed ENAV hanno siglato un MoU con l'obiettivo di collaborare su progetti di innovazione nel settore aeroportuale, valorizzare le rispettive competenze tecniche nel settore dell'aviazione e condividere conoscenze ed esperienze per sviluppare soluzioni innovative inerenti alle operations aeroportuali, sistemi di gestione del traffico aereo e sostenibilità.



Intelak

L'accordo sottoscritto con Intelak nel 2023 ha permesso di delineare la prima partnership per ADR con un altro programma di accelerazione all'interno del settore dell'aviazione. Nello specifico, il MoU regola un rapporto di collaborazione che verte su: i) regolare scambio di informazioni sui principali Key Performance Indicators, ii) coordinamento nelle attività di startup scouting, iii) coordinamento nell'implementazione di Proof of Concepts congiunte.



Eni

Eni e ADR hanno sottoscritto un accordo strategico nel 2021, che è stato rinnovato nel 2023, per promuovere iniziative di decarbonizzazione del settore aereo e accelerare il processo di transizione ecologica degli aeroporti. L'accordo prevede lo sviluppo di progetti di decarbonizzazione e digitalizzazione per favorire la transizione a “smart hub” degli aeroporti gestiti da ADR. In particolare, l'intesa ha permesso l'introduzione di combustibili sostenibili per l'aviazione (SAF - Sustainable Aviation Fuel) e per la movimentazione a terra (HVO - Hydro-treated Vegetable Oil) che consentono una riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto ai carburanti fossili.



Gruppo FS

Prosegue la partnership con il Gruppo FS finalizzata allo sviluppo dell'intermodalità commerciale, infrastrutturale e dei servizi, che ha consentito l'inserimento di nuove frequenze (Leonardo Express e AV serale per Napoli), il completamento del progetto di fattibilità tecnico-economica dello sviluppo di accesso su ferro dell'aeroporto (raddoppio della stazione ferroviaria, quadruplicamento della linea e collegamenti con San Pietro e Civitavecchia). Per i servizi è stato aperto il punto “Airport in the City” presso la stazione di Roma Termini, dove i passeggeri ITA possono effettuare il check-in e lasciare il proprio bagaglio da stiva che troveranno direttamente alla destinazione finale.



Lufthansa
Innovation Hub

Lufthansa Innovation Hub

Con questa partnership ADR e Lufthansa Innovation Hub si pongono l'obiettivo di promuovere progetti di innovazione congiunti, condividendo approfondimenti, best practices e conoscenze tecnologiche. Nello specifico, ADR condividerà il proprio know-how sui processi di accelerazione delle startup realizzati grazie alle diverse edizioni di “Runway to the Future” di ADR, mentre Lufthansa Innovation Hub condividerà approfondimenti e opportunità sulle sue attività di ricerca, venture building e venture clienting che realizza dal 2014, diventando anche partner industriale del programma di accelerazione “Runway to the Future” di ADR. L'accordo rappresenta un importante passo avanti per entrambe le organizzazioni, permettendo di combinare expertise e risorse per promuovere l'innovazione e supportare lo sviluppo di nuove tecnologie nel settore dell'aviazione.



Hera

Il protocollo sottoscritto con il Gruppo Hera, tra le principali multiutility in Italia, nasce per valutare insieme iniziative congiunte a favore della sostenibilità e di un approccio circolare alla gestione degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Gli ambiti di intervento dell'accordo riguardano la gestione dei rifiuti, il trattamento delle acque reflue nell'impianto di depurazione aeroportuale e l'ottimizzazione della gestione delle reti idriche.



Leonardo

Leonardo e ADR hanno siglato una partnership volta allo sviluppo di iniziative congiunte al fine di favorire la transizione in smart hub degli asset aeroportuali gestiti da ADR. Le direttrici dell'accordo riguardano la realizzazione di soluzioni e servizi nell'ambito della cybersecurity, dei sistemi di sorveglianza, monitoraggio, comunicazione e supporto alle decisioni dedicati alle infrastrutture critiche, con particolare riferimento ai requisiti di sviluppo di infrastrutture di terra e controllo del traffico aereo.

5.5.3 PARTNERSHIP TERRITORIALI, CULTURALI E DI SOSTENIBILITÀ

ADR per la cultura

Per valutare le ricadute positive generate dalle iniziative culturali promosse in aeroporto, la Società ha implementato un modello strutturato di analisi dell’impatto, applicato ai principali progetti realizzati nel 2024 e descritti di seguito. Questo sistema di valutazione si basa sugli Indicatori Culturali 2030 dell’UNESCO, strumenti concepiti per monitorare e quantificare il contributo della cultura al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell’Agenda 2030, sia come settore indipendente sia come elemento trasversale a diverse dimensioni del progresso sociale ed economico.

Il framework adottato si articola in quattro aree chiave: Ambiente e resilienza; impatti sul Benessere economico; sviluppo di Conoscenza e competenze; cultura come motore di Inclusione e partecipazione.

Attraverso l’analisi delle iniziative sviluppate nel 2024 in linea con questi principi, sono stati definiti indicatori sintetici in grado di misurare e valorizzare gli effetti economici, sociali e ambientali delle progettualità culturali sostenute da ADR. I principali risultati emersi da questa valutazione sono illustrati nella tabella seguente.

TABELLA 40 - I risultati più importanti dell’analisi di impatto delle principali iniziative

Abiente e resilienza	Benessere economico	Conoscenze e competenze	Inclusione e partecipazione
15.000 m² di spazio dedicato all'esposizione delle opere	8 partner/sponsor culturali	Oltre 1 milione i bambini fruitori	55% Turisti/visitatori provenienti da altri paesi
26,3 milioni di persone hanno fruito delle iniziative culturali	40 dipendenti coinvolti nella realizzazione delle progettualità	Circa 237 mila impression sui Social Media e oltre 450 uscite stampa/media online	40% delle persone coinvolte nella realizzazione delle progettualità sono donne, percentuale che raggiunge il 100% nell’ambito della ideazione creativa



TABELLA 41 - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione e la valorizzazione del patrimonio culturale

Parco Archeologico di Ostia Antica	ADR è impegnata ormai da diversi anni a promuovere e valorizzare il patrimonio artistico riconosciuto a livello internazionale del Parco Archeologico di Ostia Antica, strategicamente situato nel territorio di riferimento dell'Aeroporto di Fiumicino con diverse esibizioni ospitate presso lo scalo. Attualmente in mostra presso l'area di imbarco A del Terminal 1, l'esposizione di reperti provenienti dagli scavi di Ostia antica e dalla Necropoli di Isola Sacra dal titolo "Uomini e dei a Ostia antica" inaugurata in occasione dell'apertura del nuovo Molo A.
Museo Nazionale Etrusco di Villa Giulia	In un'ottica di valorizzazione delle bellezze artistiche del territorio e nazionali, dal 16 dicembre 2024, l'area arrivi del Terminal 1 del Leonardo da Vinci ospita l'esposizione "Etruschi per l'eternità". Ad accogliere i passeggeri in arrivo nella Capitale, tre suggestive opere risalenti al II secolo a.C., appartenenti alle collezioni permanenti del Museo Nazionale etrusco di Villa Giulia.
Fondo Edifici di Culto – Ministero dell'Interno	Grazie alla collaborazione con il Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno, da febbraio a settembre 2024 è stato possibile esporre presso la "Piazza" del Terminal 1 partenze, tre prestigiose vetrate trecentesche attribuite a Giotto, provenienti dalla Basilica di Santa Croce a Firenze. Svelate in occasione del Cinquantenario di ADR, dal 12 febbraio all'11 settembre scorsi oltre 7,5 milioni di passeggeri hanno avuto l'opportunità di ammirare le tre opere. ADR ha, inoltre, assicurato visibilità al progetto editoriale "Le Stagioni di Tarvisio", dedicato al Calendario artistico pubblicato dal Fondo Edifici di Culto, promuovendo sui propri spazi dedicati alla comunicazione istituzionale alcune suggestive immagini.
Accademia Nazionale Santa Cecilia	Con l'accordo di sponsorizzazione stipulato con ANSC, ADR ha voluto rinnovare il proprio sostegno alle attività artistiche della Fondazione per l'anno 2024, acquisendo la qualifica di Sponsor, per promuovere la cultura e i valori dell'arte e della musica, coerentemente con i propri principi e valori aziendali. Per arricchire l'esperienza dei viaggiatori e rendere l'aeroporto un luogo sempre più evocativo e uno spazio di contaminazione, nell'ambito della partnership, ADR ha promosso diverse esibizioni all'interno dell'aeroporto di Fiumicino di artisti dell'Accademia.
Teatro dell'Opera di Roma	ADR ha sostenuto le attività artistiche della Stagione di Opera e Balletto e della Stagione estiva 2024 del Teatro dell'Opera di Roma, al fine promuovere la cultura e i valori dell'arte e della musica. Nell'ambito dell'accordo, a fronte della visibilità garantita al calendario artistico della stagione, è stato organizzato un evento di networking istituzionale in occasione della rappresentazione di Tosca di Giacomo Puccini, ospitata alle Terme di Caracalla per il centenario della scomparsa del grande compositore. Inoltre, all'interno degli spazi dell'aeroporto di Fiumicino la Fondazione ha organizzato quattro concerti coinvolgendo Fabbrica Young Artist Program, la Cantoria e il Coro di voci bianche del Teatro dell'Opera di Roma.
Getto di luce di Helidon Xhixha	Dal 13 dicembre scorso, ad accogliere i viaggiatori in partenza dal Leonardo da Vinci, all'esterno del Terminal 1, la scultura firmata dall'artista di fama internazionale Helidon Xhixha, "Getto di Luce". Realizzata in omaggio alla città di Roma, l'opera monumentale - con i 10,7 metri di altezza in acciaio marino - rappresenta energia e movimento e, con la sua iconica forma triangolare, simboleggia il viaggio e la connessione tra culture diverse.
Fondazione Cinema per Roma	ADR, da sempre attenta alla valorizzazione del patrimonio cinematografico italiano, ha deciso di sostenere anche quest'anno la Fondazione Cinema per Roma per la Festa Internazionale del Cinema di Roma, giunta alla sua XIX edizione in qualità di partner istituzionale, entrando per la prima volta nel calendario ufficiale della manifestazione e organizzando una proiezione speciale presso il Terminal 5 dello scalo di Fiumicino aperta alla cittadinanza.
"Master of Mistakes" Daniele Sigalot	Da aprile 2024, la "Piazza" dell'area di imbarco A del Terminal 1 di Fiumicino, ospita l'installazione monumentale dell'artista romano Daniele Sigalot, "Master of Mistakes". La scultura sferica, con i suoi 3 metri di altezza e oltre 600 chili di peso, rappresenta la somma degli errori dell'artista. Un invito a riflettere sui propri errori come parte essenziale dell'esperienza umana.
"Natural Reaction" e "La Grande Anima" di Marcantonio Malerba	Mondo antico e contemporaneo trovano spazio e si fondono negli spazi del Leonardo da Vinci. Diverse le opere e installazioni contemporanee esposte presso lo scalo di Roma Fiumicino, in grado di richiamare l'attenzione e sensibilizzare il grande pubblico su temi cruciali per la strategia di sviluppo di ADR quali la sostenibilità e la tutela dell'ambiente. E' il caso delle due opere realizzate dall'artista e designer Marcantonio Malerba, "Natural Reaction" e "La Grande Anima"; la prima raffigurante un rinoceronte bianco in dimensioni reali, è un chiaro grido di allarme rispetto alle specie animali in via di estinzione, ma anche testimonianza dell'impegno di ADR rispetto alla lotta al traffico illegale di animali selvatici; la seconda, esposta tra gennaio e aprile 2023, attraverso la riproduzione in dimensioni originali dello scheletro di una balena invita gli osservatori a riflettere sulle responsabilità degli esseri umani rispetto ai destini del mondo naturale.
"Vertigine" di Manuel Felisi	Il viaggio e la natura sono al centro delle due installazioni, Vertigine, firmate dall'artista milanese Manuel Felisi, ed esposte presso la nuova area di imbarco A del Terminal 1. Le opere, posizionate una di fronte all'altra, sono composte da tante piccole tele, lavorate con tecnica mista, su cui sono riprodotte immagini di alberi, ritratti senza foglie e protesi verso il cielo in due momenti diversi, di mattina e di sera.
"Moving Data" di Davide Asker & WOA Creative Company	Il Molo A del Terminal 1 dell'aeroporto di Fiumicino ha ospitato l'installazione interattiva di Data Art "Moving Data" volta alla sensibilizzazione sui viaggi sostenibili. Si tratta di un parallelepipedo interattivo che la capogruppo di ADR, Mundys, ha voluto creare e mettere a disposizione dei viaggiatori per comunicare dati e target del Gruppo in termini di sostenibilità, trasformandoli in un'esperienza visiva coinvolgente per i passeggeri.
"Deti" di Marco Lodola	Le migliaia di passeggeri che quotidianamente transitano nell'aeroporto di Fiumicino possono ammirare l'opera Deti, donata nel 2022 dall'artista Marco Lodola in occasione dell'inaugurazione della nuova area di imbarco A, installata nei pressi della "Piazza" del T1. L'installazione luminosa è anche un omaggio alla famosa colomba di Pablo Picasso e ai colori della bandiera della pace. Un progetto che ADR ha abbracciato, riservando un posto centrale a questa opera, con l'intento di invitare ognuno di noi ad accettare l'altro, a condividere la strada ed aprire gli orizzonti, superando i propri limiti.

Nel corso del 2024 ADR ha sostenuto sui propri canali dedicati alla comunicazione istituzionale, numerose campagne promosse da Istituzioni, Enti, Forze dell'Ordine, Associazioni, Federazioni sportive nazionali e Orga-

nizzazioni internazionali suoi partner, volte a sensibilizzare il grande pubblico a tematiche culturali, sociali e in favore della diffusione dei valori dello sport. Fra queste:

TABELLA 42 - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione di iniziative culturali, sociali e istituzionali

Fondazione INDA - Teatro di Siracusa	ADR ha sostenuto il grande patrimonio artistico e culturale della Fondazione Inda del teatro di Siracusa, diffondendo sui propri canali il calendario della 59ª Stagione di rappresentazioni classiche in programma al Teatro Greco di Siracusa.
Polizia Postale	In linea con i propri valori aziendali, ADR ha ospitato la campagna di sensibilizzazione della Polizia Postale contro le truffe online e a tutela della privacy dei cittadini.
Fondazione Telethon	Nel 2024 ADR ha scelto di offrire il proprio sostegno alla campagna di Fondazione Telethon 5x1000, volta a raccogliere fondi in favore della ricerca scientifica sulle malattie genetiche rare.
Croce Rossa Italiana	Nel 2024 ADR ha dato via alla sua collaborazione con Croce Rossa Italiana illuminando la fontana dell'aeroporto di Fiumicino di bianco e rosso, in occasione del 160° anniversario della CRI. Inoltre, ADR ha ospitato la campagna di sensibilizzazione della Croce Rossa italiana volta a promuovere i valori dell'inclusione e dell'uguaglianza.
Ufficio del Commissario Straordinario del Governo per le persone scomparse	Con l'obiettivo di supportare l'Ufficio del Commissario Straordinario del Governo nell'intento di raggiungere una platea sempre più ampia, nel corso del 2024 ADR ha diffuso sui propri canali la campagna di sensibilizzazione sul fenomeno delle persone e minori scomparsi.
World Food Programme	"SharetheMeal". Anche quest'anno, in occasione della Giornata Mondiale dell'Alimentazione e delle Festività natalizie, ADR ha scelto di sostenere la campagna di sensibilizzazione alla lotta contro la fame nel mondo del WFP, attraverso l'app "ShareTheMeal", sistema di crowdfunding dell'Agenzia delle Nazioni Unite per la donazione di pasti a favore delle popolazioni più povere. Inoltre, ADR ha messo a disposizione la propria rete di retailer commerciali per promuovere la campagna del WFP presso i loro spazi all'interno dello scalo di Fiumicino.
Associazione italiana Sclerosi Multipla	Nel corso del 2024, ADR ha rinnovato il proprio sostegno ad AISM, promuovendo sui propri canali dedicati alla comunicazione istituzionale le campagne "Bentornata Gardensia" (in occasione della Giornata internazionale della Donna) e "La Mela" per sensibilizzare l'opinione pubblica sui sintomi della sclerosi multipla, malattia che colpisce in misura doppia le donne rispetto agli uomini, e a raccogliere fondi per sostenere la ricerca scientifica.

ADR per la cultura sportiva

Al fine di promuovere la cultura e i valori dello sport, ADR

ha lavorato per rinforzare e ampliare la rete di sinergie anche in ambito sportivo con le seguenti collaborazioni:

TABELLA 43 - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione della cultura sportiva

Federugby	In un'ottica di promozione dei valori dello sport e sociali, nel 2024 ADR e Federazione italiana Rugby hanno rinnovato la propria partnership volta a sostenere il più importante torneo di rugby "6 Nations" che vede coinvolta anche la nazionale italiana.
CONI	ADR rinnova la sua collaborazione con il Comitato Olimpico Nazionale Italiano. Nel 2024 ADR ha scelto di porsi al fianco del CONI per offrire alla cultura e ai valori dello sport italiano un'opportunità di visibilità e di diffusione dei propri contenuti, in occasione di iniziative ed eventi sportivi che hanno coinvolto atleti del CONI in partenza o arrivo dall'aeroporto di Fiumicino, come accaduto durante le Olimpiadi di Parigi 2024.
Sport & Salute	Nel 2024 ADR ha avviato una collaborazione con Sport & Salute S.p.A. volta a contribuire alla diffusione dei valori dello sport e dell'eccellenza italiana.
Fondazione "EuroRoma2024"	Infine, in occasione dei Campionati europei di atletica leggera 2024 disputati a Roma dal 7 al 12 giugno, ADR ha scelto di stringere una partnership con la Fondazione EuroRoma2024, finalizzata a valorizzare le 24 discipline in programma, promuovendo, fra l'altro, attività di ingaggio per i passeggeri, in particolare per i più piccoli, durante il periodo della manifestazione.

ADR per la sostenibilità

ADR partecipa e si interfaccia con numerosi stakeholder attivi nell'ambito della sostenibilità ambientale, sociale ed economica. In particolare, l'azienda aderisce a inizia-

tive, associazioni e alleanze che promuovono lo sviluppo sostenibile, la responsabilità sociale d'impresa e la diffusione di buone pratiche nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

TABELLA 44 - ADR per la sostenibilità

United Nations Global Compact	ADR aderisce al Global Compact delle Nazioni Unite attraverso il network italiano, impegnandosi a rispettare i dieci principi fondamentali in materia di diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. La società partecipa attivamente ai Gruppi di Lavoro promossi dal Global Compact e, nel 2024, ha preso parte al CEO Meeting del network italiano, l'evento annuale che riunisce le principali aziende impegnate nella sostenibilità. Inoltre, ADR ha partecipato al UN Global Compact Leaders Summit tenutosi a New York a settembre, l'evento internazionale che favorisce il confronto tra leader aziendali, istituzioni e organizzazioni globali sulle strategie per un futuro sostenibile.
AIS – Associazione Infrastrutture Sostenibili	ADR è membro di AIS, collaborando, attraverso la partecipazione a tavoli tecnici, alla promozione di infrastrutture sostenibili e resilienti attraverso il rispetto di criteri ambientali, sociali ed economici.
ASVIS – Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile	ADR partecipa alle iniziative di ASVIS per contribuire all'attuazione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile. Nel 2024, in particolare, ha partecipato al Festival dello Sviluppo Sostenibile, organizzato da ASviS dal 7 al 23 maggio, l'evento di rilevanza nazionale dedicato alla promozione dell'Agenda 2030; durante il festival, ADR ha portato la propria esperienza in un dibattito "Sostenibilità in movimento - Il sistema italiano dei trasporti tra resilienza, decarbonizzazione e intermodalità" per condividere le proprie strategie e buone pratiche in materia di sostenibilità.
Salone della CSR	ADR prende parte al Salone della CSR e dell'Innovazione Sociale, riferimento in Italia per la promozione della responsabilità sociale d'impresa e dello sviluppo sostenibile. Durante l'evento di ottobre, ADR ha preso parte a due tavole rotonde incentrate su arte e cultura e impatto sociale.
Fondazione Sostenibilità digitale	ADR è socio fondatore e sostenitore della Fondazione Sostenibilità Digitale, un'organizzazione impegnata nella promozione di un approccio sostenibile alla trasformazione digitale. Attraverso questa partnership, ADR contribuisce attivamente alla diffusione di soluzioni innovative che favoriscono la transizione ecologica e l'inclusione digitale e partecipa a progetti di ricerca, eventi e tavoli di lavoro volti a sensibilizzare istituzioni, aziende e cittadini sull'importanza di un digitale etico e responsabile dal punto di vista ambientale.
Osservatorio Smart City Bocconi	ADR partecipa all'Osservatorio Smart City Bocconi, avviato nel 2018, che si propone come punto di riferimento per imprese, istituzioni e associazioni interessate allo sviluppo "smart" delle infrastrutture e dei servizi urbani. Attraverso attività di studio, ricerca e divulgazione interdisciplinare, l'Osservatorio analizza le tematiche economiche, giuridiche, gestionali, tecnologiche e finanziarie, con focus su edilizia, energia, utilities, trasporti, ICT e materiali. La gestione delle attività di ricerca è affidata ai ricercatori del GREEN e del Dipartimento di Studi Giuridici dell'Università Bocconi.



5.6 Finanza Sostenibile

5.6.1 QUADRO STRATEGICO

Al 31 dicembre 2024, il 66% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari del Gruppo - considerando anche il contributo delle linee non erogate al 31 dicembre 2024 quali la Revolving Credit Facility per 350 milioni di euro e il finanziamento sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti nell'ambito del progetto europeo CEF per 5 milioni di euro - è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-linked" (65% al 31 dicembre 2023). Segnatamente:

- a novembre 2020, ADR ha emesso il proprio Green Bond inaugurale da 300 milioni di euro con scadenza 2029;
- ad aprile 2021, primo aeroporto al mondo a lanciare uno strumento pubblico con queste caratteristiche, ADR ha emesso un Sustainability-Linked bond da 500 milioni di euro con scadenza al 2031, che collega direttamente il costo del debito al raggiungimento di specifici obiettivi di Sostenibilità;
- a ottobre 2022, ADR ha sottoscritto con un pool di banche una linea di credito Revolving da 350 milioni di euro in formato sustainability-linked, con scadenza 2029;
- a luglio 2023, ADR ha emesso il suo secondo Sustainability-Linked bond da 400 milioni di euro con scadenza 2033;
- a luglio 2024, ADR ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti un finanziamento di importo pari a 5 milioni di euro e con scadenza luglio 2027, al fine di abilitare la ricezione del contributo europeo a fondo perduto CEF-AFIF, e destinato, al pari del contributo stesso, all'ammodernamento delle cabine elettriche ed al potenziamento degli anelli di alimentazione nel contesto della realizzazione di nuovi stalli di ricarica elettrica in zona airside per i veicoli degli handler.

Tutte le operazioni di finanziamento a partire da novembre 2020 sono state perfezionate in formato "sustainable", riflettendo la determinazione di ADR nel porre la Sostenibilità tra le priorità strategiche, insieme a Innovazione, eccellenza nella Qualità e nella Sicurezza, perseguendo l'obiettivo di posizionarsi come leader nelle attività di sviluppo e gestione aeroportuale a ridotto impatto ambientale.

5.6.2 GREEN BOND

Il Green Financing Framework

Il Green Financing Framework, pubblicato a novembre 2020, rappresenta la piattaforma che ha consentito alla Società di ricorrere al Green Debt per finanziare e/o ri-finanziare progetti con un impatto ambientale positivo (c.d. Eligible Green Projects).

Il Green Financing Framework è stato predisposto tenendo conto dei Green Bond Principles (GBP) pubblicati dall'International Capital Market Association (ICMA) nel 2018, nonché dei Green Loan Principles (GLP) pubblicati dalla Loan Market Association (LMA) nel 2020.

ADR valuta periodicamente il Green Financing Framework per garantirne l'allineamento alle aspettative del mercato, agli standard volontari e agli sviluppi normativi.

In linea con le componenti fondamentali dei GBP e dei GLP, il Green Financing Framework è composto dalle seguenti sezioni:

- Use of proceeds;
- processo di valutazione e selezione dei progetti;
- gestione dei proventi;
- reporting;
- revisione esterna.

Emissione del Green Bond

Nel novembre 2020, ADR ha emesso il suo primo Green Bond per un importo di 300 milioni di euro. La risposta degli investitori, caratterizzata da una significativa diversificazione geografica, è stata estremamente positiva: la domanda ha superato di circa 12 volte l'offerta (con ordini superiori ai 3,6 miliardi di euro). Il Green Financing Framework di ADR è stato esaminato da DNV-GL, che ha anche fornito una valutazione di ammissibilità dell'operazione Green Bond ("SPO"). Il Green Bond di ADR prevede il rimborso, in un'unica soluzione a scadenza in data 2 febbraio 2029, e una cedola a tasso fisso pari a 1,625%. Il prezzo di emissione è stato fissato al 99,672% ed il rendimento effettivo a scadenza è pari all'1,668%.

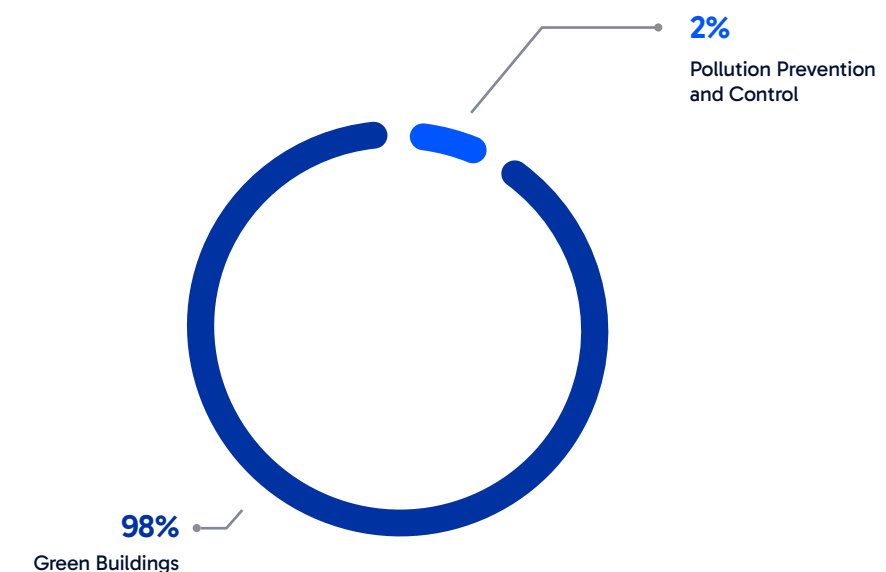
Green Bond Impact Report

In linea con i requisiti di reporting del Green Financing Framework, ADR ha preparato e pubblicato, a distanza di 12 mesi dall'emissione, il primo Green Bond Report¹³ comprensivo dell'Allocation Report e dell'Impact Report. Poiché il Green Bond Allocation Report, già oggetto di limited assurance da una società di revisione indipendente, ha confermato l'avvenuto impiego integrale dei proventi dell'emissione obbligazionaria, non sarà oggetto di nuova disclosure. Pertanto, il presente paragrafo rappresenta il Green Bond Impact Report, fornendo un aggiornamento - ove rilevante - in merito ai KPI selezionati.

Il Green Bond Impact Report include casi di studio di specifici Eligible Green Project, nonché dati sui KPI ambientali rilevanti per tale categoria di progetti.

Poiché circa il 98% dei proventi è stato destinato ai Green Buildings (si veda il grafico di seguito rappresentato), la disclosure è concentrata su questa categoria di Eligible Green Projects.

GRAFICO 6 - Allocazione proventi per categoria di Eligible Green Project



¹³ https://www.adr.it/documents/17615/20916850/2021+11+25+Green+Bond+Report_F.pdf/fac19441-3db3-f3b0-579c-e6c2b7ba4465?t=1638194225588

Principali Eligible Green Projects

Il 57% dei proventi è stato allocato per il progetto “Molo d’imbarco E ed avancorpo T3”, completato alla fine del 2016. Per tale ragione, la performance dei KPI dell’Im-pact Report beneficia del completamento di questo

progetto a partire dal 2017. Invece, il progetto per lo sviluppo dell’hub est (a cui è stato destinato il 36% dei proventi) ha iniziato a generare un impatto sui KPI solo dopo l’inaugurazione del nuovo Molo A, a maggio 2022.

TABELLA 45 - Descrizione dello stato di avanzamento dei progetti eligible

Progetto	Descrizione	Stato al 31/12/2024	Totale Costo Progetto ¹⁴ (Milioni di euro)	Importo Allocato (Milioni di euro)	% di 300m di proventi allocati
MOLO D'IMBARCO E ED AVANCORPO T3	I lavori hanno portato al completamento di queste nuove infrastrutture: • molo d'imbarco E; • estensione del Terminal 3; • sistema HBS-BHS dedicato al sistema del terminal ovest. I nuovi edifici contribuiscono a offrire ai passeggeri un'esperienza aeroportuale senza soluzione di continuità attraverso 14 contact gate e 8 gate per gli autobus, all'interno di una struttura innovativa dotata di impianti tecnologicamente avanzati, implementati in linea con le migliori pratiche energetiche e di costruzione.	Completato	341,0	170,5	57%
SVILUPPO HUB EST	I lavori hanno portato al completamento di queste nuove infrastrutture: • nuovo molo d'imbarco A e relativi piazzali; • estensione del Terminal 1 e sala commerciale; • ristrutturazione dell'area d'imbarco C, per migliorare l'area commerciale airside; • nuova immigration process area. L'obiettivo di questi interventi è di offrire ai passeggeri un'esperienza aeroportuale senza soluzione di continuità, attraverso 30 nuovi gate (13 contact e 17 per autobus) e 3 nuovi nastri per il ritiro dei bagagli. Tutti gli impianti sono stati progettati in linea con i più elevati standard in termini di costruzione e misure energetiche. Il molo A è stato certificato LEED – livello Gold.	Completato	390,1	106,7	36%
TOTALE			731,1	277,2	92%

¹⁴ Il costo totale del progetto include, oltre all'importo allocato, i) gli investimenti finanziati attraverso altre linee di credito capex di ADR e quindi non finanziate da Green Bond e ii) il saldo dei cosiddetti Eligible Green Project non allocato su alcuna linea di credito.

KPI ambientali

All'interno del Capitolo 8. Appendix del Green Financing Framework, sono stati identificati i principali indicatori di impatto per ogni singola categoria di Eligible Green Project. I KPI all'interno della tabella sottostante sono stati selezionati tra gli indicatori proposti per i Green Building come i più rilevanti per misurare i benefici ambientali derivanti dagli Eligible Green Project.

TABELLA 46 - KPI ambientali associati

KPI	Descrizione, metodologia e assunzioni	Impatto ¹⁵
RIDUZIONE DEL CONSUMO DI ENERGIA	Consumi energetici dei Terminal di FCO (Kwh) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq).	-52% vs baseline (rappresentata dalla media dei valori 2014-2015-2016)
RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO ₂	Emissioni di CO₂ equivalenti dei Terminal di FCO (Kg) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq). • emissioni di CO₂ calcolate secondo la metodologia location-based, generate dall'elettricità acquistata per i Terminal di FCO; • il fattore di emissione per kWh calcolato secondo gli standard Italiani ISPRA ¹⁶; • nel 2024 ADR ha consumato energia elettrica da fonti rinnovabili (sia prodotta in-house sia acquistata da mercato) per un quantitativo pari al 45% circa del totale di energia elettrica consumata nei terminal; • le emissioni di CO₂ relative al consumo di energia dei terminal sono calcolate sul restante 55%.	-81% vs baseline (rappresentata dalla media dei valori 2014-2015-2016)
CERTIFICAZIONI E SUSTAINABLE LABELS PER I GREEN BUILDINGS	Certificazione di eligible buildings secondo protocolli ambientali internazionali, quali: • LEED® Gold; ¹⁷ • BREEAM® Very Good; ¹⁸ • EPBD. ¹⁹	Certificazioni LEED “Gold” conseguite • Terminal General Aviation di Ciampino (completato); • Asilo aziendale “Baby gate” (ottenuta in data 18/10/2022); • Nuovo molo A (certificazione ottenuta in data 23/05/2023); Certificazioni BREEAM ottenute: • Molo E e Avancorpo Terminal 3: livello “Excellent” conseguita in data 9/3/2022 (migliorativo rispetto al precedente obiettivo “Very Good”); • Terminal 1, Estensione T1, Avancorpo T1: Certificazione BREEAM livello “Very Good” conseguita in data 4/01/2024; Progetti futuri: • Certificazione LEED target gold su: ristrutturazione molo B in corso di ottenimento (submission in data 5/10/2023, in corso la fase di Design Review); ristrutturazione molo D come obiettivo della progettazione che sarà finalizzata nel 2024, con target entrata in esercizio e ottenimento certificazione 2027; • Certificazione BREEAM su Area di Imbarco A 21-27, Terminal 3, Satellite attesa nel 2025-2026; ricertificazione BREEAM su Molo E ed Avancorpo Terminal 3 nel 2025.

¹⁵ Fonte: elaborazioni interne ADR.

¹⁶ Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale”, un ente pubblico di ricerca indipendente che si occupa principalmente di ricerca ambientale.

¹⁷ LEED - Leadership in Energy and Environmental Design.

¹⁸ BREEAM - Building Research Establishment Environmental Assessment Method.

¹⁹ EPBD - Energy Performance of Buildings Directive.

5.6.3 SUSTAINABILITY-LINKED BOND

Il sustainability-linked financing framework

Il Sustainability-Linked Financing Framework²⁰ rappresenta un documento complementare al Green Financing Framework di ADR.

Il Framework, pubblicato ad aprile 2021 e aggiornato ad aprile 2022, è stato predisposto in conformità ai Sustainability-Linked Bond Principles (SLBP) pubblicati nel 2020 dall'International Capital Markets Association (ICMA) e ai Sustainability-Linked Loan Principles (SLLP) pubblicati dalla Loan Markets Association (LMA) rispettivamente nel 2020 e nel 2022.

Il Framework, in linea con le disposizioni contenute nei Principles, si compone delle seguenti sezioni:

- selezione dei Key Performance Indicator (KPI);
- Sustainability Performance Target (SPT);
- caratteristiche finanziarie;
- reporting;
- revisione esterna.

Il Sustainability-Linked Financing Framework, come eventualmente aggiornato tempo per tempo, potrà essere impiegato da ADR per nuove operazioni finanziarie.

Emissione del Sustainability-Linked Bond 2021

Il collocamento del primo Sustainability-Linked bond di ADR ad aprile 2021, per un valore di 500 milioni di euro e con durata di 10 anni, ha ricevuto richieste per oltre 5 volte l'offerta, totalizzando ordini per un importo pari a circa 2,7 miliardi di euro.

L'emissione prevede il rimborso in unica soluzione a scadenza in data 30 luglio 2031 e il pagamento di una cedola a tasso fisso pari all'1,750%, pagabili ogni anno in via posticipata nel mese di luglio. Il prezzo di emissione è stato fissato in 98,839 ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 1,875%.

L'emissione, quotata presso la Borsa irlandese, prevede l'applicazione di un potenziale step-up sugli interessi fino a 25 punti base attivabile a partire dalla prima cedola pagabile

dal 2028 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all'esercizio 2027, di uno o più Target (SPT) di Sostenibilità riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework – edizione 2021.

Emissione del Sustainability-Linked Bond 2023

Il collocamento del secondo Sustainability-Linked bond di ADR a luglio 2023, per un valore di 400 milioni di euro e con durata di 10 anni, ha ricevuto richieste per quasi 5 volte l'offerta, totalizzando ordini per un importo pari a circa 1,9 miliardi di euro, per oltre il 95% riconducibili a investitori esteri.

L'emissione prevede il rimborso in unica soluzione a scadenza in data 10 luglio 2033 e il pagamento di una cedola a tasso fisso pari al 4,875%, pagabili ogni anno in via posticipata nel mese di luglio. Il prezzo di emissione è stato fissato in 99,119 ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 4,989%.

L'emissione, quotata presso la Borsa irlandese, prevede l'applicazione di un potenziale step-up sugli interessi fino a 40 punti base attivabile a partire dalla prima cedola pagabile dal 2031 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all'esercizio 2030, di uno o più Target (SPT) di Sostenibilità riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework – edizione 2022.

Progress Report

In linea con i requisiti di reporting del Sustainability-Linked Financing Framework e della documentazione contrattuale che regola i propri Sustainability-linked bond in circolazione, ADR è tenuta a pubblicare con cadenza annuale l'andamento dei tre KPI (indicando la metodologia impiegata), corredato da un "Assurance Report". Tale attività è oggetto di un incarico di esame limitato (Limited Assurance Engagement), conferito a KPMG S.p.A. a titolo volontario, da eseguirsi in conformità a quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (ISAE 3000 Revised), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi di limited assurance, al fine di verificare il

conseguimento dei Sustainability Performance Target. Si specifica che le informazioni contenute nel presente paragrafo e di seguito riportate non costituiscono parte della Rendicontazione di Sostenibilità predisposta dalla Società ai sensi del D.Lgs. 125/24 e dunque non sono oggetto dell'incarico di esame limitato ("limited assurance engagement") ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 125/24 della Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo Aeroporti di Roma S.p.A. conferito a KPMG S.p.A..

La Rendicontazione di Sostenibilità è inclusa nel paragrafo 6 "Rendicontazione di Sostenibilità" della presente Relazione Annuale Integrata di Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2024.

KPI 1

EMISSIONI DI CO₂ SCOPE 1 E SCOPE 2 (TONNELLATE)

Definizione della metrica: le emissioni di CO₂ Scope 1 e 2 generate dalle attività operative di ADR. L'unità di misura è tonnellate/anno.

Unità: percentuale di riduzione delle tonnellate di biossido di carbonio equivalente (tCO₂).

Perimetro: aeroporto di Fiumicino (FCO).

Metodologia: il totale delle emissioni di CO₂ Scope 1 e 2 è calcolato secondo le regole ACA per il Livello 4+ definite da ACI Europe, in linea con le indicazioni fornite dalla certificazione ISO 14064-1. Questo schema prevede la contabilizzazione delle emissioni dirette e indirette, distinguendole in tre tipologie o Scope: (i) Scope 1: emissioni dirette; (ii) Scope 2: emissioni indirette associate al consumo di energia; (iii) Scope 3: altre emissioni indirette. In particolare, il presente KPI si concentra sulle prime due tipologie:

- emissioni dirette di CO₂ (Scope 1): "fonti fisse", "fonti mobili", "emissioni di processo", e "altre". I fattori di emissione per lo Scope 1 sono stati individuati in linea con il GHG Protocol;
- emissioni indirette di CO₂ (Scope 2) associate al consumo di energia: emissioni da elettricità acquistata, riscaldamento e raffreddamento. I fattori di emissione associati al consumo di elettricità sono quelli pubblicati dall'ISPRA.

Baseline:

- 59.173 tonnellate CO₂ nel 2019 (Scope 1 = 4.413 e Scope 2 = 54.760);
- la baseline 2019 è stata verificata da RINA e WSP secondo le regole ACA.

Progress:

- valore totale anno 2024 Scope 1 e 2: 62.483 ton CO₂ (Scope 1 = 62.483 e Scope 2 = 0)²¹;
- track progress rispetto alla Baseline: +6%.

Il consuntivo 2024 riporta un valore più alto rispetto alla baseline definita nel 2019 a causa di una variazione del perimetro operativo della Società. A seguito dell'acquisizione del 100% di Leonardo Energia S.r.l. (la società che gestisce la centrale di cogenerazione sita in territorio aeroportuale) da parte di ADR, la prima non può più essere considerata come un fornitore esterno di elettricità e di energia termica: le sue emissioni, quindi, non saranno più contabilizzate come elettricità acquistata dal Gruppo ADR (e quindi esposte tra le emissioni Scope 2), ma valorizzate nella categoria "fonti fisse" di Scope 1, in base al contributo emissivo del gas metano utilizzato nell'impianto di cogenerazione e nelle caldaie.

Per riferimento, se tale variazione di perimetro (inclusione di Leonardo Energia nel perimetro di Scope 1) fosse avvenuta nel 2019, la baseline vedrebbe un valore totale di Scope 1 e 2 pari a 74.743 ton CO₂ (Scope 1 = 72.519 e Scope 2 = 2.224): nel 2024 avremmo quindi una riduzione del 16% rispetto alla baseline.

Nonostante tale variazione di perimetro, che rende più sfidante il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, i target al 2027 e al 2030 connessi ai due Sustainability-Linked bond emessi nel 2021 e nel 2023 non variano, così come resta fermo il raggiungimento del Net Zero al 2030.

Di seguito si riportano i principali ambiti di azione:

- realizzazione in aeroporto di alcuni impianti fotovoltaici multi-megawatt che consentiranno la produzione, lo stoccaggio e l'utilizzo di energia green: in particolare, la Solar Farm della potenza di 22 MWp posta accanto alla pista 3 è il più grande impianto fotovoltaico in autoconsumo realizzato in un aeroporto europeo;

²⁰ Il Sustainability-Linked Financing Framework è disponibile al seguente link <https://www.ADR.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>.

²¹ Valore riferito a metodologia di calcolo market based.

- realizzazione di uno storage da 10 MWh attraverso l'utilizzo di Second Life Batteries. Si tratta del cosiddetto progetto Pioneer, nato dalla collaborazione tra Enel X e ADR e co-finanziato dalla Commissione Europea. Per la gestione ottimale ed integrata di tali asset energetici, è prevista l'implementazione di un sistema di intelligenza artificiale, che ne migliorerà la gestione sia dal punto di vista economico, che ambientale;
- uso di bio-metano e di infrastrutture di trasporto a basse emissioni di carbonio. In particolare, grande attenzione è rivolta alla ricerca ed allo sviluppo di combustibili sostenibili per la futura conversione della Centrale di Cogenerazione da gas naturale a bio-metano.

GRAFICO 7 - Emissione Scope 1 & 2 (tonnellate di CO₂)



(1) Il consuntivo 2024 riporta un valore più alto rispetto alla baseline definita nel 2019 a causa della variazione del perimetro operativo descritta nel corpo del paragrafo. Per riferimento, se tale variazione di perimetro fosse avvenuta nel 2019, la baseline vedrebbe un valore totale di Scope 1 e 2 pari a 74.743 ton CO₂ (Scope 1 = 72.519 e Scope 2 = 2.224).

(2) In seguito all'audit performed nel novembre del 2024 da TUV, ente accreditato in ambito Airport Carbon Accreditation, è stato modificato il fattore d'emissione legato al consumo di gas delle attività della società del gruppo Leonardo Energia Srl, passando da fattore DEFRA a fattore specifico del sito calcolato secondo normativa ETS.

KPI 2

MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE ACA LEVEL 4+

Definizione della metrica: ACA Level 4+ è la certificazione per la gestione attiva delle emissioni di carbonio con risultati misurabili nel settore aeroportuale che mira a raggiungere la riduzione delle emissioni, incluse le emissioni Scope 3.

Perimetro: aeroporto di Fiumicino (FCO).

Metodologia: l'accreditamento al livello 4+ deve essere rinnovato ogni tre anni. I requisiti da soddisfare sono:

- presentazione dell'impronta di carbonio verificata secondo i requisiti di livello 4;
- Revised Carbon Management Plan: il Piano deve dimostrare che l'aeroporto ha raggiunto in modo tempestivo qualsiasi obiettivo pertinente a lungo termine o milestone intermedia prevista;
- aggiornamento dello Stakeholder Partnership Plan con informazioni sui progressi in merito alla riduzione

ne delle emissioni degli Stakeholder rispetto all'obiettivo generale;

- presentazione annuale dell'impronta di carbonio non verificata negli anni intermedi;
- ogni due rinnovi (cioè ogni sei anni), l'aeroporto deve dimostrare di essere in linea con la traiettoria prevista verso il proprio obiettivo a lungo termine o milestone intermedia.

Progress:

- certificazione mantenuta;
- ADR si impegna a raggiungere l'obiettivo Net Zero Carbon entro il 2030. In aggiunta ai piani d'azione già descritti per il raggiungimento del KPI 1 e del KPI 3, si segnala la partnership strategica con Eni, siglata a fine 2021, per l'implementazione e diffusione di combustibili sostenibili per l'aviazione (SAF - Sustainable Aviation Fuel) da mettere a disposizione delle compagnie aeree che ne faranno richiesta e per la movi-

mentazione a terra (HVO - Hydrotreated Vegetable Oil) che permettono una riduzione delle emissioni di CO₂ di circa il 90% rispetto ai carburanti fossili.

KPI 3

EMISSIONI DI CO₂ SCOPE 3 (ESCLUSE FONTI DA AEROMOBILI) PER PASSEGGERO (KG CO₂/ PASSENGER)

Definizione della metrica: emissioni di CO₂ Scope 3 per passeggero (escludendo le emissioni derivanti da Cruise, Landing and Take-off Cycle (LTO) e rullaggio degli aeromobili).

Perimetro: aeroporto di Fiumicino (FCO).

Metodologia: la quantità totale di emissioni di CO₂ Scope 3 è calcolata secondo le regole ACA per il Livello 4+ definite da ACI Europe, in linea con la guida fornita da ISO 14064-1. Il calcolo complessivo delle emissioni Scope 3 comprende le seguenti fonti:

- accessibilità dei passeggeri che viaggiano da e verso l'aeroporto (fonte che incideva, nel 2019, per quasi l'89% delle emissioni Scope 3 incluse nella baseline)²² ;
- ground Support Equipment (GSE) e i veicoli degli operatori, che supportano gli aerei durante il turnaround at the stand;
- accessibilità di staff terzo, in viaggio da e per l'aeroporto;
- accessibilità delle merci (stimata);
- gestione dei rifiuti, trattamento e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi generati nelle operazioni dell'aeroporto;
- viaggi di lavoro del personale di ADR;
- fonti fisse di terzi (emissioni da generatori e impianti in loco);
- deicing degli aerei;
- energia acquistata da terzi.

Baseline:

- 623.357 tonnellate di CO₂ nel 2019, pari a 14,3 kg CO₂ per passeggero;
- la baseline 2019 è stata verificata da RINA e WSP secondo le regole ACA.

Progress:

- valore Totale Scope 3: 592.718 tonnellate di CO₂, track progress rispetto alla Baseline: -30.639 ton CO₂;
- valore Scope 3 per passeggero: 12,0 kg CO₂, track progress rispetto alla Baseline: -16 %.

All'interno dell'attuale perimetro dei Sustainability-Linked Bond, il 95% delle emissioni di Scope 3 è legato ai mezzi di trasporto utilizzati dai passeggeri per spostarsi da e verso l'aeroporto: tale aspetto influisce notevolmente sull'andamento dell'indicatore kg CO₂ per passeggero.

In particolare, rispetto al 2023, nel 2024 si è registrato:

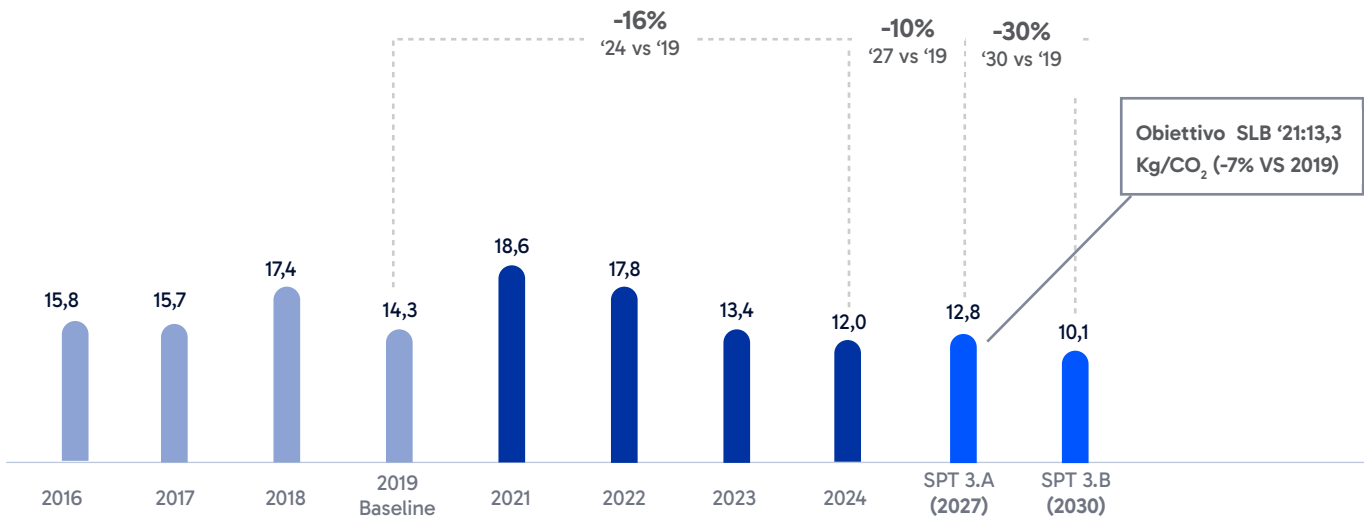
- un incremento dei passeggeri di circa il 20%;
- una diminuzione dei passeggeri accompagnati in auto ed un aumento nell'utilizzo dell'auto propria.

Di seguito si riportano i principali ambiti di azione:

- predisposizione di circa 400 punti di ricarica (già installati) e di circa 600 punti di ricarica (previsti entro il 2026) per i veicoli elettrici, con l'obiettivo di garantire adeguate infrastrutture di supporto per la mobilità sostenibile;
- realizzazione della pista ciclopeditonale "Pedalaria" - che oggi collega l'aeroporto "Leonardo da Vinci" alla città di Fiumicino - costruita con materiali eco-compatibili e che ha l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile a beneficio di cittadini del territorio, dipendenti di ADR e operatori di tutta la comunità aeroportuale e passeggeri;
- introduzione di nuove navette aeroportuali, che già consentono gratuitamente ai passeggeri di muoversi nel sedime aeroportuale e raggiungere anche i parcheggi Lunga Sosta, ad alimentazione totalmente elettrica;
- accordo tra ADR e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, siglato nei primi mesi del 2022, per dare il via allo sviluppo di un'intermodalità sempre più integrata e sostenibile, che contribuisca all'abbattimento delle emissioni aeroportuali e favorisca la transizione a smart Hub dell'aeroporto di Fiumicino;
- progressiva transizione delle flotte operative (es. auto di servizio, altri mezzi operativi) verso veicoli a ridotte emissioni, tramite elettrificazione o utilizzo di biocarburanti;
- iniziative di sensibilizzazione e supporto verso tutti gli Stakeholder aeroportuali coinvolti nelle attività emissive, come compagnie aeree, operatori dei servizi di handling, sub-concessionari e retailer, dipendenti e addetti aeroportuali e altresì passeggeri.

²² Nel corso del 2024 si è lavorato ad un aggiornamento della metodologia di calcolo per la voce di Scope 3 "Accesso Passeggeri". Il valore qui riportato per il 2024 però non recepisce il cambio di metodo, che avrebbe generato un valore non comparabile con la rendicontazione legata al presente Progress Report.

GRAFICO 8 - Emissioni di Scope 3 (escluse fonti aeromobili) per passeggero (Kg di CO2)²³



²³Il Sustainability Performance Target per l'esercizio 2027 rilevante per l'emissione SLB del 2021 è quello del Sustainability-Linked Financing Framework del 2021, ovvero 13,3 kg per passeggero, ovvero -7% rispetto alla baseline del 2019

5.6.4 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL PROGRESS REPORT RELATIVO AI SUSTAINABILITY-LINKED BOND



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmaudit@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sul Progress Report

Al Consiglio di Amministrazione della
Aeroporti di Roma S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*"limited assurance engagement"*) del Progress Report al 31 dicembre 2024 riferito ai due Sustainability-linked Bond emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023 della Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la "Società"), predisposto in conformità al Sustainability Linked Financing Framework (di seguito "SLFF"). Il Progress Report è inserito nella Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2024 della Società al paragrafo 5.6.3 ed è stato predisposto in conformità alle metodologie descritte nel SLFF.

Responsabilità della Direzione della Aeroporti di Roma S.p.A. per il Progress Report

La Direzione è responsabile per la redazione del Progress Report al 31 dicembre 2024 della Società in conformità alle metodologie definite per il calcolo dei KPI, per il loro avanzamento e per il raggiungimento dei Sustainability Performance Target (SPT) inclusi nel SLFF.

La Direzione è altresì responsabile per quella parte del controllo interno da essa ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un Progress Report che non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

La Direzione è responsabile, inoltre, per l'individuazione del contenuto del Progress Report, per la selezione e l'applicazione delle metodologie e per la ragionevolezza delle valutazioni e delle stime nelle circostanze.

Indipendenza della società di revisione e gestione della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Management 1 (ISQM Italia 1) in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Progress Report al 31 dicembre 2024 della Società alle metodologie descritte nel SLFF.

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709900159
R.E.A. Milano N. 512987
Partita IVA 00709900159
VAT number IT00709900159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA





Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito anche "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Progress Report non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sul Progress Report si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Progress Report al 31 dicembre 2024, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 ottenimento e lettura della second party opinion rilasciata da Sustainalytics ad aprile 2022 sul SLFF;
- 2 interviste con la Direzione ed il personale rilevante responsabile del Progress Report della Società al fine di ottenere una comprensione dei processi, dei sistemi e dei controlli esistenti;
- 3 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni relative alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse le emissioni di scope 3 da volo, taxi da aeromobili, atterraggio e decollo) relative all'esercizio 2024 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 4 svolgimento di limitate procedure di verifiche documentali al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione e l'elaborazione delle informazioni relative alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse le emissioni di scope 3 da volo, taxi da aeromobili, atterraggio e decollo) relative all'esercizio 2024 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 5 svolgimento di limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati relativi all'elaborazione delle informazioni relative alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse le emissioni di scope 3 da volo, taxi da aeromobili, atterraggio e decollo) relative all'esercizio 2024 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 6 verifica del mantenimento della certificazione ACA (Airport Carbon Accredited) livello 4+ al 31 dicembre 2024.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Progress Report al 31 dicembre 2024 riferito ai due Sustainability-Linked Bond emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023 della Aeroporti di Roma S.p.A. non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle metodologie descritte nel Sustainability-Linked Financing Framework.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Limitazione all'uso

La presente relazione è stata predisposta esclusivamente per le finalità indicate nel primo paragrafo e, pertanto, non può essere utilizzata per altre finalità in quanto potrebbe non essere adatta per altri scopi.

Roma, 3 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio

5.6.5 REVOLVING CREDIT FACILITY

Sottoscrizione della Revolving Credit Facility Sustainability-Linked

In data 4 ottobre 2022, ADR ha sottoscritto con un pool di 8 istituti di credito, una nuova Revolving Credit Facility di importo massimo pari a 350 milioni di euro, in formato sustainability-linked.

In data 2 agosto 2024, la linea di credito è stata estesa di un ulteriore anno: l'attuale scadenza è ottobre 2029.

Il formato sustainability-linked prevede l'applicazione di un potenziale aggiustamento sul tasso di interesse, in incremento o in riduzione, fino a un massimo di 5 bps in funzione del raggiungimento o meno di determinati obiettivi di sostenibilità nel corso del precedente esercizio.

Il contratto prevede tre KPI, due di carattere ambientale e uno di carattere sociale. Nello specifico, il KPI 1 è legato alle emissioni di CO₂ - Scope 1 & 2 mentre il KPI 2 a quelle Scope 3 (escluse fonti da aeromobili) per passeggero; il KPI 3 è invece connesso ad obiettivi di gender equality.

Al 31 dicembre 2024, i KPI oggetto di testing (il KPI 1 e il KPI 3) risultano entrambi rispettati.

6.

Rendicontazione di sostenibilità

6.1	Informazioni generali	126
6.2	Informazioni di carattere ambientale	134
6.3	Informazioni di carattere sociale	170
6.4	Informazioni sulla governance	189
6.5	Allegati tecnici	208
6.6	Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione di Sostenibilità	214

6.1

Informazioni generali

6.1.1 BASE PER L'INFORMATIVA DI SOSTENIBILITÀ E ACCOUNTING POLICY

ESRS 2 BP-1

Criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità

La Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo ADR, redatta in forma consolidata e in conformità con le previsioni del D.Lgs. 125/2024 ("Corporate Sustainability Reporting Directive"), riporta le informazioni relative alle seguenti società controllate, in coerenza con il perimetro di consolidamento di riferimento per il bilancio consolidato: ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., 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., Leonardo Energia S.r.l. e ADR Ventures S.r.l.

Le informazioni riportate si basano sulle attività dirette svolte dalle società del Gruppo, nonché sulle attività che lo stesso abilita attraverso la sua catena del valore, definita come segue.

Ove rilevante, le informazioni contestuali riguardo la metodologia di costruzione delle informazioni quali-quantitative sono riportate in note.

Inoltre, alcune informazioni contenute nella presente Rendicontazione di Sostenibilità sono state incluse mediante riferimento ad altri capitoli della Relazione Annuale Integrata. Tali informazioni sono chiaramente indicate all'interno del testo. La catena del valore di ADR può essere suddivisa in due segmenti: upstream e downstream. Le attività a monte (upstream) riguardano principalmente l'approvvigionamento di beni e servizi necessari a supportare le operations, come ad esempio la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture, l'applicazione di soluzioni tecnologiche, la fornitura di energia. Le attività a valle (downstream) si concentrano sull'offrire agli utenti finali – passeggeri, compagnie aeree e concessionari commerciali – un'esperienza di qualità, garantendo il rispetto delle normative, la soddisfazione del cliente e la responsabilità socio-ambientale.

Catena del Valore Upstream

I principali stakeholder a monte includono i fornitori di materiali e attrezzature per lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture (ad esempio, imprese di costruzione, produttori di materiali, ecc.), i fornitori di servizi professionali e tecnici, i fornitori di energia e vari subappaltatori che erogano servizi come pulizia, manutenzione e supporto IT. Le relazioni con questi fornitori si basano su rigorosi standard di qualità e sicurezza, procedure di gara per garantire equità e trasparenza e una comunicazione continua volta ad allineare le esigenze operative.

Catena del Valore Downstream

Gli stakeholder a valle comprendono compagnie aeree, passeggeri, subconcessionari del settore retail e della ristorazione, operatori logistici e di handling e imprese locali che traggono beneficio dall'ecosistema aeroportuale. Il ruolo dell'azienda è garantire l'eccellenza operativa, facilitando un trasporto aereo efficiente, offrendo un'esperienza sicura e confortevole agli utenti finali e supportando i partner commerciali con un ambiente favorevole alla crescita del loro business.

Per quel che concerne le informazioni riportate, si fa presente che il Gruppo ADR non si è avvalso delle facoltà di omissione rispetto a proprietà intellettuale, know-how o a risultati dell'innovazione.

ESRS 2 BP-2

Informativa in relazione a circostanze specifiche

La presente Rendicontazione di Sostenibilità descrive le performance ambientali, sociali e di governance consuntivate al 31 dicembre 2024, e include anche informazioni riguardo i principali obiettivi e piani d'azione che il Gruppo ADR si impegna a raggiungere nel prossimo futuro. La maggior parte degli obiettivi riguarda il 2030, anno identificato come riferimento per il medio periodo, mentre in ogni casistica in cui si fa riferimento al breve periodo ci si riferisce all'anno 2025. Tutto ciò che va oltre il 2030 viene identificato come lungo perio-

do, traguardando specificatamente il 2046, anno di fine della concessione aeroportuale per gli scali di Fiumicino e Ciampino.

Nel corso del 2024 sono, inoltre, stati svolti alcuni approfondimenti rispetto a metodologie di calcolo, specificatamente per quanto riguarda la carbon footprint. Maggiori informazioni sono disponibili al capitolo 6.2.1 Lotta al climate change

6.1.2 STRATEGIA E MODELLO DI BUSINESS

ESRS 2 SBM-1

Strategia, modello aziendale e catena del valore

La sostenibilità è radicata nei valori fondamentali del Gruppo che guidano le decisioni, le politiche e le azioni.

Il Gruppo si impegna a integrare la sostenibilità in ogni aspetto delle operazioni e a minimizzare l'impatto delle attività lungo l'intera catena del valore, promuovendo al contempo una cultura di responsabilità e innovazione.

Persone

Investiamo in progetti di formazione ed educazione per i nostri dipendenti, partner e stakeholder, anche per sensibilizzarli sulla sostenibilità. Coinvolgiamo le nostre persone e le comunità per generare un impatto sociale positivo, promuovendo la diversità, l'equità, l'inclusione e il benessere della collettività e dei territori in cui operiamo. Promuoviamo costantemente iniziative nell'ambito della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro per rafforzare la prevenzione di infortuni e malattie professionali lungo la catena del valore. Puntiamo all'eccellenza, all'inclusività e all'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi per dare ai nostri passeggeri la miglior esperienza aeroportuale.

Riteniamo che la cultura e l'arte, attraverso le loro manifestazioni come la musica, il teatro, il cinema, le arti performative, rappresentino strumenti fondamentali per la crescita personale, l'arricchimento interiore e il valore sociale, capaci di trasformare e migliorare le nostre comunità.

Ambiente

Ci impegniamo per abilitare lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo, concentrandoci sulla mitigazione degli impatti e sulla riduzione delle emissioni climateranti. Abbiamo l'obiettivo di raggiungere il Net Zero delle emissioni di CO₂ sotto il nostro diretto controllo entro il 2030 grazie alle seguenti principali iniziative:

- realizzazione di impianti fotovoltaici;
- acquisto di energia rinnovabile;
- elettrificazione delle flotte e uso di biocarburanti.

Lavoriamo per ridurre la produzione di rifiuti e l'utilizzo di materie prime nei nostri aeroporti e sperimentiamo soluzioni innovative di economia circolare che applichiamo anche nella gestione dei cantieri. Ottimizziamo l'uso delle risorse, inclusa l'acqua, limitando in particolare l'utilizzo di quella potabile ai soli usi indispensabili, attraverso interventi di trattamento e riuso e la realizzazione di reti idriche all'avanguardia. Monitoriamo e ci impegniamo per la salvaguardia ambientale dei territori in cui operiamo, con speciale attenzione alla biodiversità. Ci impegniamo a ridurre l'inquinamento acustico e a limitare l'impatto sulla qualità dell'aria dei territori limitrofi alle strutture aeroportuali.

Sviluppo

Gli investimenti nelle nostre infrastrutture sono orientati a ridurre gli impatti ambientali e a implementare soluzioni all'avanguardia per affrontare le sfide della sostenibilità. Contribuiamo a creare valore lungo l'intera filiera a monte e a valle delle nostre operazioni, puntando a sviluppare un modello fondato sulla sostenibilità. Adottiamo meccanismi di reporting trasparenti che garantiscono responsabilità, consentendo agli stakeholder e ai nostri investitori di monitorare i progressi degli obiettivi di sostenibilità che ci siamo fissati. Ci impegniamo ad allineare la strategia di finanziamento con i nostri impegni di sostenibilità collegando i finanziamenti al raggiungimento di specifici obiettivi ambientali e sociali, promuovendo credibilità e trasparenza sul grado di raggiungimento dei target. Coltiviamo un ecosistema di innovazione dinamico e collaborativo, stringendo partnership strategiche, per promuovere la crescita sostenibile e l'eccellenza tecnologica a livello nazionale e internazionale. Per approfondimenti in merito a strategia generale, modello aziendale e catena del valore si prega di consultare il Capitolo 2 - Strategia e modello di Business.

Gli obiettivi di Sostenibilità del Gruppo ADR

TABELLA 47 - Obiettivi di sostenibilità del Gruppo ADR

TEMA MATERIALE	STRATEGIC TARGET	TARGET	ANNO
LOTTA AL CLIMATE CHANGE	Net Zero Carbon (Scope 1 & 2)	Net Zero	2030
	Emissioni LTO da compagnie aeree con target science-based	60%	2028
	Intensità emissioni Scope 3 non-aviation	-30% vs 2019	2030
SALUTE E SICUREZZA DELLE PERSONE	Tasso frequenza infortuni dipendenti	9	2030
VALORIZZAZIONE, INCLUSIONE E BENESSERE DEL PERSONALE	Donne in posizioni manageriali	36%	2030
	Gender Pay Gap	Zero (+/- 5%)	2030
	Formazione media	>24 ore annue	2030
TUTELA E SVILUPPO DEI TERRITORI E DELLE COMUNITÀ LOCALI	Beneficiari diretti raggiunti dalle principali iniziative sul territorio e per le comunità	Crescente	-
GOVERNANCE, INTEGRITÀ ED ETICA DI BUSINESS LUNGO LA CATENA DEL VALORE	ISO 37001 Anticorruzione	Mantenimento	-
	Framework Human Rights Due Diligence	Mantenimento	-
	Maturità cybersecurity (framework NIST)	4/4	2030
CENTRALITÀ DEL PASSEGGERO	Rating Skytrax Fiumicino	5	-
	Soddisfazione passeggeri Fiumicino (ACI)	> 4,4	-
CONTRIBUTO ALLO SVILUPPO DEL PAESE E ALLA CONNESSIONE LOCALE E GLOBALE	Valore aggiunto generato	Crescente	-
	Posti di lavoro attivati		-

ESRS 2 SBM-2

Interessi e opinioni dei portatori di interessi

ADR, in quanto gestore degli scali aeroportuali di Fiumicino e Ciampino, intrattiene rapporti con una vasta platea di stakeholder, attraverso il rapporto con i quali garantisce un'erogazione dei servizi aeroportuali efficiente e qualitativamente virtuosa.

Principali stakeholder e relativi canali di contatto

- Passeggeri: sondaggi, canali di feedback, social media;
- compagnie aeree e partner: riunioni periodiche, tavoli tecnici, accordi di servizio;
- dipendenti: meeting interni, survey di clima, formazione continua;
- fornitori: selezione tramite bandi, monitoraggio performance, dialogo costante;
- azionisti e investitori: assemblee, relazioni annuali integrate, comunicazioni dirette;
- comunità e istituzioni: incontri con le autorità, forum tematici, progetti sul territorio.

Lo scopo del coinvolgimento di questi stakeholder, oltre ad essere fondamentale per allineare strategie e operatività alle esigenze e aspettative degli stakeholder, garantisce standard di sicurezza, qualità, sostenibilità e competitività. L'engagement avviene tramite processi strutturati (report, incontri periodici, comitati) e strumenti dedicati (piattaforme digitali, studi di settore, partnership con enti locali).

I contributi degli stakeholder influenzano le decisioni strategiche (investimenti, servizi, politiche ambientali), il miglioramento delle operazioni, lo sviluppo del personale, la scelta dei fornitori e le iniziative socio-ambientali. Questo approccio permette ad ADR di consolidare la fiducia con la catena del valore e creare benefici condivisi con tutte le parti interessate.

Tramite il coinvolgimento degli stakeholder chiave, ADR ha anche provveduto ad aggiornare la propria analisi di doppia materialità, pilastro fondamentale della propria strategia. I feedback ottenuti dagli stakeholder hanno infatti confermato e validato le risultanze dell'analisi svolta dall'azienda.

Nell'ambito delle iniziative di ascolto dei dipendenti volte a migliorare il benessere nell'ambiente di lavoro, un piano d'azione dettagliato è stato implementato a seguito dell'engagement survey dell'anno scorso. Questo piano ha coinvolto tutte le strutture e società del gruppo, con focus specifici sulle aree di miglioramento identificate dai risultati emersi. ADR ha organizzato Focus Group interattivi e altre modalità partecipative, permettendo ai dipendenti di esprimere le loro opinioni e suggerimenti. Sono stati affrontati temi cruciali come il rapporto capo-collaboratore, con una formazione mirata per i manager sul feedback e la valutazione del potenziale, il bilanciamento tra vita lavorativa e privata e il rispetto della diversità individuale.

Nel novembre 2024, a un anno di distanza, è stata lanciata una nuova “Engagement Survey” rivolta a tutti i dipendenti del Gruppo. Questa indagine, mirata a monitorare eventuali cambiamenti nel livello di ingaggio, nell'ambiente di lavoro, nella cultura organizzativa e nel clima aziendale, ha raccolto nuovi feedback dai dipendenti sulle diverse dimensioni oggetto di analisi.

ADR ha già da tempo basato la propria strategia su un approccio integrato e trasparente per tenere conto delle opinioni, gli interessi ed i diritti delle cittadinanze del territorio circostante gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, quali driver, non solo per rafforzare il legame di fiducia instauratosi con le comunità limitrofe, ma soprattutto ad integrazione del modello di crescita sostenibile, inclusivo e resiliente che ADR vuole perseguire.

Il dialogo con il territorio e il coinvolgimento degli stakeholder interessati avviene in maniera continuativa attraverso tavoli di confronto con le Istituzioni del Comune su cui insistono gli aeroporti. Oltre a ciò, ADR effettua attività di ascolto delle comunità dedicate, utili a raccogliere opinioni, preoccupazioni e aspettative, anche facendo ampio uso dei principali canali digitali social che permettono di raccogliere feedback direttamente dai singoli cittadini.

Il coinvolgimento attivo della comunità territoriale è direttamente correlato anche alle iniziative promosse da ADR, definite congiuntamente con le Amministrazioni

comunali in funzione dei bisogni rappresentati dai cittadini, come ad esempio i lavori di riqualifica ambientale e piantumazione realizzati nel 2024 in due parchi pubblici situati nei comuni di Fiumicino e Ciampino.

Altro aspetto rilevante che riguarda il coinvolgimento delle comunità è quello relativo alla creazione di posti di lavoro derivanti dalla attività di trasporto aereo e dall'aeroporto, per cui si rimanda ai contenuti del paragrafo 6.3.3 Tutela e sviluppo dei territori e delle comunità locali.

6.1.3 GOVERNANCE

ESRS 2 GOV-1

Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

ESRS 2 GOV-2

Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate

Il Consiglio di Amministrazione (CdA), coadiuvato dai Comitati Endoconsiliari, insieme al Management, coadiuvato dai Comitati Interni, supervisiona l'intero processo di implementazione delle politiche di Sostenibilità. Per maggiori informazioni rispetto alle competenze, composizione e ruolo di questi organi si può fare riferimento alle informazioni riportate al capitolo 4. Governance, integrità ed etica di business.

Negli organi di amministrazione, direzione e controllo sono presenti componenti con elevate competenze specialistiche per gestire le tematiche di sostenibilità materiali, in considerazione del ruolo che ricoprono in altre realtà aziendali e degli incarichi ricoperti negli organi di amministrazione e controllo di società quotate e non, tenute alla redazione della Relazione Annuale Integrata. Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, nominato un comitato endoconsiliare, denominato Comitato Sviluppo Sostenibile - composto da tre Consiglieri di Amministrazione, che rimane in carica per il periodo di durata del Consiglio di Amministrazione che lo ha nominato – avente, inter alia, il compito di (i) monitorare l'implementazione dei programmi di sostenibilità e l'andamento degli indicatori legati alla sostenibilità rilevanti per finanziamenti, adempimenti normativi e del Contratto

di Programma, certificazioni, altri impegni con stakeholder; (ii) esaminare la Relazione Annuale Integrata (RAI), con particolare riferimento ai temi della sostenibilità e al Progress Report sui KPI associati ai due Sustainability-Linked Bond in circolazione incluso nella RAI stessa (si rimanda al paragrafo 5.6.3 per ulteriori approfondimenti); (iii) esaminare ulteriori temi in materia di sostenibilità o investimenti su richiesta del Consiglio di Amministrazione. Il Comitato deve dare tempestiva informativa delle convocazioni delle proprie riunioni, con il relativo Ordine del Giorno, al Presidente del Collegio Sindacale, affinché possa valutare l'opportunità di partecipare, direttamente o indicando un membro del Collegio. Il Comitato, inoltre, riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, con cadenza almeno semestrale, in merito all'attività svolta. Inoltre, al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale viene inviata un'informativa di sintesi di ogni riunione del Comitato, che riporti anche, qualora previsto, l'orientamento assunto dal Comitato in merito alle proposte di deliberazione sottoposte all'esame del Consiglio di Amministrazione per le quali, ai sensi del Regolamento del Comitato approvato dal Consiglio di Amministrazione, sia richiesto l'esame del Comitato.

I membri del Consiglio di Amministrazione e i componenti del Collegio Sindacale si contraddistinguono per una significativa esperienza in attività professionali attinenti o comunque funzionali all'amministrazione, alla gestione e/o al controllo di società; sono altresì dotati di comprovate competenze ed esperienze in differenti materie quali etica e responsabilità sociale d'impresa, compliance, sostenibilità, innovazione, prevenzione e contenimento della crisi d'impresa, programmazione e gestione dei sistemi di controllo interno.

Nel corso del 2024, tra le varie tematiche trattate dagli organi di governance del Gruppo ADR, figurano le review delle performance di sostenibilità, trattate con frequenza periodica, oltre che nel CdA del 13 marzo 2024, data in cui il CdA ha approvato la Relazione Annuale Integrata 2023. Inoltre, lo stesso Consiglio di Amministrazione si è espresso riguardo le risultanze dell'analisi di Doppia Materialità nella seduta del 18 dicembre 2024.

ESRS 2 GOV-3

Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

La remunerazione dei dipendenti del Gruppo ADR prevede, tra gli altri elementi, un Premio di risultato, le cui regole sono differenti per ciascuno dei CCNL di riferimento per il personale del Gruppo e tipicamente prevedono il conseguimento di KPI connessi ai più generici parametri di produttività e redditività, ma anche a dimensioni coerenti con la realizzazione dei risultati strategici di business, quali qualità e sostenibilità. Rispetto a questo, nel corso del 2024 la sostenibilità si conferma come una dimensione rilevante, con particolare focus alle tematiche connesse al climate change, a quelle energetiche e a quelle sulla sicurezza sul lavoro.

Per quanto concerne, invece, le policy di remunerazione per gli executives, la remuneration policy in vigore prevede l'assegnazione di Piani di Incentivazione di breve periodo (MBO) e di medio periodo (LTI) di tipo monetario che prevedono l'attribuzione di obiettivi coerenti con gli indirizzi strategici del Gruppo.

Per quanto riguarda il Piano MBO 2024, agli obiettivi di Sostenibilità è stato destinato un peso complessivo del 15% del payout target finale, con particolare focus sul tema della riduzione delle emissioni climalteranti.

Rispetto, invece, al Piano LTI 2024-2027, agli obiettivi di Sostenibilità è stato destinato un peso complessivo del 20% del payout target totale, anche qui con focus sulla riduzione delle emissioni climalteranti, oltre ad un obiettivo sulla rappresentanza di genere nelle posizioni manageriali.

Rispetto invece al nuovo Piano LTI 2024-2026, lanciato nel 2024, agli obiettivi di Sostenibilità è stato destinato un peso complessivo del 20% del payout target totale, anche qui con focus sulla riduzione delle emissioni climalteranti.

ESRS 2 GOV-4

Dichiarazione sul dovere di diligenza

TABELLA 48 - Dovere di Diligenza

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL DOVERE DI DILIGENZA	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ
a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	6.3.2 Lavoratori nella catena del valore 6.4.1 Condotta del business
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	6.3.2 Lavoratori nella catena del valore 6.4.1 Condotta del business
c) Individuare e valutare gli impatti negativi	6.3.2 Lavoratori nella catena del valore 6.4.1 Condotta del business
d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi	6.3.2 Lavoratori nella catena del valore 6.4.1 Condotta del business
e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	6.3.2 Lavoratori nella catena del valore 6.4.1 Condotta del business

ESRS 2 GOV-5

Gestione del rischio e controlli interni sulla Rendicontazione di sostenibilità

Il Gruppo ADR adotta le linee guida definite dal Gruppo Mundys nell'ambito del Sistema di Controllo Interno sulla Rendicontazione di Sostenibilità (di seguito anche "SCIRS") le quali illustrano la metodologia di valutazione dei rischi collegati all'informativa di sostenibilità, prevedendo lo svolgimento di una macroanalisi sulla componente di rischio associata agli indicatori oggetto di rendicontazione e prendendo in considerazione alcuni fattori quanti-qualitativi.

Il processo di istituzione e mantenimento del Sistema di Controllo sulla Rendicontazione di Sostenibilità si sviluppa nelle seguenti fasi: i) definizione del perimetro di applicazione; ii) verifica di adeguatezza del disegno dei controlli; iii) monitoraggio di effettiva applicazione dei controlli; iv) valutazione dell'adeguatezza dello SCIRS.

In particolare, i rischi sono valutati in termini di impatto e di probabilità di accadimento in considerazione dei seguenti fattori: i) numerosità delle transazioni/operazioni che concorrono alla determinazione del valore complessivo del singolo indicatore; ii) livello di automazione dell'attività di rendicontazione dell'indicatore oggetto di analisi; iii) tipologia del dato (es. dato transazionale, dato oggetto di stima); iv) errori/carenze di controllo rilevate

negli anni precedenti; v) erogazione di formazione alle persone coinvolte nel processo di reporting; vi) esistenza di un requisito normativo cogente sottostante. Sulla base della combinazione di impatto e probabilità è identificata la rilevanza e relativa prioritizzazione del rischio sulla rendicontazione di sostenibilità. Al fine di valutare l'adeguatezza e l'efficacia dello SCIRS, sono svolte attività di monitoraggio sui controlli rilevanti al fine di garantire, con ragionevole certezza, che le procedure siano state effettivamente applicate. A partire dall'anno 2024, dopo aver acquisito e valutato gli esiti delle attività di verifica a livello di Gruppo, è stato redatto, e presentato al Comitato Controllo e Rischi, il resoconto conclusivo dell'attività di monitoraggio sullo SCIRS, in termini di: i) aggiornamenti della documentazione normativa di processo (matrici attività e controlli, Entity Level Control, mappatura IT); ii) attività di testing e relativi esiti; iii) piano di azione per i controlli i cui test hanno avuto esito negativo e dettagli sulle condivisioni di tali piani con i relativi owner; iv) risultanze dei follow up sui controlli con esito negativo emersi nelle precedenti attività di verifica.

6.1.4 L'ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ

ESRS 2 IRO-1

Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti.

ESRS 2 IRO-2

Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa

ADR ha sviluppato un approccio strutturato per identificare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità (IROs) lungo l'intera catena del valore, adottando il principio della doppia materialità.

L'analisi degli IROs si basa su dati interni, benchmark di settore e il coinvolgimento degli stakeholder, con una valutazione della probabilità di accadimento e degli effetti finanziari. Il processo è stato svolto anche attraverso il coinvolgimento di varie funzioni e unità aziendali. Gli IROs e i temi identificati influenzano direttamente

la strategia aziendale e i processi decisionali di ADR. La crescente attenzione ai temi ESG ha portato ADR a rafforzare l'integrazione della sostenibilità nella pianificazione strategica e negli investimenti a lungo termine.

L'approccio alla doppia materialità consente, inoltre, di allineare gli obiettivi ESG con la strategia finanziaria, favorendo un modello di crescita sostenibile e resiliente.

L'azienda monitora costantemente l'evoluzione del settore, della normativa e dei macro-trend per garantire la conformità e anticipare potenziali impatti finanziari. Il processo di valutazione è soggetto a revisioni periodiche per garantirne l'adattabilità ai cambiamenti del contesto di mercato e normativo.

Durante l'analisi si sono dimostrati rilevanti, su tutte le dimensioni identificate, alcuni elementi che vengono definiti come “fattori abilitanti”, in quanto leve che il Gruppo ADR attiva con l'obiettivo di mitigare impatti e rischi e potenziare le opportunità.

TABELLA 49 - Fattori abilitanti

FATTORI ABILITANTI	
INNOVAZIONE	L'innovazione è cruciale per la sostenibilità di un aeroporto poiché consente di migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale. L'adozione di tecnologie avanzate, come la gestione ottimizzata del traffico aereo e l'energia rinnovabile, può diminuire il consumo di risorse e le emissioni di gas serra. Inoltre, soluzioni di mobilità sostenibile, come i veicoli elettrici e l'integrazione con il trasporto pubblico, contribuiscono a un minore impatto ambientale.
PARTNERSHIP	Le partnership con compagnie aeree, fornitori di servizi, enti governativi e comunità locali sono fondamentali per implementare iniziative di sostenibilità su larga scala. La collaborazione permette di condividere risorse, conoscenze e tecnologie, facilitando progetti di ricerca e sviluppo e iniziative comuni che migliorano la qualità della vita e riducono l'impatto dell'aeroporto.
FINANZA SOSTENIBILE	La finanza sostenibile fornisce agli aeroporti le risorse necessarie per investire in progetti attraverso strumenti di finanza sostenibile. Questi investimenti a lungo termine non solo offrono ritorni finanziari, ma anche benefici ambientali e sociali, attirando investitori responsabili. Inoltre, integrare la finanza sostenibile aiuta a mitigare i rischi associati al cambiamento climatico e a garantire la resilienza e la competitività dell'aeroporto nel futuro.

TABELLA 50 - Impatti, Rischi e Opportunità

	Tema	Titolo	IRO +/-	Orizzonte temporale	Ambito di applicazione
Environment	Lotta al climate change	Contributo al cambiamento climatico dato dalle operations e dal procurement	⊖		<(<)>
		Contributo al cambiamento climatico dato dal traffico aereo	⊖		<(<)>
		Cambiamenti climatici (impatti di transizione)	⚠		
		Cambiamenti climatici (impatti fisici)	⚠		
	Qualità dell'aria	Inquinamento dell'aria dato dalle attività aeroportuali	⊖		<(<)>
		Inquinamento dell'aria dato dal traffico aereo e stradale	⊖		<(<)>
		Qualità dell'aria	⚠		
	Inquinamento acustico	Inquinamento acustico	⊖		<(<)>
		Inquinamento acustico	⚠		
Social	Salute e sicurezza delle persone	Infortuni sul luogo di lavoro	⊖		<(<)>
		Danni alla salute e sicurezza dei passeggeri	⊖		<(<)>
		Mancata identificazione e gestione dei rischi rilevanti	⊖		<(<)>
		Infortuni sul luogo di lavoro	⚠		
		Salute e sicurezza dei passeggeri	⚠		
		Identificazione e gestione dei rischi rilevanti	⚠		
	Valorizzazione, inclusione e benessere del personale	Violazioni dei diritti umani e dei lavoratori	⊖		<(<)>
		Sviluppo delle competenze del personale	⊕		<(<)>
		Contributo all'occupazione locale di qualità	⊕		<(<)>
		Diritti umani	⚠		
		Occupazione locale di qualità	⊕		
		Sviluppo delle competenze del personale	⊕		
	Tutela e sviluppo del territorio e delle comunità locali	Violazioni dei diritti umani e dei lavoratori	⊖		<(<)>
		Danni alle comunità locali provocati dall'overtourism	⊖		<(<)>
		Contributo all'occupazione locale di qualità	⊕		<(<)>
		Contributo al benessere della comunità	⊕		<(<)>
		Benessere delle comunità	⊕		
		Diritti umani	⚠		
		Occupazione locale di qualita	⊕		
Governance	Governance, integrità ed etica di business lungo la catena del valore	Violazioni dei diritti umani e dei lavoratori	⊖		<(<)>
		Perdita di dati sensibili	⊖		<(<)>
		Casi di corruzione e conflitti di interesse	⊖		<(<)>
		Casi di corruzione e conflitti di interesse	⚠		
		Sicurezza informatica	⚠		
	Centralità del passeggero	Danni alla salute e sicurezza dei passeggeri	⊖		<(<)>
		Perdita di dati sensibili	⊖		<(<)>
		Mancata identificazione e gestione dei rischi rilevanti	⊖		<(<)>
		Mancato rispetto di standard qualitativi del servizio	⊖		<(<)>
		Salute e sicurezza dei passeggeri	⚠		
		Identificazione e gestione dei rischi rilevanti	⚠		
		Rispetto di standard qualitativi del servizio	⊕		
		Sicurezza informatica	⚠		
	Contributo allo sviluppo del Paese ed alla connessione locale e globale	Contributo alla connessione locale e globale	⊕		<(<)>
		Contributo allo sviluppo del Paese	⊕		<(<)>
		Connessione locale e globale	⊕		
		Sviluppo del paese	⊕		

Legenda: Negativo ⊖ Positivo ⊕ Rischio ⚠ Opportunità ✓ | Basso Medio Lungo Basso Medio Ampio <(<)>

6.2 Informazioni di carattere ambientale

6.2.1 LOTTA AL CLIMATE CHANGE

Strategia

EI-1; ESRS 2 SBM-3

Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Al fine di ridurre e monitorare il proprio impatto sulle emissioni di CO₂, ADR ha aderito già dal 2011 all'ACA (Airport Carbon Accreditation) di ACI Europe (Airport Council International), ottenendo nel 2021 (per prima in Europa) il livello 4+ di tale certificazione su entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino.

Con l'adesione a tale programma ADR si è impegnata a formulare un obiettivo climatico a lungo termine sulle emissioni direttamente imputabili alla propria attività di gestore aeroportuale e a quelle delle proprie società controllate, in linea con l'Accordo di Parigi e il limite di riscaldamento globale di 1,5°C, e a definire un piano concreto per raggiungere il Net Zero al 2030, comprensivo di tappe intermedie per misurare i progressi effettuati e fare il punto sui risultati ottenuti.

ADR, inoltre, monitora costantemente anche le emissioni di gas climalteranti emesse dagli altri operatori del settore operanti presso i propri scali e svolge azioni di sensibilizzazione per incoraggiarli ad intraprendere azioni virtuose volte a ridurre progressivamente l'intensità carbonica delle loro operazioni aeroportuali.

In particolare, per perseguire tali obiettivi, ADR sta portando avanti numerose iniziative e investimenti nella direzione di rendere gradualmente gli scali capitolini indipendenti dalle fonti fossili. Le principali leve di decarbonizzazione, infatti, riguardano:

- la realizzazione di **impianti fotovoltaici multi-megawatt** per la produzione on-site di energia green. Nello specifico, nel 2024:
 - sono stati completati i lavori di realizzazione del più grande impianto fotovoltaico in regime di autoconsumo all'interno di un aeroporto europeo: si tratta di

- un impianto da 22 MW_p realizzato in parallelo alla "Pista 3" dello scalo di Fiumicino, che consentirà la produzione di circa 32 GWh/anno di energia rinnovabile;
- è iniziata la costruzione di un ulteriore impianto fotovoltaico da 5,6 MW_p realizzato al di sopra delle pensiline del parcheggio "Lunga Sosta";
- è stato pubblicato il bando di gara per ulteriori due impianti fotovoltaici da realizzare ad est della "Pista 1" dell'Aeroporto di Fiumicino e parallelamente alla pista dell'Aeroporto di Ciampino, rispettivamente di potenza pari a 7,2 MW_p e 2,7 MW_p;
- è in fase di chiusura la progettazione di un ulteriore impianto fotovoltaico da 6 MW_p da realizzare tra la zona ovest della "Pista 1" e la "Pista 2" dell'Aeroporto di Fiumicino;
- sono proseguiti gli studi finalizzati all'individuazione di ulteriori aree elegibili per la realizzazione di impianti destinati a coprire il crescente fabbisogno elettrico tramite energia verde;
- l'installazione di un sistema di **storage elettrico** da 2,5 MW/10 MWh composto da batterie second-life provenienti dal settore automotive per lo stoccaggio di energia green. L'iniziativa, in particolare, si inserisce all'interno del progetto europeo "Pioneer" (airPort sustainability secONd life battEry stoRage), nato dalla collaborazione tra ADR ed Enel X e co-finanziato dalla Commissione Europea e contribuirà ad ottimizzare la gestione energetica dello scalo di Fiumicino;
- l'installazione di **punti ricarica per i veicoli elettrici** con l'obiettivo di garantire adeguate infrastrutture di supporto per la mobilità sostenibile: entro il 2025 saranno installati a Fiumicino circa 500 punti di ricarica a servizio di passeggeri, dipendenti e operatori aeroportuali e circa 50 presso lo scalo di Ciampino;
- la penetrazione e l'utilizzo di **combustibili sostenibili** sia per la movimentazione dei mezzi di terra, che per l'aviazione. Su questo fronte, in particolare:
 - sono state promosse diverse iniziative volte ad incrementare la diffusione dell'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) sul sedime aeroportuale di Fiumicino, dopo la fase pilota condotta negli anni precedenti sui mezzi di ADR Assistance per le operazioni di

- supporto ai passeggeri a ridotta mobilità. Ad oggi, l'HVO è disponibile non solo per il rifornimento dei veicoli di ADR e delle sue controllate, ma anche per quelli degli operatori di terra, contribuendo alla transizione verso la mobilità sostenibile anche dei mezzi non ancora elettrificati/non elettrificabili. Sono state avviate, inoltre, iniziative per favorire la distribuzione dell'HVO anche sul sedime aeroportuale di Ciampino;
- dopo i primi test pilota effettuati in sinergia con ENI ed ITA tra il 2021 e il 2022, sono proseguite le iniziative mirate a promuovere l'uso del SAF (Sustainable Aviation Fuel) presso gli scali romani, collaborando attivamente con player industriali, stakeholder istituzionali, associazioni ed esperti del mondo accademico al fine di proporre una roadmap efficiente e sostenibile per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo;
- per lo scalo di Ciampino è stato lanciato un programma di incentivi per l'uso del SAF nel 2025, destinato agli operatori dell'Aviazione Generale. Gli operatori potranno beneficiare di contributi fino a 1.800 € per tonnellata di SAF fornita presso l'aeroporto di Ciampino, per quantitativi superiori ai target previsti dalla normativa ReFuelEU Aviation.
- Aeroporti di Roma, in collaborazione con ITA Airways, ha presentato alla COP29 di Baku un'iniziativa per promuovere l'uso del SAF, coinvolgendo il mondo corporate nella decarbonizzazione del trasporto aereo. L'iniziativa consiste nella possibilità per le aziende di acquistare SAF fornito all'aeroporto di Fiumicino per compensare le emissioni dei propri viaggi di business, abbattendo le emissioni di CO₂ generate dagli spostamenti dei propri dipendenti.
- è stato sviluppato il progetto SAVES, coordinato da ENAC ed ENEA, all'interno del quale ADR, insieme a 19 partner coinvolti a vario titolo con il settore aeroportuale, ha elaborato proposte progettuali finalizzate a favorire l'integrazione di vettori energetici sostenibili, in particolare idrogeno e SAF, nella catena logistica aeroportuale. L'obiettivo del progetto era quello di supportare gli Enti istituzionali nella redazione di linee guida nazionali, che potranno costituire un punto di riferimento per futuri progetti di decarbonizzazione del sistema aeroportuale italiano.

L'applicazione di tali leve di decarbonizzazione non consentirà, tuttavia, ad ADR di abbattere completamente le emissioni dirette (scope 1) e le emissioni indirette (scope 2). All'interno di questo perimetro, infatti, ricadono alcune fonti emissive (in particolare, i gas refrigeranti utilizzati nei circuiti degli impianti di condizionamento e le sostanze impiegate per le operazioni di de-icing delle piste di volo) per le quali non sono attualmente disponibili tecnologie che ne permettano il totale abbattimento del potere emissivo. Le emissioni di CO₂ ad essi riconducibili, tuttavia, risultano residuali e verranno azzerate attraverso il finanziamento di progetti di carbon removal sul mercato volontario dei crediti di carbonio (VCM).

Il piano di decarbonizzazione di ADR risulta pienamente integrato nella strategia aziendale, rappresentando un impegno strutturale per la transizione verso un futuro a basse emissioni di carbonio. Le iniziative in piano, infatti, vengono approvate dagli organi direttivi e da questi costantemente monitorate per verificare i progressi nell'attuazione delle azioni e nel raggiungimento degli obiettivi prefissati.

ADR sta lavorando costantemente per implementare e migliorare tale piano, definendo obiettivi chiari per rispettare i requisiti di riduzione delle emissioni stabiliti dall'UE e dimostrando un impegno concreto nella realizzazione di un aeroporto sempre più sostenibile e allineato agli standard internazionali di mitigazione dei cambiamenti climatici.

La seguente tabella presenta i valori investiti nel 2024 dal Gruppo ADR a supporto della decarbonizzazione, divisi nelle seguenti categorie:

- Airport Decarbonization
 - Mitigazione delle emissioni dirette (Scope 1)
 - Mitigazione delle emissioni indirette (Scope 2)
- Non-Airport Decarbonization
 - Mitigazione delle emissioni indirette (Scope 3)
- Climate Adaptation
 - Attività per incrementare la resilienza delle infrastrutture e degli asset ai rischi generati dai cambiamenti climatici.

TABELLA 51 - Valori investiti a supporto della decarbonizzazione

Categoria di Investimento	Valore FY2024 (€mln)
Airport Decarbonization	49,2
Non-Airport Decarbonization	9,2
Climate Adaptation	1,2

E1-1; ESRS 2 SBM-3

Analisi di resilienza

Il Gruppo ADR a partire dal 2023 ha sviluppato una metodologia di Climate Change Risk Analysis (CCRA) coerente con le best practice di riferimento (i.e. linee guida ICAO e ISO 14091 “Adaptation to climate change – Guidelines on vulnerability, impacts and risk assessment”) e integrata nell’Enterprise Risk Model (ERM), che identifica e valuta i rischi climatici (fisici e di transizione) che interessano in concreto l’attività economica e la vulnerabilità degli asset. Tale metodologia consente di formulare una suite di strategie che combinano sia l’adattamento che la resilienza agli impatti del cambiamento climatico, anche al fine di definire proposte di mitigazione dei potenziali impatti e propedeutiche ad un piano di adattamento integrato e coerente con le strategie di sostenibilità.

La metodologia di CCRA sviluppata da ADR prevede principalmente le seguenti fasi:

- modellizzazione climatica per i rischi fisici: attraverso l’analisi delle tendenze climatiche effettuata per mezzo di dati storici e proiezioni future viene svolta una modellizzazione climatica dei pericoli rilevanti su diversi orizzonti temporali e per 3 scenari climatici (ottimistico - SSP 1 2.6, intermedio - SSP 2-4.5 e pessimistico - SSP 5-8.5). L’identificazione dei pericoli climatici (climate

hazard) viene svolta in coerenza con la Tassonomia Europea per gli investimenti sostenibili che distingue, per i rischi fisici, tra pericoli «acuti», ovvero causati da eventi estremi (quali siccità, alluvioni e tempeste) e «cronici» (così definiti se provocati da mutamenti progressivi, ad esempio, delle temperature o del livello del mare) relativi a Temperatura, Venti, Acque e Massa solida;

- analisi dei potenziali impatti anche in termini di esposizione dei singoli asset ed analisi del contesto di riferimento (trend futuri, scenario analysis) con specifico riferimento ai rischi di transizione;
- valutazione della resilienza: l’analisi combinata tra le valutazioni dei dati climatici, i possibili impatti che ne derivano, le infrastrutture/impianti esistenti e le relative procedure operative di gestione, permette di valutare la resilienza degli asset e dell’organizzazione alla gestione di tali cambiamenti;
- definizione adaptation plan: a valle dell’analisi di resilienza viene, se necessario, definito un piano di adattamento che contiene le misure di mitigazione identificate di breve, medio e lungo periodo e vengono inoltre identificate le eventuali opportunità.

I risultati derivanti da tali analisi e gli eventuali piani di adattamento vengono monitorati e revisionati periodicamente e condivisi con il Top Management.

Il processo di CCRA viene periodicamente aggiornato per identificare le variazioni di perimetro agli scenari e ai dati climatici di riferimento e alla situazione delle infrastrutture e dell’organizzazione.

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 IRO-1; E1-2; E1-3; ESRS 2 MDR-P; ESRS 2 MDR-A

Impatti derivanti dall’analisi di resilienza

TABELLA 52 - Impatti

Tematica rilevante per ADR	Descrizione impatti
SICCITÀ	- Riduzione disponibilità acqua potabile, aumento del prezzo per la stessa e possibili restrizioni per il suo utilizzo; - riduzione disponibilità di acqua industriale utilizzata per i fabbisogni aeroportuali dovuta anche ad una minore qualità della stessa; - possibile aumento inondazioni per aumento impermeabilità del suolo.
ONDATE DI CALORE	- Maggiori costi per danni alle pavimentazioni se le temperature superano gli standard di progetto; - aumento costi per manutenzione e riparazione di piste e altre superfici e infrastrutture vulnerabili al calore; - stress sui sistemi di riscaldamento, ventilazione e condizionamento dell’aria: aumento del fabbisogno di raffreddamento, aumento dei costi complessivi di gestione del sistema di condizionamento e potenziali guasti al sistema, maggiore manutenzione, riduzione della durata di vita dei sistemi condizionamento; - surriscaldamento delle apparecchiature aeroportuali o degrado delle prestazioni; - deterioramento dei sistemi elettrici (compresi illuminazione e segnaletica); - impatto sulla salute e sulla sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri; - impatto sulla movimentazione e sullo stoccaggio del carburante, per limitazioni in termini di temperatura massima.
CUNEO SALINO	- Riduzione disponibilità di acqua industriale utilizzata per i fabbisogni aeroportuali dovuta anche ad una minore qualità della stessa; - maggiori costi per riduzione vita utile, maggiori attività manutentive sulle reti idriche.
DEGRADAMENTO DEL SUOLO / EROSIONE DEL SUOLO	- Riduzione della capacità di smaltimento acqua della rete idrica causa della quantità di limo con possibili allagamenti; - aumento costi di manutenzione per pulire le infrastrutture.
INNALZAMENTO DEL LIVELLO DEL MARE	- Impatti sull’operatività aeroportuale dovuta ad inondazioni con conseguenti disagi per i passeggeri dovuti a ritardi o cancellazioni dei voli e danni di immagine; - danni da acqua marina o inondazione delle infrastrutture aeroportuali; - rischio di inondazione permanente in alcune aree aeroportuali con conseguente impossibilità di utilizzo delle stesse; - innalzamento delle falde acquifere con danneggiamento delle infrastrutture; - rischio di inondazione delle vie di collegamento all’aeroporto.
FORTI TEMPORALI FORTI PRECIPITAZIONI (PIOGGIA)	- Danni alle infrastrutture; - impatti sull’operatività aeroportuale/ ritardi con conseguenti disagi per i passeggeri e danni di immagine dovuti ad allagamenti; - impatti sulla safety delle operazioni (ad esempio per minore visibilità).



Rischi e opportunità derivanti dall’analisi di resilienza

TABELLA 53 - Rischi e opportunità

Tematica rilevante per ADR	Descrizione rischi e opportunità
MERCATO-IMPATTI NEGATIVI SULLA DOMANDA DEL TRASPORTO AEREO	Possibile diminuzione della domanda di trasporto aereo per aumento del prezzo dei biglietti aerei derivante da maggiori costi a carico delle compagnie aeree per aumento del Carbon price, (EU-ETS) e normativa di legge in materia di sostenibilità (“Fit for 55 Aviation”, SAF).
LEGALE/NORMATIVO-COPERTURE ASSICURATIVE	Mancanza/difficoltà a sottoscrivere coperture assicurative /incremento costi legati ai premi e/o maggiori franchigie per i rischi connessi al climate change.
TECNOLOGIA- INFRASTRUTTURE-AUMENTO RESILIENZA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	Maggiori costi per adeguamento delle infrastrutture ai cambiamenti climatici (Adap-tation Plan).
LEGALE/NORMATIVO- IMPIANTI AEROPORTUALI - FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA AGLI AEROMOBILI IN SOSTA	Maggiori investimenti per adeguamento delle infrastrutture aeroportuali ai fini della compliance normativa al Regolamento UE-AFIR (i.e. divieto utilizzo Auxiliary power unit (APU) aeromobili in sosta per riduzione emissioni di CO₂).
MERCATO – BUSINESS PARCHEGGI	Sviluppo business e ricavi ADR Mobility per vendita servizi sostenibili nel business elettrico (ad es. punti di ricarica).

Metriche e obiettivi

E1-4; ESRS 2 MDR-T

Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climati e all’adattamento agli stessi

Coerentemente con la propria strategia, che prevede nel 2030 il raggiungimento del Net Zero, con 20 anni di anticipo rispetto agli obiettivi europei, ADR monitora costantemente le emissioni di gas climalteranti registrate da ADR e dalle società controllate, oltre che dagli altri operatori del settore, quali le compagnie aeree e le altre società operanti negli scali capitolini. Infatti, dal 2011 ADR ha aderito al sistema di certificazione ACA di ACI Europe (Airports Council International) con l'obiettivo di ridurre le emissioni dirette e indirette di CO₂.

Lo schema di rendicontazione ACA, in linea con le indicazioni fornite dal GHG Protocol, dai principi della ISO 14064 e dall'ISO Net Zero Guidelines IWA 42:2022, prevede la contabilizzazione delle emissioni dirette e indirette, distinguendole in tre tipologie o Scope:

- Scope 1: emissioni dirette, di cui fanno parte le “fonti fisse”, “fonti mobili”, “emissioni di processo” e “altre”;
- Scope 2: emissioni indirette associate al consumo di energia;
- Scope 3: altre emissioni indirette.

Ad inizio 2021 nell’ambito di questo livello, ADR si è data l'obiettivo del Net Zero al 2030 per gli scali di FCO e CIA, collegandolo ad una serie di azioni, tra cui:

- efficientamento energetico;
- la realizzazione di impianti FV negli scali;
- l’installazione di batterie pe l'accumulo dell'energia green;
- utilizzo di combustibili green (es biometano, HVO, H2);
- introduzione di veicoli elettrici.

Tutte le azioni che possono essere introdotte per decarbonizzare devono tenere conto di come gli sviluppi futuri le possano influenzare. Questo è stato fatto e viene portato avanti attraverso:

- investimenti in innovazione per sviluppare prodotti e servizi a basse emissioni di CO₂;
- educazione e sensibilizzazione con la finalità di aumentare la consapevolezza ambientale tra i vari stakeholder;
- collaborazioni e partnership con varie aziende al fine di trovare soluzioni meno impattanti dal punto di vista delle emissioni;
- politiche e regolamentazioni che possono agire sulle norme ed influenzare la domanda;
- monitoraggio e reporting continuo delle emissioni di CO₂.

Negli anni successivi al 2021 si sono succedute alcune modifiche nell’assetto societario ed operativo del gruppo ADR, in particolare:

- le società ADR Ingegneria ed ADR Infrastrutture sono entrate a far parte del gruppo ADR (anno rif. 2021);
- dal 2021, l’energia elettrica che viene integrata da rete è solo green, con certificazione garanzia d’origine (GO);
- la società Leonardo Energia, che gestisce l’asset degli impianti di produzione (caldaie, impianto cogenerativo e impianti fotovoltaici) , è diventata al 100% controllata ADR (da Luglio 2022).

In funzione di queste variazioni è stato effettuato un ricalcolo della baseline del 2019 considerando:

- la società Leonardo Energia come se già nel 2019 fosse nel pieno controllo di ADR. In questo modo viene contabilizzato il contributo emissivo del gas bruciato (Scope 1) e non più la quota parte di energia elettrica e termica acquistata (Scope 2);
- la valorizzazione dell’energia elettrica integrata da rete col Market Based e non più il Location based. Questo per mettere in evidenza il contributo dell’energia integrata da rete che a partire dal 2021 è solo green.

In relazione a queste assunzioni la nuova baseline per lo Scope 1 e 2 di Fiumicino è rappresentata nella tabella sottostante.

TABELLA 54 - Nuova roadmap raggiungimento Net Zero 2030 - Fiumicino

FCO - MARKET BASED	Baseline 2019	Obiettivo
Scope 1&2 - Absolute values	74.743	Net Zero al 2030

TABELLA 55 - Nuova roadmap raggiungimento Net Zero 2030 - Ciampino

CIA - MARKET BASED	Baseline 2019	Obiettivo
Scope 1&2 - Absolute values	3.832	Net Zero al 2030

L’impegno di ADR si concentra anche nei confronti di tutte quelle emissioni climalteranti legate alla propria catena del valore, il cosiddetto Scope 3.

Anche su questo perimetro ADR si è data degli obiettivi, alcuni dei quali contenuti all’interno dei framework finanziari:

TABELLA 56 - Obiettivo intensità emissioni Scope 3 – Fonti non aeronautiche

FCO	Baseline 2019	Obiettivo
Intensità emissioni Scope 3 non-aviation	14,3	10,1 al 2030

Nell’ambito degli obiettivi della capogruppo Mundys validati dalla Science Base Target Initiative, ADR ha attivato un piano di engagement con le compagnie aeree con l’o-

biiettivo di incoraggiare l’adozione di obiettivi basati sulla scienza per il comparto del trasporto aereo.

TABELLA 57 - Obiettivo di Engagement “Science Based Target Initiative” – Emissioni Scope 3 LTO

ADR	Obiettivo
Emissioni LTO da compagnie aeree con target science-based	60 % al 2028

Nel 2024, l'impegno di ADR per la riduzione delle emissioni Scope 3 si è intensificato attraverso un insieme coordinato di iniziative volte a mitigare l'impatto ambientale della catena del valore delle attività aeroportuali.

Tra le azioni chiave figura l'integrazione di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), con particolare riferimento al progetto SAVES, coordinato da ENAC ed ENEA. Nell'ambito di questa iniziativa, ADR, insieme ad altri 19 partner del settore aeroportuale, ha elaborato proposte per favorire l'integrazione di vettori energetici sostenibili, in particolare idrogeno e SAF, nella catena logistica aeroportuale.

Per lo scalo di Ciampino è stato lanciato un programma di incentivi per l'uso del SAF nel 2025, destinato agli operatori dell'Aviazione Generale. Gli operatori potranno beneficiare di contributi fino a 1.800 € per tonnellata di SAF rifornita presso l'aeroporto di Ciampino, per quantitativi superiori ai target previsti dalla normativa ReFuelEU Aviation.

Parallelamente, si sta promuovendo l'uso dell'HVO (olio vegetale idrotrattato) come alternativa sempre più diffusa al gasolio, inclusa la sua adozione per i mezzi degli handler operanti negli scali gestiti.

Sul fronte della mobilità sostenibile, in collaborazione con gli operatori ferroviari, sono state aumentate le corse dei treni per migliorare l'accessibilità agli aeroporti, incentivando l'intermodalità. Nel 2024, infatti, dalle analisi condotte, più del 30% dei passeggeri si sono spostati da e per l'aeroporto di Fiumicino usato il treno. Parallelamente, proseguono gli investimenti per la diffusione della mobilità elettrica, con l'installazione di nuove colonnine di ricarica sia nei parcheggi dedicati ai passeggeri sia nelle aree riservate ai mezzi operativi.

Un altro passo significativo è stato l'introduzione di un nuovo impianto tariffario aeroportuale, che prevede tariffe differenziate per incentivare l'uso di aeromobili più sostenibili. Il sistema include anche un meccanismo bonus/malus che premia le compagnie aeree aderenti alla Science Based Targets initiative (SBTi), incoraggiando un impegno concreto nella riduzione delle emissioni. Questo approccio è strategico, considerando che il trasporto aereo rappresenta una delle componenti più rilevanti dell'impronta carbonica aeroportuale.

Infine, nel 2024 ADR ha finalizzato uno studio volto a definire il percorso per l'azzeramento delle emissioni lungo l'intera catena del valore entro il 2050, in linea con gli obiettivi settoriali di decarbonizzazione.

EI-5

Consumo di Energia e Mix Energetico

Consumo di energia

Gli scali di Fiumicino e Ciampino sono realtà energeticamente complesse, che devono sopperire ai consumi di diversi usi energetici, tra cui l'illuminazione degli edifici e delle aree esterne, la climatizzazione per garantire il comfort ai passeggeri, gli impianti di traslazione, gli impianti che garantiscono il mantenimento della sicurezza e tutti gli apparati a servizio degli aeromobili in piazzola.

La somma di tutti i consumi energetici totali degli scali nel 2024 è stata pari a 356.235,6 MWh; questo consumo è stato sostenuto da:

- fonti fossili: in particolare, gas naturale;
- fonti rinnovabili: tra cui consumo di energia elettrica da fornitore esterno certificata verde e consumo di energia rinnovabile autoprodotta da impianti fotovoltaici;
- fonti mobili: tra cui benzina, diesel e HVO.

Per maggiori informazioni quantitative di dettaglio si rimanda alla tabella sottostante.

TABELLA 58 - Consumo di Energia e Mix Energetico

Mix Consumo energetico		Unità	2024	2023	2022
Consumo totale di energia da fonti fossili		MWh	295.355,5	340.593,6	385.816,0
carbone e prodotti del carbone		MWh	-	-	-
petrolio greggio e prodotti petroliferi		MWh	9.339,2	17.280,6	16.190,7
gas naturale		MWh	286.016,3	323.313,0	369.625,4
altre fonti fossili		MWh	-	-	-
energia elettrica, calore, vapore o affrescamento acquistati o acquisiti		MWh	-	-	-
Consumo totale di energia da fonti nucleari		MWh	-	-	-
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili		MWh	60.880,1	37.518,1	20.295,2
biomassa, biocarburanti, biogas, idrogeno da fonti rinnovabili		MWh	835,4	394,4	-
energia elettrica, calore, vapore		MWh	57.685,4	36.648,7	19.843,7
energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili		MWh	2.359,3	475,0	451,5
Quota di fonti rinnovabili sul consumo energetico totale (%)		MWh	17,1%	9,9%	5,0%
Consumo energetico totale		MWh	356.235,6	378.111,7	406.111,3

Produzione di energia

Per sostenere il consumo di ADR, lo scalo di Ciampino acquista direttamente energia elettrica da rete e gas per alimentare le centrali termiche.

Nello scalo di Fiumicino sono presenti invece una Centrale di Cogenerazione per la produzione di energia elettrica e termica, una centrale di Centrale Termica di backup e degli impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica.

Indicatori per imprese che operano in settori ad alto impatto climatico

Come menzionato nei paragrafi precedenti, il mix energetico degli scali prevede diverse fonti di approvvigionamento e di produzione in sito; nello specifico il mix, in termini qualitativi è così composto:

- energia elettrica e termica prodotte da una Centrale di Cogenerazione;
- energia termica prodotta da Centrali Termiche;
- energia elettrica prodotta da impianti fotovoltaici in sito;
- energia elettrica certificata green fornita da provider esterni.

ADR è costantemente attiva nel monitoraggio dei mercati energetici per la messa a punto della propria strategia energetica. Per le informazioni quantitative si rimanda alla “Tabella 58 – Consumo di Energia e Mix Energetico”.

Intensità energetica

Relativamente all'indicatore kWh/(Mpax*mq), questo nel 2024 a Fiumicino è risultato pari a circa 5,2 kWh/(Mpax*mq), inferiore del 33% rispetto al 2019.

Dal 2007 al 2024 (escludendo gli anni 2020 e 2021 in quanto non significativi né comparabili), l'indicatore è passato da 16,3 a 5,2, registrando una riduzione del 68%. L'aeroporto di Fiumicino è stato, inoltre, il primo aeroporto al mondo ad aver aderito all'iniziativa EP100 di The Climate Group, un'iniziativa globale di efficienza energetica, che riunisce oltre 125 aziende ambiziose impegnate a migliorare la propria efficienza energetica. Nel 2024, anche in forza della procedura aziendale relativa al Controllo dell'Efficienza Energetica, sono state effettuate diverse segnalazioni di aree di efficientamento, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti, con conseguenti risparmi energetici. Le informazioni quantitative circa l'indicatore di intensità energetica (Consumo totale di energia / Ricavi netti) sono reperibili nella tabella sottostante.

TABELLA 59 - Intensità energetica

Intensità energetica per ricavi netti	UdM	2024
Consumo energetico totale derivante da attività in settori ad alto impatto climatico per ricavi netti da attività in settori ad alto impatto climatico	(MWh/Euro)	0,0003

TABELLA 60 - Ricavi netti derivanti da attività ad alto impatto climatico

Intensità energetica per ricavi netti	UdM	2024
Ricavi netti da attività in settori ad alto impatto climatico utilizzati per calcolare l'intensità energetica	€/000	1.308.534
Ricavi netti (altro)	€/000	0
Totale Ricavi (Bilancio Consolidato)	€/000	1.308.534

E1-6

Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

I valori di scope 1 e 2 riportati in Tabella sono calcolati, come previsto dalle linee guida ACA, con lo stesso perimetro dell'anno precedente, che vede la società Leonardo Energia in Scope 1, considerando pertanto il contributo del gas utilizzato e non più la quota parte di energia elettrica e termica acquistata da ADR. Secondo questo nuovo perimetro, le emissioni di Scope 1 nel 2024 risultano pari a 63.757 tCO₂ e le emissioni di Scope 2 (market based) risultano pari a 0 tCO₂.

Come precedentemente introdotto, le emissioni di CO₂ sono calcolate secondo le regole ACA per il Livello 4+ definite da ACI Europe, in linea con le indicazioni fornite dal GHG Protocol, dai principi della ISO 14064 e dall'ISO Net Zero Guidelines IWA 42:2022. A dicembre 2023, sono state introdotte delle modifiche nella certificazione ACA che hanno determinato un perimetro di rendicontazione dello scope 3 più ampio al fine di allineare maggiormente lo schema di certificazione al GHG protocol. Pertanto, a partire della rendicontazione del 2024, saranno inserite le nuove categorie così come definite nell'“Airport-Carbon-Accreditation-Application-Manual-14-FINAL-01112023”.

TABELLA 61 - Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Protocollo Gas Effetto Serra (GES)	Airport Carbon Accreditation (ACA)	UdM	2024			2023			2022		
			FCO	CIA	TOT	FCO	CIA	TOT	FCO	CIA	TOT
Emissioni GES Scope 1		tCO ₂ eq	62.482,8	1.273,9	63.756,7	69.172,2	1.256,5	70.428,6	7.122,0	1.199,7	8.321,6
Emissioni GES Scope 1 ²⁴		tCO ₂ eq	62.482,8	1.273,9	63.756,7	69.172,2	1.256,5	70.428,6	7.122,0	1.199,7	8.321,6
Di cui coperte da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (ETS)		%	89%	-	87%	-	-	-	-	-	-
Emissioni GES Scope 2		tCO ₂ eq	-	-	-	-	-	-	72.508,2	-	72.508,2
Emissioni GES Scope 2 location-based		tCO ₂ eq	12.833,2	2.049,7	14.882,8	6.833,4	2.063,3	8.896,7	48.084,6	2.101,9	50.186,5
Emissioni GES Scope 2 market-based		tCO ₂ eq	-	-	-	-	-	-	72.508,2	-	72.508,8
Emissioni GES Scope 3		tCO ₂ eq	841.461,7	52.761,5	894.223,2	887.675,9	60.652,6	948.328,5	818.114,7	65.338,1	883.452,8
Beni acquistati	Purchased goods & Services	tCO ₂ eq	19.096,0	1.499,0	20.595,0	-	-	-	-	-	-
Beni strumentali	Capital goods	tCO ₂ eq	52.099,6	4.252,4	56.352,0	-	-	-	-	-	-
Carburante e energia (non incluse in Scope 1 e 2)	Fuel & Energy related activities	tCO ₂ eq	11.947,3	507,9	12.455,3	-	-	-	-	-	-
Rifiuti generati nelle operazioni	Gestione rifiuti	tCO ₂ eq	458,9	44,9	503,8	233,5	8,0	241,5	262,0	65,0	327,0
Viaggi di lavoro	Trasferte lavorative ²⁵	tCO ₂ eq	779,0	-	779,0	293,9	-	293,9	208,0	-	208,0
Pendolarismo dei dipendenti	Mobility management (ADR)	tCO ₂ eq	6.249,1	484,1	6.733,2	4.532,8	337,8	4.870,6	5.313,6	477,4	5.790,9
Uso dei prodotti venduti	LTO	tCO ₂ eq	442.908,2	30.002,8	472.911,0	334.366,0	28.988,6	363.354,6	288.147,8	25.788,0	313.935,8
	APU	tCO ₂ eq	5.101,2	503,8	5.605,0	4.118,0	449,2	4.567,2	3.248,7	529,9	3.778,6
	Gse e parco mezzi handler	tCO ₂ eq	4.119,1	452,0	4.637,2	6.942,1	509,9	7.451,9	11.105,2	570,2	11.675,4
	Accesso passeggeri ²⁶	tCO ₂ eq	252.495,0	8.728,0	261.223,0	510.508,5	28.750,2	539.258,7	477.147,0	37.167,0	514.314,0
	Accesso addetti (non ADR)	tCO ₂ eq	28.127,6	5.703,6	33.831,3	6.157,5	982,3	7.139,8	5.406,0	217,3	5.623,3
	Accesso merci (stima)	tCO ₂ eq	344,6	7,5	352,1	257,5	7,7	265,3	205,7	9,0	214,6
	Fonti fisse e mobili operatori terzi	tCO ₂ eq	7.319,36	-	7.319,36	6.816,0	-	6.816,0	21.601,4	-	21.601,4
	De-icing aeromobili	tCO ₂ eq	6,4	10,2	16,6	14,5	10,3	24,8	3,8	13,9	17,7
	Cruise aeromobili ²⁷	tCO ₂ eq	5.413.516,8	115.815,5	5.529.332,3	4.224.334,4	198.979,6	4.423.314,0	2.632.735,3	199.889,1	2.832.624,4
Attivi in leasing a valle	Energia elettrica e termica acquistata da operatori terzi	tCO ₂ eq	10.410,0	565,2	10.975,2	13.435,6	608,5	14.044,1	5.465,5	500,5	5.966,0
Emissioni GES totali location-based		tCO ₂ eq	916.777,7	56.085,0	972.862,7	963.681,5	63.972,3	1.027.653,8	873.321,2	68.639,6	941.960,9
Emissioni GES totali market-based		tCO ₂ eq	903.944,5	54.035,4	957.979,9	956.848,1	61.909,0	1.018.757,1	897.744,9	66.537,8	964.282,7
Indicatori di intensità significativi	Passeggeri gestiti	#/mIn	49,2	3,9	53,1	40,5	3,9	44,4	29,4	3,5	32,8
	Scope 3 LTO/Pax	CO ₂ /Pax	9,0	7,8	8,9	8,8	8,1	8,7	9,8	7,4	9,6
	Scope 3 Accesso Passeggeri/Pax	CO ₂ /Pax	5,1	2,3	4,9	12,6	7,4	12,1	16,3	10,7	15,7

²⁴ Per quanto riguarda il valore di Scope 1 riportato per il 2023, in seguito all'audit performed nel novembre del 2024 da TUV, ente accreditato in ambito Airport Carbon Accreditation, è stato modificato il fattore d'emissione legato al consumo di gas delle attività della società del gruppo Leonardo Energia Srl, passando da fattore DEFRA a fattore specifico del sito calcolato secondo normativa ETS.

Rispetto invece al di cui coperto da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (ETS) per il 2024, a Fiumicino è presente un impianto di cogenerazione per il quale viene effettuato il calcolo delle quote ETS alla fine del primo trimestre dell'anno. La CO₂ riportata nella presente rendicontazione recepisce la quota di gas utilizzata nell'impianto cogenerativo e che corrisponde a circa 89% del totale dell'aeroporto di Fiumicino. Il calcolo delle quote ETS segue un altro schema metodologico e comprende altre fonti emissive. La % riportata si riferisce al solo gas utilizzato nell'impianto cogenerativo.

²⁵La voce "Trasferte lavorative" viene valorizzata solamente sullo scalo di Fiumicino in quanto rappresenta una voce di emissioni legata alle attività corporate e non di scalo.

²⁶Nel corso del 2024 si è lavorato ad un aggiornamento della metodologia di calcolo per la voce di Scope 3 "Accesso Passeggeri". Il valore riportato per il 2024 recepisce questa nuova metodologia, più granulare e precisa della precedente.

²⁷La voce di Scope 3 ACA "Cruise" viene valorizzata per dare una rendicontazione completa della catena del valore di Aeroporti di Roma. Essendo l'unica voce fuori il controllo del gestore aeroportuale, la stessa non va a confluire nel totale delle emissioni di Scope 3 all'interno della Carbon Footprint.



TABELLA 62 - Intensità emissiva

Intensità emissiva per ricavi netti	UdM	2024
location-based	(tCO ₂ eq/Euro)	0,0007
market-based	(tCO ₂ eq/Euro)	0,0007

TABELLA 63 - Ricavi Netti utilizzati per calcolare l'intensità emissiva

Ricavi Netti utilizzati per calcolare l'intensità emissiva	UdM	2024
Ricavi netti utilizzati per calcolare l'intensità emissiva	€/000	1.308.534
Ricavi netti (altro)	€/000	0
Totale Ricavi (Bilancio Consolidato)	€/000	1.308.534

E1-7

Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio

Nel 2021, gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno confermato il proprio impegno sul fronte della lotta al cambiamento climatico e hanno ottenuto il livello della certificazione Airport Carbon Accreditation: 4+ “Transition” di ACI Europe, ponendosi come obiettivo il raggiungimento del traguardo “Net Zero Carbon” al 2030, con 20 anni di anticipo rispetto agli obiettivi europei.

L’accreditamento al livello 4+, oltre alla contabilizzazione delle emissioni, prevede la compensazione di tutte quelle rientranti nello Scope 1, Scope 2 e Scope 3 per le sole voci “de-icing aeromobili” e “trasferite lavorative”. Per questo motivo ADR, sulla scorta di quanto individuato nelle linee guida dell’Airport Carbon Accreditation ha provveduto ad acquistare le quote necessarie a compensare le emissioni generate dai due scali romani. Le attività di offsetting vengono svolte rispetto alle emissioni dell’annualità precedenti. Nel 2024 sono stati acquistati crediti di carbonio per progetti certificati VCS e Gold Standard a valere sulle emissioni di CO2 Scope 1 & 2 del 2023, oltre che sulle emissioni di Scope 3 legate all’utilizzo del de-icing per aeromobili e per le trasferite lavorative. I progetti acquistati hanno riguardato lo sviluppo della bioenergia e dell’energia idroelettrica, oltre che la distribuzione di stufe solari in aree rurali.

Focus on: Fondazione PACTA

Come preannunciato nel corso del secondo Congresso annuale del Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo, il 12 dicembre 2023 è stata costituita la Fondazione “Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo” (PACTA) al fine di dare seguito e riconoscere una personalità giuridica a quanto avviato nel 2022 con l’osservatorio promosso da ADR. La Fondazione ha l’obiettivo di contribuire in maniera indipendente e trasparente al dibattito pubblico sui temi ambientali interessati dal settore aereo, riunendo realtà del trasporto aereo, mondo accademico, enti, associazioni e aziende che possono contribuire alla decarbonizzazione del settore, al fine di definire insieme una roadmap basata sulla scienza e assicurare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità nel contesto degli SDGs e dell’Agenda 2030. La mission è quella di favorire il corretto posizionamento del settore dell’aviazione nel dibattito legislativo recente sulla transizione verde e la lotta al cambiamento climatico. Nel corso del 2024, i membri della Fondazione si sono riuniti in quattro task force: “SAF e Aeromobili”, “Energia,” “Aeroporto Green” e “Accessibilità e Smart City” e hanno sviluppato congiuntamente un documento contenente le proposte di policy, evidenziando il contributo e l’impegno della Fondazione alla decarbonizzazione del trasporto aereo. Nel novembre 2024, la Fondazione è stata selezionata dal Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica per promuovere al Padiglione Italia della

COP29 di Baku, la primaria conferenza globale dove leader mondiali, negoziatori, esperti climatici discutono e supportano i Paesi nell’aggiornamento delle strategie globali per affrontare il cambiamento climatico, il side event intitolato “The Italian air transport sector united for decarbonization: value chain, latest technological developments, and the roadmap towards national, European and international perspectives”. Il 28 novembre 2024 si è tenuto il 3° Annual Congress della Fondazione PACTA, durante il quale numerosi stakeholder istituzionali e membri della Fondazione hanno presentato e discusso in maniera proficua in merito all’avanzamento degli scenari attinenti al Net Zero, agli studi e alle proposte normative elaborate dai membri della Fondazione a partire dai contenuti approfonditi durante le quattro task.

6.2.2 QUALITÀ DELL’ARIA

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

E2-1; ESRS 2 MDR-P

Politiche relative all’inquinamento

Il tema della minimizzazione degli impatti ambientali derivanti dalle proprie attività e del contenimento delle esternalità ambientali è una priorità strategica per ADR. L’aeroporto di Fiumicino, ad esempio, è paragonabile ad una città di medie dimensioni (circa 200.000 abitanti equivalenti) la cui gestione è orientata ormai da anni alla tutela dell’ecosistema all’interno del quale si trova ad operare, inteso come insieme di ambiente e territorio, persone e comunità locali, biodiversità.

Il primo passo dell’azienda verso la tutela dell’ambiente e nell’orientamento allo sviluppo sostenibile risale al 1999, anno nel quale è stata ottenuta la prima certificazione del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 dello scalo di Fiumicino. Nel 2001 la medesima certificazione venne raggiunta anche per lo scalo di Ciampino.

In seguito, è stata emanata la Politica Integrata del Gruppo ADR, periodicamente controllata e aggiornata e che oggi si applica al Sistema Integrato in ambito Qualità, Ambiente, Energia, Salute e Sicurezza, Prevenzione e Controllo delle infezioni, Prevenzione della Corruzione,

Continuità Operativa, Sicurezza delle Informazioni, Parità di Genere e BIM (Building Information Modeling).

Tale documento rappresenta l’impegno formale dell’alta direzione e comunica agli stakeholder interni ed esterni come il Gruppo ADR intende sviluppare e gestire un sistema aeroportuale efficiente e capace di rispondere in maniera efficace all’evoluzione dei volumi di traffico e del contesto, con particolare attenzione alla qualità, all’innovazione e alla sostenibilità e salvaguardia ambientale, pilastri della propria strategia.

In questo quadro e nell’ottica di una continua attenzione al miglioramento delle proprie performance ambientali, ADR si è dotata di un sistema di monitoraggio anche per il comparto “aria”, che consiste in numerose analisi e controlli periodici volti a preservare la qualità dell’aria e proteggere tale matrice ambientale dalle emissioni inevitabilmente correlate alla presenza del sito sul territorio.

Tale sistema di verifiche sulle emissioni derivanti da fonti fisse è finalizzato ad ottemperare alle prescrizioni normative imposte dai titoli autorizzativi associati agli impianti di proprietà di ADR e al contestuale monitoraggio del loro corretto funzionamento.

In aggiunta a ciò, ADR si è dotata di specifiche procedure interne volte definire le modalità operative per la corretta gestione delle emissioni in atmosfera e per la conduzione degli impianti presenti presso i due scali, nonché per l’effettuazione dei suddetti campionamenti periodici.

Gli impianti che producono energia termica ed elettrica principalmente per i fabbisogni energetici dell’aeroporto di Fiumicino, ovvero la Centrale di Cogenerazione e la Centrale Termica Ovest, sono gestiti dalla società del Gruppo ADR Leonardo Energia S.r.l., che si è dotata e mantiene il Sistema di Gestione Ambientale conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 14001:2015 e del Regolamento CE n. 1221/09 (EMAS).

La Politica Ambientale di Leonardo Energia S.r.l.:

- testimonia l'impegno della società al miglioramento delle proprie prestazioni ed al raggiungimento dei propri obiettivi ambientali, alla prevenzione dell'inquinamento ambientale e contenimento degli effetti del cambiamento climatico, al rispetto delle prescrizioni legali e degli obblighi di conformità relativi agli aspetti ambientali applicabili, all'aumento dell'efficienza nei processi produttivi attraverso ottimizzazione delle condizioni operative e introduzione di migliorie tecniche e gestionali;
- evidenzia come vengano valutati periodicamente impatti, rischi e opportunità rilevanti collegati con la propria attività;
- esplicita come il sistema di monitoraggio dei parametri di funzionamento degli impianti rilevanti ai fini ambientali viene mantenuto e implementato;
- include tutte le operazioni del sito produttivo, inclusi gli impianti e i processi correlati, nonché la catena del valore, con particolare attenzione ai fornitori;
- riflette come viene tenuto conto degli interessi delle parti coinvolte, incluse comunità locali, fornitori e personale interno e promuove il coinvolgimento attivo di tutti i soggetti interessati nella gestione degli impianti.

La Politica impegna al rispetto:

- della UNI EN ISO 14001:2015 (che implica la Autorizzazione Integrata Ambientale del Sito Produttivo e la Normativa Ambientale Applicabile);
- del Regolamento CE n. 1221/09 (EMAS);
- della UNI PdR 125:2022 (Parità di genere).

E2-2; ESRS 2 MDR-A

Azioni e risorse connesse all'inquinamento

Al fine di verificare la qualità dell'aria all'interno del sedime aeroportuale, sono presenti n° 2 centraline fisse di monitoraggio che registrano in continuo i dati relativi ai principali contaminanti atmosferici (ossidi di azoto e particolato) e, in un caso (limitatamente alla centralina posizionata in area airside), anche i parametri meteorologici (temperatura, umidità, vento, radiazione solare, pressione atmosferica, dati pluviometrici).

A ciò si affiancano le campagne di monitoraggio, condotte annualmente, con il supporto di riconosciuti enti di ricerca. La collaborazione di lunga data tra ADR e il CNR-IIA ha prodotto, ad oggi, uno storico di dati molto rilevante.

Nel corso del 2024 nell'ambito di tale collaborazione le attività svolte hanno riguardato principalmente:

- la prosecuzione dei monitoraggi annuali della qualità dell'aria presso lo scalo e l'abitato di Fiumicino e presso lo scalo di Ciampino;
- l'aggiornamento dell'inventario emissioni scalo Fiumicino (anno di riferimento 2023) e valutazione mediante modellistica di diversi scenari emissivi.

Complessivamente, per quanto afferisce al comparto "atmosfera", le attività di analisi e le indagini effettuate nel corso del 2024 non hanno fatto emergere situazioni di criticità, confermando un quadro positivo per quanto riguarda la qualità dell'aria presso le aree oggetto d'indagine.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera prodotte da fonti mobili all'interno dei sedimi aeroportuali, le azioni già ampiamente descritte alla sezione 6.2.1 "Lotta al climate change", quali l'elettificazione delle flotte veicolari e l'utilizzo di biocarburanti hanno un impatto positivo sulla riduzione degli inquinanti prodotti.

Per le fonti fisse, in seguito al riesame dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) per adeguamento alle nuove Best Available Technique (BAT), si è avviato il revamping del nuovo Sistema di Monitoraggio Emissioni per la Centrale di Cogenerazione che sarà conforme alla norma UNI EN 14181, e che si prevede di avviare entro l'anno solare 2025.

Inoltre, ultimati i collaudi e a seguito della consegna da parte di ADR, prenderà in gestione la nuova Centrale Termica Ovest, in fase di revamping. Il nuovo assetto dei generatori di calore garantirà una potenza complessiva di ca. 33,6 MW (inferiore alle potenzialità precedentemente installata) distribuita su n° 5 generatori ad acqua surriscaldata ad alta efficienza completi di sistema di recupero del calore dai fumi di combustione e sistema di Monitoraggio Emissioni conforme alla norma UNI EN 14181, delle seguenti potenzialità:

- n° 3 generatori da 8,4 MW cad. (compresi ca. 0,4 MW cad. di potenza recuperata sui fumi);
- n° 2 generatori da 4,2 MW cad. (compresi ca. 0,2 MW cad. di potenza recuperata sui fumi).

La gestione del Sito Produttivo nella nuova configurazione sarà regolata dalla nuova AIA D.D. G09310 11/07/2024, che abilita l'utilizzo non svincolato delle nuove caldaie convenzionali per un migliore inseguimento dei profili di fabbisogno termico ed elettrico aeroportuali. Questo garantirà, in sinergia con gli impianti Fotovoltaici, pure gestiti dalla società, un minore impatto emissivo in termini di CO₂ a parità di quadro emissivo autorizzato.

Metriche e obiettivi

E2-3; ESRS 2 MDR-T

Obiettivi connessi all'inquinamento

Le attività che ADR si prefissa di condurre nel corso del 2025 sono connesse al proseguimento dell'attività prevista dalle autorizzazioni per le centrali di Fiumicino e Ciampino.

Con riferimento alla gestione degli impianti soggetti ad AIA, l'obiettivo è il rispetto del quadro emissivo prescritto dalla AIA in vigore (D.D. R.U. 2171/15) per gli impianti oggetto della autorizzazione stessa e del SGA.

E2-4

Inquinamento di aria

I dati relativi agli inquinanti immessi in atmosfera dagli impianti soggetti ad AIA vengono acquisiti mediante analizzatori on line che registrano in continuo e, tramite software dedicato, è possibile l'elaborazione dei dati orari e giornalieri ottenendo, in conformità con quanto richiesto dalla normativa vigente, le concentrazioni degli inquinanti presenti nell'aria ambiente.

Le quantità degli inquinanti vengono rendicontate annualmente entro il 1° marzo di ogni anno con riferimento all'anno solare precedente, in occasione del Report Annuale redatto in ottemperanza alla AIA in vigore D.D. R.U. 2171/15. Per gli inquinanti dei quali non è prescritto il monitoraggio in continuo Leonardo

Energia utilizza le concentrazioni rilevate in occasione del monitoraggio in discontinuo annuale affidato a Laboratorio Accreditato ed effettuato nelle condizioni più gravose di esercizio. Queste concentrazioni vengono quindi utilizzate per il calcolo dei flussi di massa annuali:

- della Centrale di Cogenerazione: utilizzando le portate dei gas combusti misurate in continuo da SME;
- della Centrale Termica Ovest: utilizzando la portata misurata dal Laboratorio Accreditato nelle condizioni più gravose di esercizio e assumendo, in via conservativa, che questa si mantenga per le ore di fuoco annue registrate.

La seguente tabella, redatta in conformità alla lista di inquinanti presenti nell'allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, riporta i soli inquinanti di cui riferito sopra.



TABELLA 64 - Lista degli inquinanti

Numero Chemical Abstract Service (CAS)	Sostanza inquinante (a)	Soglia di emissione per complesso* (kg/anno)	Emissioni in kg 2024
74-82-8	Metano (CH4)	100 000	
630-08-0	Monossido di carbonio (CO)	500 000	18.753
124-38-9	Biossido di carbonio (CO2)	100 milioni	
	Idrofluorocarburi (HFC)	100	
10024-97-2	Ossido di azoto (N2O)	10 000	
7664-41-7	Ammoniaca (NH3)	10 000	26
	Ossidi di azoto (NOx/NO2)	100 000	15.967
	Perfluorocarburi (PFC)	100	
2551-62-4	Esafluoruro di zolfo (SF6)	50	
	Ossidi di zolfo (SOx/SO2)	150 000	834
	Particolato (PM10)	50 000	30

*uno o più impianti sullo stesso sito gestiti dalla stessa persona fisica o giuridica

6.2.3 INQUINAMENTO ACUSTICO

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 MDR-P

Politiche relative all'inquinamento acustico

ADR è impegnata a fornire servizi di qualità, nel rispetto dell'ambiente e della sostenibilità del proprio business. Il tema della minimizzazione degli impatti ambientali derivanti dalle proprie attività è una priorità strategica e, in questo ambito, il contenimento dell'impatto acustico delle operazioni aeroportuali, con particolare attenzione alle aree maggiormente antropizzate, rappresenta un obiettivo centrale.

Coerentemente, nel 2023, è stato istituito il Noise Committee, un comitato specificamente dedicato alla tematica rumore al quale partecipa l'Amministratore Delegato e tutti i direttori coinvolti nella trattazione della materia. All'interno del Comitato vengono analizzate le tematiche connesse al rumore e valutate tutte le possibili azioni da attivare per ridurre l'impatto acustico delle attività aeroportuali.

Lo scalo di Fiumicino, così come quello di Ciampino, sono dotati di un sistema di monitoraggio acustico particolar-

mente articolato che consente di monitorare in modo estremamente analitico il rumore generato dagli aeromobili nelle aree limitrofe agli aeroporti romani. Le modalità di gestione dei sistemi di misurazione del rumore sono dettagliate nella specifica Nota Operativa Gestione problematiche rumore e monitoraggio acustico.

Nello svolgimento delle attività di competenza, previste anche dalle disposizioni di legge, fondamentali per ADR sono i rapporti, già da tempo consolidati, con gli organismi ministeriali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), con ENAC, ENAV, Aeronautica Militare, con gli enti locali (Regione Lazio, Provincia di Roma, Comuni di Fiumicino, Ciampino, Marino, Roma, ARPA Lazio) e con i vettori.

Il sistema di monitoraggio fornisce le indicazioni in base alle quali progettare le azioni che ADR pone in essere sistematicamente per contenere l'impatto acustico delle operazioni aeroportuali. In questo ambito, a partire dal 2024, è stata introdotta un'articolazione tariffaria basata sulla valutazione della prestazione degli aeromobili dal punto di vista delle emissioni acustiche: attraverso una logica premiante vengono favoriti infatti i vettori che dimostrano di avere una flotta costituita da aeromobili meno impattanti. Le azioni che si

propongono di intervenire alla fonte hanno quindi la finalità di incentivare il rinnovo della flotta da parte delle compagnie aeree con l'utilizzo di velivoli di ultima generazione con emissioni sonore ridotte.

ESRS 2 MDR-A

Azioni e risorse connesse all'inquinamento acustico

Per il contenimento degli effetti legati al rumore, nella gestione delle operazioni aeroportuali, vi è un costante impegno ad utilizzare, per quanto possibile, le infrastrutture aeroportuali situate a ridosso delle aree meno antropizzate. Un esempio di questo impegno è la sostanziale “chiusura” della pista uno nelle ore notturne. Nel 2024 sono proseguite, in entrambi gli scali, le attività di monitoraggio dell'inquinamento del clima acustico, in ottemperanza agli obblighi di legge, e quelle di confronto con ARPA Lazio, che ha competenza sul controllo dei sistemi di monitoraggio. Per lo scalo di Fiumicino si ha il pieno rispetto dei limiti acustici previsti dalla normativa per tutti i punti di misura; per lo scalo di Ciampino si ha il rispetto dei limiti acustici per 9 delle 10 centraline di misura istallate, mentre per la decima, collocata in un punto anomalo dal punto di vista acustico (la decima centralina è collocata su richiesta degli Organi di Controllo in una zona di “risega” delle curve isofoniche che per loro natura dovrebbero invece avere una forma lineare), si rileva il superamento dei limiti previsti. Relativamente allo scalo di Ciampino, sul quale è in vigore il Decreto Ministeriale 345/2018, ADR ha diligentemente operato per assicurare il pieno rispetto della normativa e delle 10 prescrizioni del Decreto. Il monitoraggio dello stato di attuazione del Piano è assicurato attraverso la rendicontazione annuale di dati di traffico e di indicatori necessari alla verifica degli adempimenti da parte degli Enti di controllo.

A partire dal 2022, ADR ha avviato il progetto di risanamento acustico dei plessi scolastici di Ciampino e Marino previsti dal piano di contenimento e abbattimento del rumore (PICAR) e le attività sono state completate nel 2024. I collaudi (in contraddittorio con l'autorità di controllo) sono stati effettuati su tutte le scuole, ad eccezione di due di queste, per le quali l'intervento di risanamento è in fase di completamento.

Metriche e obiettivi

ESRS 2 MDR-T

Obiettivi connessi all'inquinamento acustico

L'obiettivo di ADR è il contenimento dell'impatto acustico delle operazioni aeroportuali, con particolare attenzione alle aree maggiormente antropizzate. A partire dal 2024, come successivamente dettagliato, sono state introdotte delle tariffe aeroportuali per lo scalo di Fiumicino che premiano l'utilizzo di aeromobili a minor impatto acustico. Nel futuro si valuterà se definire un obiettivo rispetto alle performance acustiche degli aerei delle compagnie aeree che volano dai nostri scali.

ESRS 2 MDR-M

Metriche connesse all'inquinamento acustico

Per favorire l'impiego di aeromobili di ultima generazione e la riduzione del livello di rumore nell'intorno aeroportuale sono state proposte ed introdotte a partire da giugno 2024 nuove tariffe basate sui livelli di «noise».

A tale scopo sono state definite da ADR sette classi di rumore, il cui calcolo avviene tramite gli standard internazionali definiti dall'ICAO.

Partendo dall'Annex 16 ICAO, che definisce le norme per la certificazione acustica degli aeromobili civili e suddivide gli aeromobili in chapter in base alle loro prestazioni acustiche, si è stabilita per Fiumicino una suddivisione in sette categorie, da “S1” la più rumorosa, a “S7” la meno rumorosa, a seconda dei livelli di rumorosità attribuita in base ai certificati di rumore forniti dalle compagnie.

TABELLA 65 - Incidenza classi di rumore per il periodo 21/06/2024 - 31/12/2024

Classe Noise	Mov	%
S1	2.805	1,6%
S2	25.614	14,5%
S3	51.322	29,0%
S4	9.925	5,6%
S5	13.978	7,9%
S6	27.430	15,5%
S7	45.814	25,9%
TOTALE	176.888	100,0%

6.2.4 TASSONOMIA EU

Principali KPIs

78% Fatturato allineato

77% Investimenti allineati

72% Costi allineati

6.2.4.1 INTRODUZIONE ALLA TASSONOMIA EUROPEA

La Tassonomia Europea, introdotta dal Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Tassonomia), è un sistema di classificazione delle attività economiche sostenibili da un punto di vista ambientale e nasce con l'obiettivo di incrementare lo sviluppo degli investimenti sostenibili e di favorire il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dall'European Green Deal.

Lo scopo di tale sistema è quello di garantire affidabilità, coerenza e comparabilità delle attività economiche sostenibili per proteggere investitori privati dal greenwashing, aiutare le aziende nella transizione sostenibile, mitigare la frammentazione del mercato e colmare il divario degli investimenti sostenibili.

Gli obiettivi stabiliti dal sistema di classificazione sono i seguenti:

- mitigazione del cambiamento climatico (CCM);
- adattamento al cambiamento climatico (CCA);
- uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine (WTR);
- transizione verso un'economia circolare (CE);
- prevenzione e controllo dell'inquinamento (PPC);
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (BIO).

Al fine di classificare un'attività economica come "eco-sostenibile" questa deve contribuire in modo sostanziale al raggiungimento di almeno uno dei sei obiettivi ambientali sopra elencati senza arrecare danni significativi a nessuno dei restanti cinque (cioè, rispettare i cosiddetti criteri Do No Significant Harm, o DNSH) ed essere svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

La Sostenibilità è una delle priorità strategiche del Gruppo ADR. L'integrazione del paradigma ESG nel modello di business è oggi essenziale al fine di guidare il Gruppo nel cammino verso un'economia low-carbon e contribuire così alla lotta al cambiamento climatico. Il Gruppo ha inoltre formalizzato questo impegno attraverso la definizione del nuovo Piano strategico 2024-2027 che, come rappresentato nella sezione 2.1 Strategia e Obiettivi, sintetizza obiettivi e programmi per ogni funzione aziendale e assicura il coordinamento dei programmi e delle attività per rendere l'aeroporto un luogo inclusivo, sostenibile, orientato allo sviluppo delle persone e del territorio.

Alla luce di questo scenario, il Gruppo ADR considera la Tassonomia uno strumento importante per garantire la trasparenza, il raggiungimento degli obiettivi strategici e la realizzazione degli investimenti sostenibili.

Pertanto, il Gruppo continua ad analizzare con attenzione i principi e i requisiti normativi per valutarne gli impatti e le interessenze con le attività e le strategie di Gruppo e, inoltre, conduce un continuo monitoraggio e valutazione degli approcci interpretativi del Regolamento e delle FAQ da parte delle altre principali realtà europee del settore. Il Gruppo ADR presenta, quindi, le informazioni relative alla misura in cui le proprie attività sono considerate allineate alla Tassonomia, rendicontando tali dati in termini di fatturato (Turnover KPI), spese in conto capitale (CapEx KPI) e spese operative (OpEx KPI).

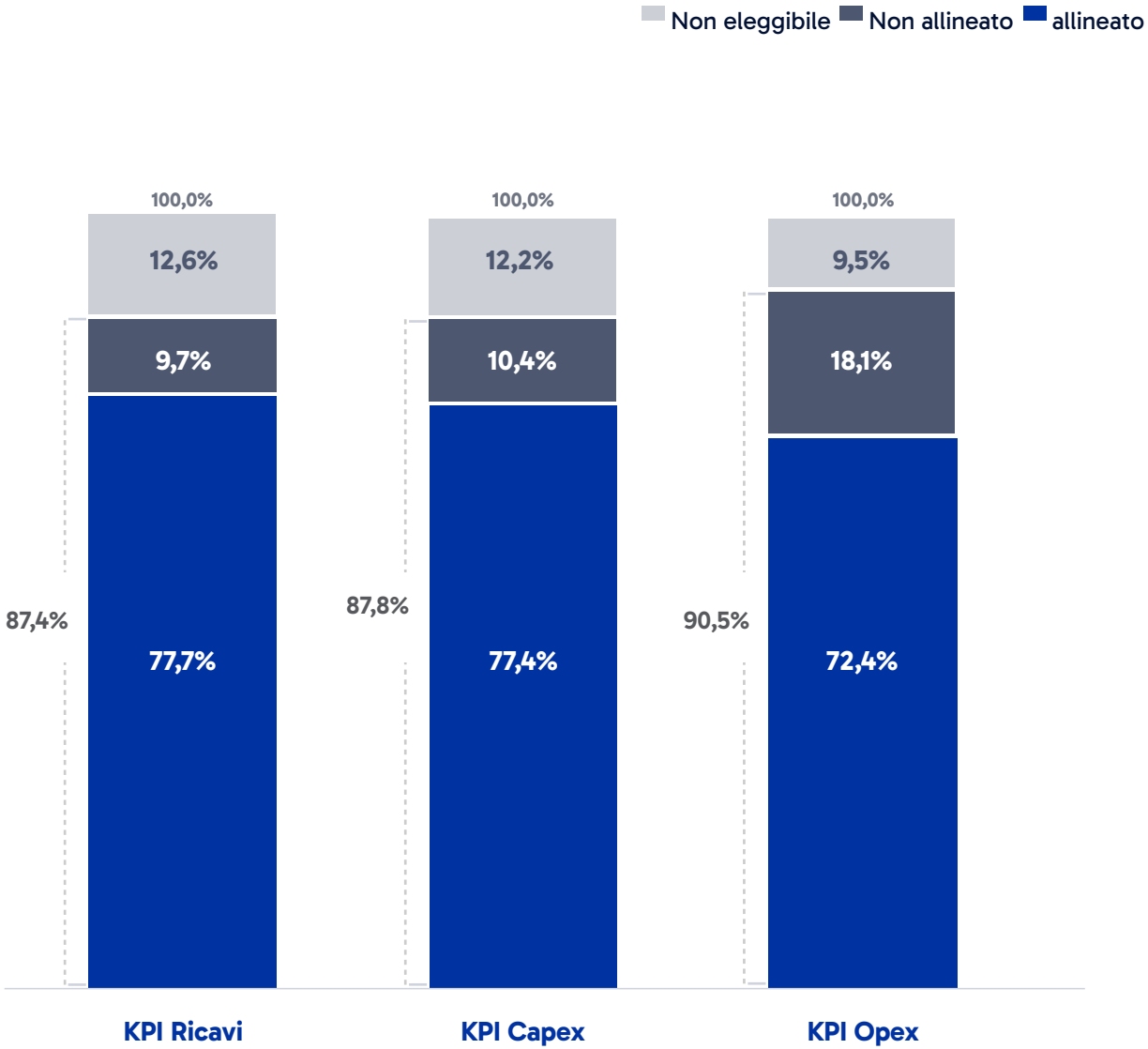
6.2.4.2 I PRINCIPALI RISULTATI

Con riferimento all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico, sono riportati di seguito i principali indicatori che rappresentano il livello di allineamento delle attività del Gruppo ADR alla Tassonomia UE per il 2024:

- il 77,7% del fatturato generato da ADR, pari a 1.016.873 mila euro, è riferito alle attività allineate alla Tassonomia;

- il 77,4% del totale delle spese in conto capitale, pari a 210.384 mila euro, è riferito ad attività di business allineate alla Tassonomia;
- il 72,4% delle spese operative è allineato rispetto al totale della tipologia di costi richiesti, pari a 65.715 mila euro.

TABELLA 66 - Sintesi dei risultati dei principali KPIs



6.2.4.3 ATTIVITÀ ECONOMICHE AMMISSIBILI

Un'attività economica si definisce ammissibile quando è descritta negli allegati degli Atti Delegati della Tassonomia Europea, a prescindere dal fatto che tale attività soddisfi o meno i criteri di vaglio tecnico, non arrechi danno significativo agli altri obiettivi ambientali e rispetti le garanzie minime di salvaguardia, come stabilito dagli atti delegati stessi.

La mappatura delle attività economiche ammissibili effettuata per l'esercizio 2022 è stata aggiornata secondo

le attività di business portate avanti nel corso del 2023 e del 2024 e alla luce di alcuni chiarimenti normativi pubblicati nel corso degli anni. Con riferimento all'allegato I relativo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico, l'unico Atto Delegato individuato come rilevante per il business di ADR, il perimetro di ammissibilità comprende diciotto attività economiche previste dalla normativa relative all'ambito dell'energia, della fornitura di acqua, reti fognarie e trattamento dei rifiuti, dei trasporti e infine della gestione degli immobili.



TABELLA 67 - Lista delle attività economiche ammissibili e relativa descrizione delle attività svolte da ADR

Atto Delegato	Attività economiche	Descrizione delle attività svolte da ADR
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Gestione dei sistemi di trasmissione e distribuzione che trasportano energia elettrica all'interno degli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	4.15 Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	Gestione dell'infrastruttura per la distribuzione del teleriscaldamento e teleraffrescamento negli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	5.1 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	Gestione del sistema di raccolta, trattamento e fornitura di acqua potabile degli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	5.3 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	Gestione e trattamento del sistema di acque reflue degli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	5.5 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	Gestione del sistema di raccolta differenziata dei rifiuti connessi agli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	Gestione del servizio di shuttle che collega l'aeroporto di Ciampino con servizi limitrofi allo scalo.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica	Acquisto di dispositivi per la mobilità personale dei PRM (Passeggeri a ridotta mobilità) all'interno dell'aeroporto.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.5 Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	Acquisto di mezzi commerciali leggeri per le operazioni aeroportuali.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	Sviluppo di infrastrutture ciclabili a collegamento dell'aeroporto di Fiumicino con le comunità locali circostanti.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Investimenti per facilitare lo sviluppo dell'intermodalità Treno-Aereo
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	Gestione dell'infrastruttura adibita al trasporto su strada a zero emissioni di CO ₂ , nel quale vengono considerati i servizi taxi, NCC, car rental e car sharing elettrici; dell'infrastruttura necessaria per il trasporto pubblico dei bus che collegano l'aeroporto con la città.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	Manutenzione e gestione dell'infrastruttura che consente la fornitura di energia elettrica e aria condizionata agli aeromobili in sosta dove le emissioni di CO ₂ sono pari a zero. Sono escluse le attività derivanti da infrastrutture aeroportuali in quanto non a zero emissioni di CO ₂ . Gestione e manutenzione dell'infrastruttura per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	Acquisto di mezzi ed equipaggiamento per le operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo, con focus specifico per le attività di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM).
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	Attività di efficientamento energetico varie sui sedimi dei due aeroporti. Si tratta principalmente di acquisto e manutenzione di apparati per l'illuminazione ad elevata efficienza energetica.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	Installazione e manutenzione di tecnologie per la produzione e lo stoccaggio di energie rinnovabili, quali pannelli fotovoltaici e storage elettrici.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.7 Acquisto e proprietà di edifici	Esercizio della proprietà degli edifici in cui vengono Esercizio della proprietà degli edifici in cui vengono affittati degli spazi commerciali Retail e Real Estate e gestione delle operazioni aeroportualisvolte le varie attività di subconcessione e dei Terminal all'interno dei quali vengono svolte le varie attività aeronautiche di servizio ai passeggeri ²⁸ .
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	8.1 Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	Gestione dell'infrastruttura CED (Centro elaborazione dati) nel sedime dell'aeroporto di Fiumicino.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	8.2 Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra.	Acquisto e sviluppo di soluzioni hardware/software per il monitoraggio delle emissioni di CO ₂ e per l'efficientamento energetico.
Trasmissione verso un'Economia Circolare	3.4 Manutenzione di strade e autostrade	Attività di manutenzione delle pavimentazioni orizzontali

²⁸ All'interno dell'attività 7.7 vengono allocati ricavi, investimenti e costi legati alle attività di subconcessione e alle attività aeronautiche riferite al flusso dei passeggeri all'interno dei Terminal, in accordo con il documento "ACI Interpretations of EU Taxonomy for airports", linea guida redatta da ACI Europe e condivisa con i membri dell'associazione. Il documento tratta, tra le altre, la risposta della Commissione Europea (Notice C/2023/267) del 20 ottobre 2023, con riferimento alla FAQ n. 158.

6.2.4.4 ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE

Un'attività economica si definisce allineata alla Tassonomia Europea se:

- contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più obiettivi ambientali;
- non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali;
- rispetta le garanzie minime di salvaguardia, come definite nelle linee guida OCSE per le imprese multinazionali e in coerenza con i principi guida delle Nazioni Unite su imprese, diritti umani e del lavoro.

Con riferimento alle attività economiche ammissibili, sono state svolte analisi specifiche per verificare l'allineamento di ciascuna delle attività economiche all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici, come meglio descritto nelle prossime sezioni.

Per le attività 5.1, 5.3, 6.5, 8.1 e 8.2 (Mitigazione dei Cambiamenti Climatici) e 3.5 (Transizione verso un'Economia Circolare) identificate nel perimetro di ammissibilità, a seguito di una prima analisi dei requirement non è stato possibile procedere con la verifica, a causa delle difficoltà incontrate nel reperimento delle informazioni necessarie.

ADR si impegna ad avviare un processo di raccolta dati per poter rendicontare quanto richiesto nei futuri periodi di rendicontazione.

Contributo sostanziale all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico

Attività 4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica
In linea con le richieste del criterio, sono state analizzate le caratteristiche delle reti di trasmissione e distribuzione di energia elettrica gestite dal Gruppo ADR.

Nello specifico, l'infrastruttura per la trasmissione e distribuzione dell'energia è situata all'interno del territorio italiano e, pertanto, appartiene al sistema europeo interconnesso, vale a dire le zone di controllo interconnesse degli Stati membri, della Norvegia, della Svizzera e del Regno Unito, e i suoi sistemi subordinati. Il criterio si ritiene verificato.

Attività 4.15 Distribuzione di teleriscaldamento/teleaffrescamento.

Il Gruppo ha analizzato, come indicato al punto 1) a) del criterio di contributo sostanziale, la definizione di teleriscaldamento e teleaffrescamento come riportata nell'articolo 2 punto 41 della Direttiva 2012/27/UE: "teleriscaldamento e teleaffrescamento efficienti, un sistema di teleriscaldamento o teleaffrescamento che usa per almeno il 50% energia rinnovabile, il 50% calore di scarto, il 75% calore cogenerato o il 50% una combinazione di tale energia e calore", e ne ha verificato l'applicabilità alle tecnologie adottate. Il sistema di teleriscaldamento/teleaffrescamento del Gruppo, utilizzando il 75% del calore cogenerato si dimostra conforme alle richieste del criterio.

Attività 5.5 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte.

ADR è dotata di un piano per l'ottimale gestione dei rifiuti, che vengono raccolti in maniera differenziata ed interamente destinati alla preparazione per il riutilizzo o il riciclaggio. Inoltre, il Gruppo si impegna a ridurre in modo sistematico la propria impronta ambientale, assicurando un utilizzo delle risorse razionale e sostenibile, realizzando infrastrutture allineate ai migliori standard internazionali di sostenibilità e sviluppando un utilizzo circolare delle risorse. Si ritiene che le azioni adottate rispettino quanto richiesto dal criterio.

Attività 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada

I veicoli adibiti al trasporto aeroportuale (navette aeroportuali), che appartengono alla categoria M2/M3, sono conformi alla più recente norma EURO VI e sono ritenuti conformi al criterio di contributo sostanziale.

Attività 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica

I veicoli acquistati per la mobilità personale dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM) sono veicoli sia a propulsione elettrica sia a propulsione fisica da parte degli operatori a supporto dei PRM. Sono perciò ritenuti conformi al criterio di contributo sostanziale.

Attività 6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica.

Gli investimenti rendicontati sotto questa attività sono finalizzati alla costruzione di ciclovie e infrastrutture per la mobilità ciclabile, risultano pertanto aderenti al criterio di contributo sostanziale.

Attività 6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario

Gli investimenti rendicontati all'interno di quest'attività si riferiscono ad attività con l'obiettivo di facilitare lo sviluppo dell'intermodalità. Si ritiene dunque rispettato il criterio di contributo sostanziale.

Attività 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio

Il criterio di contributo sostanziale dell'attività fa riferimento alle 3 macroaree di applicazione: veicoli con emissioni di CO₂ dello scarico pari a zero, infrastrutture per il trasporto su strada e trasporto pubblico urbano e suburbano.

Poiché il Gruppo gestisce l'intera infrastruttura dedicata alla mobilità dei passeggeri all'interno e in parte all'esterno dell'aeroporto, come primo punto ha identificato una definizione chiara di trasporto pubblico, per poter procedere nelle analisi con la massima trasparenza. Sulla base delle valutazioni effettuate, si definisce trasporto pubblico urbano e suburbano il trasporto che prevede fermate fisse e orari prestabiliti.

A seguito di questa analisi, sono quindi considerati conformi al criterio:

- i veicoli non dedicati al trasporto pubblico come sopra definito, con emissioni di CO₂ dello scarico pari a zero;
- gli autobus in quanto rispettano il criterio a prescindere dalla tipologia di alimentazione.

Si sottolinea che nessuna delle infrastrutture prese in analisi è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.

Attività 6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

Sono ritenute allineate le zone di sosta degli aeromobili del terminal di Fiumicino adibite esclusivamente alla fornitura di energia elettrica e aria pre-condizionata. Inoltre, l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili, ed è quindi garantita la conformità al criterio di contributo sostanziale.

Non risultano conformi al criterio le aree di sosta aeromobili di Ciampino poiché si servono di GPU (ground power equipment) elettrici mobili per la ricarica dei veicoli aerei, e non sono presenti infrastrutture fisse dedicate.

Risultano, inoltre, aderenti al criterio l'infrastruttura e sovrastruttura dei terminal predisposta per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni, adibita al trasbordo di merci (Area Cargo City).

Attività 6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

Gli investimenti identificati come allineati sono relativi all'acquisto di mezzi ed equipaggiamento a zero emissioni dirette. Il criterio di vaglio tecnico risulta quindi verificato.

Attività 7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica

L'attività consiste nell'installazione e nella manutenzione di sorgenti luminose efficienti dal punto di vista energetico (LED). Risulta quindi verificato il criterio di vaglio tecnico.

Attività 7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili

L'attività consiste nell'installazione di sistemi solari fotovoltaici, unità di accumulo di energia elettrica e altri sistemi accessori. Il criterio di vaglio tecnico risulta dunque verificato.

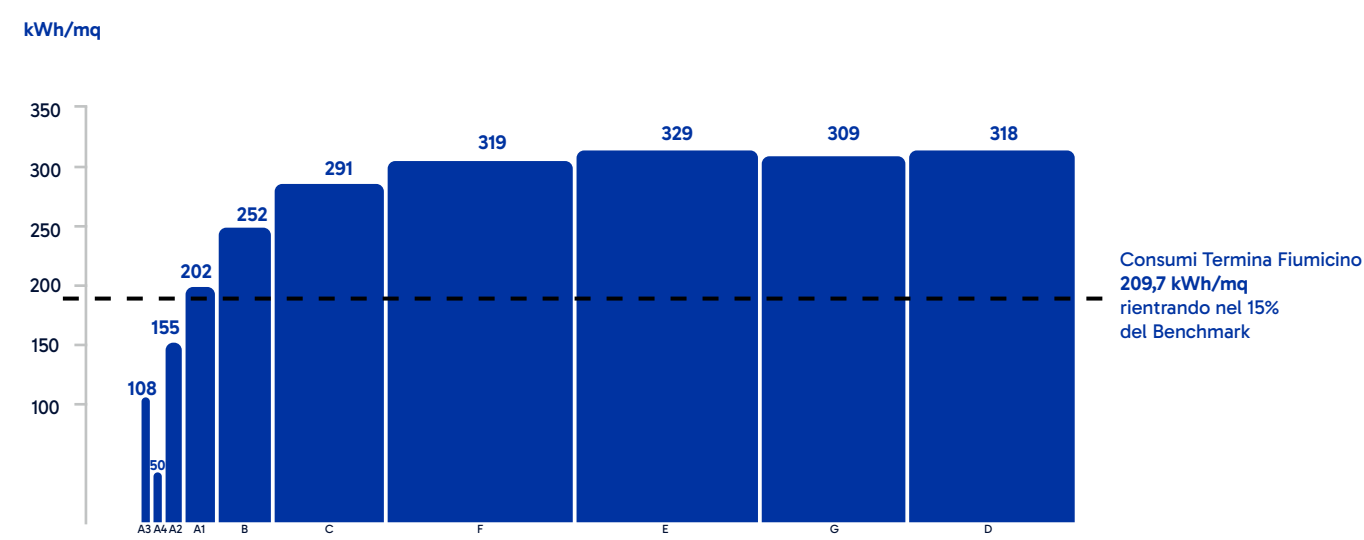
Attività 7.7 Acquisto e proprietà di edifici

Con riferimento all'attività 7.7, il Gruppo ADR ha in primo luogo definito la data di costruzione degli immobili in analisi, per comprendere quale dei primi due punti alternativi del criterio di contributo sostanziale applicare. Nel rispetto di quanto indicato dalla Com-

missione Europea nelle FAQs pubblicate a dicembre 2020, per l'applicazione del criterio si intende come data di costruzione la data di ricezione del permesso di costruzione dell'immobile (FAQ n.143). Sulla base delle considerazioni di cui sopra, gli edifici oggetto dell'analisi risultano appartenenti alle categorie “edifici costruiti prima del 31 dicembre 2020”.

Successivamente, è stata svolta un'analisi per determinare quali edifici rientrassero nel primo 15% del parco immobiliare nazionale in termini di fabbisogno di energia primaria operativo. Con riferimento ai dati disponibili relativi ai consumi medi nazionali degli edifici certificati con APE all'interno del Sistema Informativo sugli Attestati di Prestazione Energetica (SIAPE) predisposto da ENEA (<https://siape.enea.it/>), sono stati analizzati i dati di circa 800.000 edifici di tipo non residenziale.

GRAFICO 9 - Distribuzione APE edifici non residenziali ITALIA



Fonte: dati ENEA aggiornati al 27 gennaio 2025

Per il Terminal di Ciampino, al contrario, il criterio risulta non superato in quanto il valore del consumo energetico medio effettivo per metro quadro, calcolabile solamente in maniera complessiva con riferimento all'intero sedime, non permette di effettuare valutazioni univoche sui singoli edifici.

Alla luce del campionamento degli edifici con APE e del relativo consumo medio al mq, è stata individuata la soglia di 254,9 kWh/mq come soglia per la verifica di allineamento. Sulla base di questa soglia, sono stati comparati i consumi energetici per metro quadro consuntivi degli edifici del Gruppo.

Dalle analisi condotte, il Terminal di Fiumicino, che risulta il più rilevante in termini di peso delle attività ammissibili, è considerato conforme al criterio in quanto rientra nella soglia identificata con un consumo 2024 pari a 209,7 kWh/mq.

Per quanto riguarda invece le considerazioni sul resto del parco immobiliare di ADR, si sono enucleati ai fini di questa analisi anche gli edifici:

TABELLA 68 - Edifici ADR

Edificio	Consumo	Allineamento
Cargo City	97,13 kWh/mq	SI
Torre Uffici 1	140,21 kWh/mq	SI
Torre Uffici 2	371,06 kWh/mq	NO

Infine, con riferimento al terzo requisito “Nel caso di un edificio non residenziale di grandi dimensioni [...] esso è gestito in modo efficiente attraverso il monitoraggio e la valutazione della prestazione energetica”, il Gruppo adotta un sistema di monitoraggio e valutazione della prestazione energetica, che permette quotidianamente la gestione energetica efficiente degli edifici del parco immobiliare.

Criteri Do Not Significant Harm (DNSH)

Di seguito sono presentati i criteri DNSH applicabili alle attività economiche in analisi. Le valutazioni effettuate sono svolte rispetto ai due siti di interesse, l'aeroporto di Fiumicino e l'aeroporto di Ciampino, dove vengono condotte le attività ammissibili.

Adattamento al cambiamento climatico

Tutte le attività analizzate, che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico, richiedono che venga effettuata una valutazione del rischio climatico fisico ai sensi dell'Appendice A del Regolamento Delegato sul clima.

Il Gruppo ADR ha aggiornato nel 2024 per ciascuno dei siti in analisi, un'attività di Climate Change Risk Assessment sui rischi fisici significativi. È stata sviluppata una metodologia di Climate Change Risk Analysis (CCRA) coerente con le best practice di riferimento (i.e. linee guida ICAO e ISO 14091 “Adaptation to climate change – Guidelines on vulnerability, impacts and risk assessment”) e integrato nell'Enterprise Risk Model (ERM), che identifica e valuta i rischi climatici (fisici e di transizione) che interessano in concreto l'attività economica e la vulnerabilità degli asset.

Grazie a questa analisi, sono stati identificati i rischi impattanti per entrambi gli aeroporti, ne è stato quantificato il potenziale impatto e ne sono state declinate so-

luzioni di adattamento e mitigazione, includendo anche quelle già in essere, permettendo così di ritenere verificato il criterio DNSH.

Maggiori informazioni su questa analisi possono essere trovate nelle sezioni 3 e 6.2.1 del presente documento.

Il Gruppo si impegna, per i futuri periodi di rendicontazione, a consolidare analisi e arricchire i piani di mitigazione degli impatti dei rischi climatici identificati.

Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Il criterio DNSH è stato verificato con riferimento alle attività 4.15, 6.13, 6.14, 6.15, 6.17 e 6.20.

Il Gruppo ADR ha effettuato una Valutazione d'impatto ambientale (VIA) conformemente alle Direttive UE sui siti di Ciampino e Fiumicino, entrambe previste in correlazione con i piani di sviluppo aeroportuali. La valutazione effettuata ha preso in considerazione anche i rischi e la gestione dei corpi idrici e dell'impatto ambientale in materia di protezione della biodiversità e degli ecosistemi.

Le attività svolte dal Gruppo sono ritenute sufficienti per la verifica di conformità con le richieste del criterio DNSH.

Transizione verso un'economia circolare
Attività 4.9, 4.15

Il Gruppo presenta un piano per la gestione dei rifiuti che garantisce il massimo riutilizzo o riciclaggio al termine del ciclo di vita conformemente alla gerarchia dei rifiuti che garantisce conformità con il criterio DNSH.

Attività 5.5

Nel processo di raccolta e gestioni di rifiuti, questi sono raccolti in maniera differenziata e non sono mischiati negli impianti di stoccaggio e trasferimento con altri rifiuti o materiali con proprietà diverse, in linea con le richieste del relativo criterio.

Attività 6.3

Sia nella fase di utilizzo che a fine vita dei veicoli vengono rispettate le gerarchie dei rifiuti e recuperati i rifiuti secondo la normativa vigente.

Attività 6.13, 6.14, 6.15, 6.17 e 6.20

Poiché le attività 6.14, 6.15, 6.17 e 6.20 non prevedono la presenza di rifiuti da costruzione e demolizione, il criterio DNSH relativo all'obiettivo di Transizione verso un'economia circolare si ritiene non applicabile.

Per l'attività 6.13 la totalità dei rifiuti recuperabili è preparata per il recupero. Vengono inoltre rispettate le vigenti normative in ambito di gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione.

Per l'attività 6.14 risulta non applicabile in quanto le attività svolte da ADR non si configurano nella gestione diretta delle infrastrutture ferroviarie, ma solamente di attività ancillari per facilitare lo sviluppo dell'intermodalità treno-aereo, quali banchi check-in e sistemi informatici a supporto.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

Attività 4.9

Il criterio DNSH sull'inquinamento relativo all'attività 4.9 fa specifico riferimento alle linee ad alta tensione fuori terra e richiede che non vengano utilizzati policlorobifenili. Poiché l'infrastruttura gestita dal Gruppo ADR per la trasmissione e distribuzione di energia elettrica presenta esclusivamente linee sottoterra, il criterio risulta non applicabile. Inoltre, non essendo utilizzati policlorobifenili, il criterio si ritiene verificato.

Attività 4.15

Parte dell'impiantistica accessoria utilizzata dal Gruppo risulta essere antecedente, in termini di installazione, al periodo di applicazione della direttiva 2009/125/CE al

netto degli impianti di cogenerazione base. Durante il processo di acquisto viene tenuta in considerazione la presenza di migliori tecnologie disponibili sul mercato per tutti i nuovi impianti. A valle delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che l'impiantistica sia conforme alle richieste e che le scelte per nuove tecnologie siano allineate a quanto richiesto dal criterio.

Attività 6.13, 6.14, 6.15, 6.17 e 6.20

Per le attività relative al settore dei trasporti, vengono adottate misure per la mitigazione di rumore e vibrazioni, se necessario. Inoltre, essendo adottate anche misure per la riduzione del rumore, delle vibrazioni e delle polveri durante i lavori di manutenzione, il criterio si ritiene verificato.

Attività 7.3

Trattandosi solo di apparecchiature per l'illuminazione efficiente (LED), il criterio risulta non applicabile.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

Le attività 4.9, 4.15, 6.13, 6.14, 6.15, 6.17 presentano il criterio DNSH che fa riferimento all'Appendice D, pertanto è stata svolta un'analisi di verifica trasversale. Si faccia riferimento a quanto riportato nel criterio relativo all'uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine sopra presentato.

Inoltre, per l'attività 6.15 sono stati verificati i piani per i servizi di manutenzione della vegetazione e per il diserbo stradale, che prevedono misure di gestione delle specie invasive e la salvaguardia di eventuale fauna selvatica sui siti, che rispettano quanto richiesto dalla seconda parte del criterio.

Garanzie minime di salvaguardia:

Il Gruppo ADR ha verificato il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sociale, con particolare riferimento all'allineamento dei propri processi alle Linee guida dell'OCSE per le imprese multinazionali, ai Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e alla Carta Internazionale dei diritti umani.

La verifica della propria compliance rispetto ai temi relativi a diritti umani e diritti dei lavoratori, corruzione, tassazione e concorrenza leale, è da intendersi come applicabile

a tutte le attività economiche di ADR. L'analisi è stata condotta considerando l'adeguatezza dei processi del Gruppo nell'identificare e prevenire possibili impatti negativi sulle quattro aree, considerando anche l'eventuale efficacia di azioni di mitigazione:

Rispetto dei diritti umani (inclusi i diritti dei lavoratori)

In linea con i Principi relativi ai Diritti Umani del Global Compact delle Nazioni Unite a cui aderisce, ADR si impegna a promuovere e rispettare i diritti umani e ad assicurarsi di non essere complice in eventuali abusi.

ADR considera il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sulla base dell'applicazione del Codice Etico, delle Policy Anticorruzione e di altri processi in essere in tutta la propria catena del valore.

Nello specifico:

- il Codice Etico riconosce come imprescindibile il rispetto delle tematiche connesse alla sostenibilità ed ai diritti umani sia da parte delle società controllate sia delle controparti;
- sono previsti esplicitamente nei capitolati d'appalto l'accettazione del Codice Etico nei contratti con i fornitori e l'impegno dei fornitori ad applicare le linee guida nei rapporti con altri subfornitori;
- è stata promulgata nel corso del 2022 una specifica Policy sui Diritti Umani che mira ad aumentare la consapevolezza e garantire il rispetto dei diritti umani nell'ambito della sfera del Gruppo ADR e della sua catena del valore. A tal fine si intende integrare un modello di due diligence che permetta di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani in maniera più puntuale. All'interno di questo quadro, si rammenta che sul sito è presente il canale "ADR Group Whistleblowing" che indirizza alla piattaforma dedicata di raccolta segnalazioni che consta nel principale strumento destinato a dipendenti o terze parti interessate a segnalare e fare richieste su possibili rischi o violazioni anche in ambito diritti umani;
- nel corso del 2023 e del 2024 sono stati definiti, per la tutela dei diritti umani sugli ambiti di operatività dell'organizzazione (dipendenti sul luogo di lavoro, catena di fornitura/terze parti), il Framework operativo di riferimento, la Governance e il processo di Due Diligence,

quest'ultimo con l'obiettivo di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani. La Due Diligence sui diritti umani prevede i seguenti elementi:

- identificazione e valutazione dei rischi potenziali e della maturità dei presidi esistenti;
- identificazione e implementazione di misure per prevenire, porre fine, mitigare gli impatti;
- è stato avviato nel 2022 un programma di valutazione e qualifica dei propri fornitori attivi che include parametri ESG e nello specifico il tema dei diritti umani.

Anticorruzione

Il Gruppo ha adottato politiche, sistemi di gestione, misure e programmi per garantire l'etica e la conformità nella lotta alla corruzione, con riferimento principale alla Policy Anticorruzione, al Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 e al Codice Etico. Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione 6.4.1 del presente documento per quanto concerne la gestione interna della tematica e per la verifica dei criteri anticorruzione verso i fornitori.

Tassazione

Il Gruppo ADR, che aderisce ad un regime di adempimento collaborativo, svolge le proprie attività aziendali in maniera conforme alle leggi ed ai regolamenti in materia fiscale, aderendo al regime fiscale di adempimento collaborativo. La Strategia Fiscale del Gruppo ADR, approvata nel 2019, definisce gli obiettivi ed i principi adottati nella gestione della fiscalità ed è finalizzato all'implementazione di un sistema di controllo interno del rischio fiscale (Tax Control Framework), che sia pienamente rispondente agli standard internazionali, condivisi in seno all'OCSE e fatti propri dall'Amministrazione Finanziaria italiana.

Competizione leale

ADR, che opera in un mercato particolarmente regolamentato e non concorrenziale, svolge le proprie attività in modo conforme a tutte le leggi vigenti in materia di concorrenza leale e richiede il rispetto delle procedure a salvaguardia della concorrenza da parte di tutti i dipendenti. Inoltre, la procedura di selezione dei fornitori incentiva la a incentivare la libera concorrenza.

Infine, si segnala che ADR non è stata condannata per violazione del diritto del lavoro o dei diritti umani, corruzione e tassazione e non è stata coinvolta in alcun caso trattato da un National Contact Point (NCP) dell’OCSE, né è stata interrogata dal Business and Human Rights Resource Center (BHRRC).

Esposizione ad armi controverse

ADR, per propria natura di business, non è coinvolta in nessuna fase delle sue attività nella produzione o vendita di armi controverse.

6.2.4.5 PROCESSO DI CALCOLO DEGLI INDICATORI E INFORMAZIONI DI CONTESTO

Fatturato

Il Fatturato ammissibile/allineato alla tassonomia è calcolato come la parte del fatturato netto derivante da prodotti e servizi associati alle attività economiche ammissibili/allineate alla tassonomia (numeratore) divisa per il fatturato netto (denominatore) del Gruppo dell’esercizio 2024, comprensivo di ricavi da gestione aeroportuale, ricavi per servizi di costruzione e altri ricavi operativi. I dati sono stati elaborati a partire dal Conto Economico Consolidato del 2024, in conformità allo IAS 1.82(a).

Il numeratore del KPI fatturato costituito dai ricavi netti associati alle attività del Gruppo connessi ad attività ammissibili/allineate. In linea generale, dove possibile, le singole attività economiche sono state ricondotte ai relativi ricavi, al fine di garantire un elevato livello di chiarezza e trasparenza nelle informazioni rendicontate e di evitare doppi conteggi. In alcuni casi, non è stato possibile effettuare tale riconduzione e si è quindi fatto ricorso a delle approssimazioni, applicando un approccio conservativo e prudentiale.

Nello specifico:

- per l'attività 6.15 relativa alle infrastrutture di parcheggio, la quota di fatturato allineata è stata stimata considerando la % di stalli dotati di infrastrutture di ricarica sul totale degli stalli;
- per l'attività 6.17 relativa alle infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio, la quota di fatturato allineata è stata stimata considerando le sole piazzole adibite

alla fornitura di energia elettrica e aria condizionata agli aeromobili in sosta;

- per l'attività 7.7 relativa all'acquisto e alla proprietà di edifici, è stata stimata la percentuale dei ricavi considerando i metri quadri degli edifici allineati come descritti nella sezione precedente, in relazione ai metri quadri del parco immobiliare totale e dello scalo.

Per l'attività 7.7, in accordo con il documento “ACI Interpretations of EU Taxonomy for airports”, condiviso con i membri dell'associazione, come riportato nel precedente paragrafo 6.2.4.3, stante l’interpretazione della FAQ 158 della Commissione Europea (Notice C/2023/267) del 20 ottobre 2023, sono stati considerati i ricavi relativi alle attività condotte all’interno dei Terminal, senza distinzione tra attività aeronautiche e non aeronautiche. Sono stati, quindi, considerati ammissibili, sulla base del documento interpretativo emesso da ACI, ente terzo indipendente dal Gruppo Aeroporti di Roma, come sopra riportato, i “Ricavi da gestione aeroportuale” (“aviation”, per 595,7 milioni di euro allineati per il 97% e “non aviation”, relativi principalmente a subconcessioni commerciali, per 258,7 milioni di euro allineati per il 90%) e i “Ricavi per servizi di costruzione” per 141,7 milioni di euro allineati per il 88%, per la sola parte condotta all’interno del Terminal, considerando i) il principio di indivisibilità delle attività e ii) il fatto che tutti i ricavi sono connessi alla gestione del terminal e derivano esclusivamente dalla concessione aeroportuale.

Per quanto riguarda le informazioni contestuali relative alla variazione dei KPI di ammissibilità e di allineamento, si può fare riferimento alla sezione 5.2 del presente documento.

Spese in conto capitale (CapEx)

Il KPI relativo alle spese in conto capitale allineate alla tassonomia (CapEx) è stato calcolato come la proporzione di CapEx connessa alle attività ammissibili/allineate (numeratore) rispetto alla totalità degli incrementi agli attivi materiali e immateriali dell’esercizio (denominatore)²⁹ del Gruppo. Il denominatore del KPI CapEx è costituito dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali verificatisi durante l’esercizio e considerati prima dell’ammortamento, della svalutazione e di rivalutazioni e dagli incrementi agli attivi materiali e

immateriali derivanti da aggregazioni aziendali.

La quota di CapEx ammissibile/ allineata include:

- spese in conto capitale relative ad attivi o processi associati ad attività economiche ammissibili/allineate alla tassonomia;
- spese in conto capitale relative all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche ammissibili alla tassonomia e a singole misure che consentono alle attività del Gruppo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

La riconduzione delle attività economiche ammissibili / allineate agli investimenti del Gruppo è stata effettuata a partire dal Database consolidato Capex al 31.12.2024. Le approssimazioni prudenziali applicate al calcolo degli investimenti riprendono le analisi condotte sul Fatturato.

Per quanto riguarda le informazioni contestuali relative alla variazione dei KPI di ammissibilità e di allineamento, si può fare riferimento alla sezione 5.3 del presente documento.

Spese operative (OpEx)

Le spese operative allineate alla tassonomia (OpEx) sono calcolate come il rapporto tra i costi ammissibili/allineati non capitalizzati per ricerca e sviluppo, ristrutturazione degli edifici, affitto a breve termine, manutenzione e riparazione e qualsiasi altra spesa diretta relativa alla manutenzione di immobili, impianti e macchinari (numeratore) rispetto alle Opex totali relative alle categorie di cui sopra (denominatore) del Gruppo³⁰ I dati sono stati elaborati a partire dal Conto Economico Consolidato del 2024, in conformità allo IAS 1.82(a).

Sono state considerate allineate/ammissibili le spese operative direttamente connesse ad attività economiche ammissibili/allineate alla tassonomia.

Le approssimazioni prudenziali applicate al calcolo delle OpEx riprendono le analisi condotte sul Fatturato.

La maggior parte delle spese operative considerate fanno riferimento all'ambito della manutenzione e della riparazione, mentre non sono state sostenute nel 2024 spese operative di ricerca e sviluppo e costi relativi a misure di

ristrutturazione di edifici e di locazione a breve termine, in considerazione del business del Gruppo.

La variazione del KPI rispetto all’anno precedente è dovuta unicamente alla natura dei costi sostenuti durante il 2024, in quanto il perimetro d’eleggibilità è rimasto lo stesso a quello dell’anno precedente.

TABELLA 69 - Scomposizione quantitativa del numeratore allineato del KPI OpEx

Tipologia di spesa	OpEx (€/000)
Manutenzione e riparazione	33.027
Altre spese dirette connesse alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari	32.688
TOTALE	65.715

6.2.4.6 SVILUPPI FUTURI

Le attività ad oggi non incluse nell’analisi risultano non contemplate dalla Tassonomia UE, ma il perimetro di attività ammissibili potrebbe subire variazioni nei futuri periodi di rendicontazione. Pertanto, il Gruppo ADR monitora con grande attenzione gli aggiornamenti normativi che saranno implementati nei futuri periodi di rendicontazione.

Il Gruppo si impegna ad integrare e migliorare il processo di riconciliazione delle attività economiche con le voci contabili, potenziando risorse e modelli di calcolo per permettere una rendicontazione analitica di ricavi, investimenti e costi operativi specifici, e per garantire massima trasparenza nel processo di calcolo dei KPIs.

Il Gruppo si impegna infatti a produrre e veicolare informazioni attendibili e precise, con il fine ultimo di scongiurare rischi di greenwashing e di fornire ai mercati e al pubblico rendicontazioni veritiere che possano dimostrare l’impegno di ADR nel perseguire lo sviluppo sostenibile delle proprie infrastrutture aeroportuali.

ADR si impegna inoltre ad integrare ulteriormente le analisi condotte sui criteri di allineamento, al fine di avere le informazioni necessarie per la verifica dei criteri per ogni attività economica e per ottenere delle verifiche più dettagliate lungo l’intera catena del valore, dove necessario.

²⁹ Rispetto alla totalità dei CapEx rimangono esclusi quindi i cosiddetti “interventi di rinnovo” (si veda il paragrafo 5.3.1 Gli Investimenti del Gruppo ADR del presente documento)

³⁰ La componente di costi del personale di quanto sopra descritto è stata, per questi fini, stimata utilizzando una proxy basata sul costo del personale standard e sui full time equivalent (FTE) delle strutture aziendali considerate nell’analisi. L’utilizzo di questa proxy si è rivelato necessario a causa della tipologia di aggregazioni contabili presenti nel Profit & Loss Statement di Gruppo Conto Economico Consolidato.

6.2.4.7 LA DISCLOSURE QUANTITATIVA

TABELLA 70 - KPI Fatturato

Attività economiche	Codici	Fatturato assoluto	Quota di fatturato	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per “non arrecare un danno significativo”						Garanzie minime di salvaguardia	Quota di fatturato allineato alla Tassonomia anno N-1	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Inquinamento	Economia Circolare	Biodiversità ed ecosistemi				
		(€/000)	%	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			87%																
A.1 Attività ecosostenibili (allineato alla tassonomia)																			
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	6.199	0,5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S	S	S	S	0,1%	A	
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	CCM 4.15	2.894	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S			S	S	S	0,0%		
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	CCM 5.5	3.432	0,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S			S	0,1%		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	105	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S	S		S	0,0%		T
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	1.317	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S		S	S	S	S		A	
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	173	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S		S	S	S	S		A	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	5.834	0,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S		S	S	S	S	0,0%	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	14.077	1,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S		S	S	S	S	0,6%	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	493	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S			S		A	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	46.664	3,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S						S		A	
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	935.687	71,5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S						S	74,6%		
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		1.016.873	77,7%	77,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	S	S	S	S	S	S	S	75,4%	5,7%	0,0%
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	CCM 5.1	1.142	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							0,0%			
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	2.190	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							0,0%			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	57.403	4,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							5,3%			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.432	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							0,2%			
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	64.177	4,9%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							5,1%			
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	CCM 8.1	-1	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%										
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		126.344	9,7%	9,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							10,7%			
Totale (A.1 + A.2)		1.143.217	87,4%	87,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							86,1%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		165.316	12,6%																
TOTALE (A+B)		1.308.533	100%																

TABELLA 71 - KPI CapEx

Attività economiche	Codici	Spese in conto capitale assolute (€/000)	Quota di spese in conto capitale	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per “non arrecare un danno significativo”										Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T
				Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Inquinamento	Economia Circolare	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di spese in conto capitaleallineato alla Tassonomia anno N-1				
			%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%					
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			88%																		
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)																					
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	4.490	1,7%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S		S	S	S	S	0,2%	A			
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	CCM 4.15	2.926	1,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S		S	S	S	0,8%				
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	CCM 5.5	1.178	0,4%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S			S		S	0,0%				
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	4.675	1,7%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S		S	S		S	0,7%		T		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.4	131	0,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S			S		S	0,1%	A			
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	1.340	0,5%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	0,0%	A			
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	188	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	0,1%	A			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	3.653	1,3%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	0,1%	A			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	7.365	2,7%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	0,6%	A			
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	CCM 6.20	1.500	0,6%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S		S		A			
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	556	0,2%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S		S			S	0,2%				
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	46.748	17,2%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S					S	6,7%				
Acquisto e proprietà di edifici	CMM7.7	135.635	49,9%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S					S	71,4%				
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		210.384	77,4%	77,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	S	S	S	S	S	S	S	81,3%	23,7%	1,7%		
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																					
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	CCM 5.1	295	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,1%				
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	1.863	0,7%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,3%				
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	725	0,3%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%												
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	4.715	1,7%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								2,2%				
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	34	0,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,1%				
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	CCM 6.20	457	0,2%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%												
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	CCM 8.1	2.772	1,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,1%				
Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra	CCM 8.2	268	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,1%				
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	17.148	6,3%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								1,5%				
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		28.278	10,4%	10,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								4,7%				
Totale (A.1 + A.2)		238.662	87,8%	87,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								86,0%				
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
Spese in conto capitale delle attività non (amissibili alla Tassonomia) (B)		33.126	12,2%																		
TOTALE (A+B)		271.788	100%																		

TABELLA 72 - KPI OpEx

Attività economiche	Codici	Spese operative assolute	Quote di spese operative	Criterio per il contributo sostanziale							Criteri per “non arrecare un danno significativo”							Quota di spese operative allineato Tassonomia anno N-1	Categoria (attività abili- tante)	Categoria (attività di transi- zione)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia cir- colare	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Inquinamento	Economia Cir- colare	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia				
				%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A			
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA			90%																	
A.1 Attività ecosostenibili (allineato alla tassonomia)																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	10.355	11,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S		S	S	S	S	12,6%	A		
Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	CCM 4.15	11.120	12,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S		S	S	S	14,1%			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	2.272	2,5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	S	1,8%	A		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	41.968	46,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S					S	36,5%			
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		65.715	72,4%	72,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	S	S	S	S	S	S	S	65,1%	13,9%	0,0%	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																				
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	4.147	4,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								4%			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	87	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0%			
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	8.543	9,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								14%			
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	3.695	4,1%	0%	100%	0%	0%	0%	0%								N/A			
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		16.473	18,1%	14,1%	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								18,0%			
Totale (A.1+A.2)		82.188	90,5%	86,4%	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								83%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		8.638	9,5%																	
Totale (A+B)		90.825	100%																	

TABELLA 73 - Scomposizione KPI Fatturato

	Quota di Fatturato/Fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	78%	87%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

TABELLA 74 - Scomposizione KPI CapEx

	Quota di CapEx/CapEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	77%	88%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

TABELLA 75 - Scomposizione KPI OpEx

	Quota di OpEx/OpEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	72%	86%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	4%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

TABELLA 76 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Attività legate all'energia nucleare	
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
ATTIVITÀ LEGATE AI GAS FOSSILI	
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO ³¹
L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO ³²

³¹ La società Leonardo Energia S.r.l. del Gruppo ADR gestisce un impianto di cogenerazione principalmente dedicato ai fabbisogni termici ed energetici dello scalo di Fiumicino. La gestione di tale impianto non risulta valorizzata in Tassonomia poiché essa si sostanzia principalmente di costi non rientranti nella restricted list definita da Tassonomia per il KPI Opex. Lo stesso si applica per gli impianti di generazione di calore presenti sul sedime di Ciampino.

³² Ref. Nota 31.



6.3 Informazioni di carattere sociale

6.3.1 FORZA LAVORO PROPRIA

6.3.1.1 SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S1-1, MDR-P

Politiche relative alla forza lavoro propria

Il Gruppo ADR adotta un approccio integrato per garantire la massima sicurezza nelle operazioni aeroportuali e nella tutela della salute sul lavoro, così come riportato nella Politica Integrata dei sistemi di Gestione. Si impegna a ridurre i rischi legati alle attività, attraverso il coinvolgimento e la formazione del personale, la progettazione di infrastrutture sicure e la collaborazione di fornitori che abbracciano l'impegno di ADR sui temi della sicurezza. ADR, infatti, promuove standard elevati di sicurezza per passeggeri e lavoratori, assicurando continuità anche in caso di emergenze. Il rispetto delle normative vigenti e il dialogo con enti di controllo completano l'impegno verso un ambiente lavorativo sicuro e inclusivo.

L'impegno del Gruppo ADR sulle tematiche di prevenzione dei rischi di infortuni e malattie professionali è stato ulteriormente rafforzato dall'inserimento dell'Indice di Frequenza Infortuni in tutti gli indicatori di performance del sistema di gestione salute e sicurezza sul lavoro. Continua la riduzione degli infortuni sul lavoro rispetto agli anni precedenti grazie alle iniziative di miglioramento attuate, tra cui:

- interviste ai lavoratori infortunati (52 interviste effettuate al 31/12/2024);
- attività di sensibilizzazione e coinvolgimento dei lavoratori, quali i Briefing Operativi, l'Health & Safety Desk, i Safety Walk;
- attività formative/addestrative, oltre a quelle obbligatorie, su movimentazione manuale dei carichi, rischio aggressione, rischio chimico;
- iniziative relative al Protocollo d'Intesa ADR/INAIL/OO.SS.;
- automazione di alcuni processi, quali le sedie motorizzate per l'assistenza ai PRM, i carrelli servoassistiti per il giro rifiuti.

S1-2

Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Il coinvolgimento dei lavoratori sugli aspetti di salute e sicurezza è avvenuto sia attraverso i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) con i quali sono stati effettuati numerosi sopralluoghi in campo e riunioni di consultazione, incluse le riunioni periodiche (ex. art. 35 Dlgs 81/08) con tutti i datori di lavoro delle società del Gruppo ADR, sia attraverso iniziative di coinvolgimento diretto dei lavoratori quali le interviste ai lavoratori infortunati (52 interviste effettuate al 31/12/2024), i briefing operativi, l'health & safety desk ed i circoli antinfortunistici. Le suddette attività di coinvolgimento dei lavoratori sono state coordinate dall'area Health & Safety attraverso una pianificazione dettagliata delle singole attività. Le risultanze dei sopralluoghi in campo, riunioni di consultazione e briefing operativi sono state registrate in appositi verbali che sono stati inviati ai rispettivi datori di lavoro. Le azioni di miglioramento definite a seguito delle suddette attività sono state gestite nell'ambito della gestione delle non conformità/anomalie salute e sicurezza sul lavoro.

S1-3

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

ADR ha implementato un sistema di segnalazioni che consente ai lavoratori di sollevare eventuali preoccupazioni, così da porre rimedio ad eventuali impatti negativi sulla loro salute e sicurezza. Maggiori informazioni sono riportate alla sezione 6.4.1.

S1-4; MDR-A

Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

Relativamente alla valutazione dei rischi, nel 2024 è stata effettuata la valutazione approfondita relativa allo stress lavoro correlato a fronte della quale è in via di de-

finizione il relativo piano di miglioramento. Inoltre, sono state effettuate le attività di monitoraggio dell'amianto e del rischio da radioprotezione.

In merito al piano di iniziative sullo sviluppo culturale, è stato avviato il progetto "Leadership in Health & Safety" nell'ambito del quale è stata definita la Vision H&S ed è iniziata l'attività di cascading della Vision H&S su tutti i lavoratori del Gruppo ADR. Nell'ambito del Protocollo d'intesa tra la nostra Azienda, INAIL e le segreterie nazionali delle OO.SS., nel corso del 2024 sono state effettuate le seguenti specifiche iniziative volte alla riduzione degli eventi infortunistici e delle malattie professionali ed allo sviluppo della cultura della prevenzione:

- attività dimostrativa/addestrativa sull'utilizzo delle PLE mediante un simulatore PLE dell'INAIL; l'attività ha coinvolto circa 50 lavoratori del Gruppo ADR;
- avvio del progetto relativo alla riproduzione di realtà virtuali mediante scanner; nello specifico, sarà riprodotto virtualmente un Pozzetto 400hertz al fine di effettuare un'attività formativa/addestrativa sul personale che opera in tale ambiente lavorativo.

Relativamente al sistema aeroportuale, sono proseguiti gli incontri del comitato salute e sicurezza (incontro periodico con i full handler) allo scopo di esaminare gli aspetti salute e sicurezza che impattano sul sistema aeroportuale e valutare la necessità di attivare azioni/iniziative di miglioramento condivise, il cui esito viene monitorato costantemente attraverso verifiche e sopralluoghi in campo e rendicontato nell'ambito dello stesso comitato. Al fine di aumentare la sensibilità e la consapevolezza sui temi di salute e sicurezza dell'intero sistema aeroportuale, il 15 maggio 2024 è stata celebrata la giornata della sicurezza del sistema aeroportuale, durante la quale sono stati organizzati una serie di eventi ed attività dimostrative alla presenza dei lavoratori del Gruppo ADR, degli operatori aeroportuali (appaltatori, handler, subconcessionari, etc.) e degli enti esterni (ASL, INAIL, ENAC, VVF, etc.).

Metriche e obiettivi

S1-5; MDR-T

Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Nell'ambito salute e sicurezza sul lavoro, l'obiettivo 2024 che è stato definito è relativo all'indice di frequenza infortuni (IF) il cui target 2024 era stato fissato a 12,2; il risultato 2024 è stato IF = 10,2.

Per il futuro, ADR si impegna a migliorare la sicurezza sul lavoro dimezzando il tasso di frequenza degli infortuni (rispetto al 2019) e portando il LTIFR a meno di 9 entro il 2030.

S1-14

Metriche di salute e sicurezza

A livello infortunistico, al 31 dicembre 2024 si sono registrati 134 eventi di infortunio di cui 68 infortuni sul lavoro e 66 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro). L'indice di frequenza infortuni (IF) al 31 dicembre 2024 è di 10,2. Si è verificato un evento di decesso da lesioni connesse al lavoro di un dipendente di ADR Infrastrutture. Inoltre, al 31 dicembre 2024, le giornate perse a causa di infortuni sul lavoro, incluso il decesso occorso, risultano circa 8.990 di cui 7.500 sono le giornate convenzionalmente determinate da INAIL per l'infortunio mortale.

TABELLA 77 - Salute e Sicurezza

	2024	2023	2022	UdM
		Lavoratori dipendenti		
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza	100	100	100	%
Numero di infortuni sul lavoro	68	86	97	n.
di cui per infortuni in itinere	66	46	43	n.
Numero di decessi	1	0	0	n.
dovuti a lesioni	1	0	0	n.
dovuti a malattie connesse al lavoro	0	0	0	n.
Tasso di infortunio sul lavoro ³³	10,2	13,9	18,2	indice
Numero di malattie connesse al lavoro	3	0	0	n.
Numero di giornate perdute ³⁴ a causa di lesioni e decessi sul lavoro dovuti a infortuni sul lavoro, malattie connesse al lavoro e decessi a seguito di malattie	8.990	1.998	2.137	n.
Numero di ore lavorate	6.658.079	6.185.729	5.335.792	n.

6.3.1.2 VALORIZZAZIONE, INCLUSIONE E BENESSERE DEL PERSONALE

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S1-1, MDR-P

Politiche relative alla forza lavoro propria

Il codice Etico del Gruppo Mundys riporta i principi valoriali del Gruppo, inclusa ADR.

Il documento detta i principi guida nei rapporti con le persone ed in particolare sui temi del rispetto dei diritti umani, la salvaguardia la salute e sicurezza delle persone, la valorizzazione delle persone e la promozione della tutela della diversità a contrasto di ogni forma di discriminazione. Nel mese di dicembre 2022 è stata approvata la Policy Human Rights, la cui responsabilità di attuazione, come le altre policy, è la prima Linea di riporto al vertice aziendale, che definisce il framework di riferimento per il Gruppo ADR con lo scopo di aumentare la consapevolezza e garantire il rispetto dei diritti umani nell'ambito della sfera del Gruppo ADR e della sua catena del valore. A tal fine sono stati definiti, per la tutela dei diritti umani

sugli ambiti di operatività dell'organizzazione (dipendenti sul luogo di lavoro, catena di fornitura/terze parti), il Framework operativo di riferimento, la Governance e il processo di Due Diligence, quest'ultimo con l'obiettivo di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani.

La Due Diligence sui diritti umani prevede i seguenti elementi:

- identificazione e valutazione dei rischi potenziali e della maturità dei presidi esistenti;
- identificazione e implementazione di misure per prevenire, porre fine, mitigare gli impatti;
- monitoraggio per:
 - verificare la corretta attuazione delle politiche in materia di diritti umani;
 - monitorare l'adeguatezza ed efficacia dei presidi implementati atti a mitigare i rischi in materia di diritti umani;
- reporting delle modalità e misure con cui l'organizzazione affronta o intende affrontare gli impatti negativi sui diritti umani;
- sistema di regole e meccanismi per garantire a terzi, interessati da una violazione dei diritti umani, misure

di rimedio del danno eventualmente cagionato dalla Società.

La Policy in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione (DE&I) di ADR promuove una cultura aziendale che valorizza la diversità come fondamento dell'uguaglianza e dell'inclusione. L'obiettivo è garantire pari opportunità e rispetto per tutti, eliminando discriminazioni legate a genere, etnia, religione, orientamento sessuale, età, disabilità e opinioni personali. La Policy prevede iniziative di sensibilizzazione, monitoraggio e controllo, con il coinvolgimento del Top Management e l'istituzione di un Organismo di Monitoraggio.

Tra le azioni chiave, si sottolineano l'integrazione dei principi DE&I nei processi aziendali, l'uso di indicatori specifici (KHI) per misurare i progressi e la creazione di un ambiente di lavoro che tutela dignità, espressione e benessere personale. ADR adotta il rispetto dei diritti fondamentali, come l'uguaglianza, la libertà di espressione, l'equilibrio vita-lavoro e l'accesso all'istruzione continua, favorendo l'inclusione attraverso leadership sostenibile e dialogo aperto.

In caso di violazioni, è attivo un sistema di segnalazione e sanzioni. La Policy contribuisce al Sistema di Gestione della Parità di Genere, promuovendo un ambiente equo e inclusivo per tutti i dipendenti e stakeholder.

S1-2

Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Nel Gruppo ADR, il coinvolgimento e la partecipazione dei lavoratori nei processi aziendali avvengono attraverso un consolidato sistema di Relazioni Industriali, fondato sulla valenza centrale ed inclusiva del CCNL del Trasporto Aereo e sul valore apportato dal confronto negoziale.

Nel corso del 2024 il confronto tra le società del Gruppo ADR (CCNL Trasporto Aereo) e le Parti Sociali ha avuto ad oggetto tematiche a supporto del business aziendale che hanno richiesto il contemperamento di bisogni/esigenze dei lavoratori di volta in volta interessati.

In tale prospettiva si segnalano le intese su:

- La stabilizzazione del personale operativo, dando priorità a coloro che hanno maturato una maggiore anzianità lavorativa;
- il riconoscimento del Premio di Risultato a fronte dei risultati realizzati nell'anno 2023;
- la ridefinizione, a seguito dell'evoluzione delle attività del settore, del perimetro delle responsabilità del personale operante nella struttura Landside Operations & Passenger Services;
- l'ottimizzazione delle turnazioni e lo sviluppo di alcune figure professionali della struttura operativa preposta ai servizi antincendio;
- la razionalizzazione dei parcheggi dedicati agli operatori aeroportuali, per favorirne la fruizione, e relativo piano di riduzione delle tariffe riservate ai dipendenti delle aziende esterne operanti nell'ambito del sedime aeroportuale;
- l'incremento del valore del Ticket Restaurant in continuità con lo sviluppo di azioni di welfare;
- lo sviluppo e l'aggiornamento del ruolo dei Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza;
- il potenziamento e miglioramento di alcuni processi operativi di ADR Assistance e della Manutenzione Elettromeccanica, anche con la definizione di interventi legati alla logistica ed all'infrastruttura per il miglioramento delle condizioni ambientali dei luoghi di lavoro;
- l'accrescimento del livello professionale del personale dipendente, anche attraverso accordi per la formazione finanziata.

Infine, con i rappresentanti delle OOSS del Trasporto Aereo è stata condivisa la strategia sulla Sostenibilità sviluppata da ADR nel corso del 2024, attraverso una vista complessiva e prospettiva degli obiettivi realizzati e in divenire.

S1-3

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

ADR, dal 2021, adotta la Policy "Gestione delle Segnalazioni, per disciplinare il processo di ricezione e gestione della segnalazioni".

³³ Ai fini del calcolo del tasso di infortunio sul lavoro è stata adottata la seguente metodologia: (n. infortuni sul lavoro / ore lavorate) x 1.000.000.

³⁴ Il dato del 2024 include 7.500 giornate, parametro INAIL standard per i decessi.

La Policy prevede un Sistema di Gestione delle Segnalazioni che disciplina le modalità di:

- gestione delle segnalazioni per le società del Gruppo, tramite la presenza di specifici canali, su cui è possibile segnalare anche in forma anonima (es. piattaforma informatica accessibile sul sito internet di ADR, posta elettronica, posta ordinaria) e un Team Segnalazioni dedicato;
- previsione di meccanismi comuni ad intercettare e gestire eventuali conflitti di interesse nel processo di gestione delle segnalazioni.

Il Team segnalazioni, supportato da un Coordinatore:

- effettua per ogni segnalazione un'indagine finalizzata a valutare la veridicità della segnalazione;
- definisce e attiva al momento opportuno i flussi di comunicazione e reporting verso gli Organi del Gruppo ADR;
- fornisce riscontro sul seguito al Segnalante entro tre mesi dalla data dell'avviso di ricevimento della relativa segnalazione;
- esamina i risultati dell'accertamento e, ove opportuno, demanda la definizione dei provvedimenti alle funzioni competenti, in funzione della specificità dei singoli casi;
- chiude la segnalazione classificandola come "Inerente" o "Non inerente". Qualora la segnalazione venisse classificata come "Inerente" a sua volta sarà classificata come "Fondata" o "Non Fondata" e "Con Azioni" e "Senza Azioni";
- su base semestrale attiva i flussi di reporting verso gli organi di controllo.

Il Gruppo ADR, nel rispetto della legge, vieta e sanziona ogni forma di ritorsione o di discriminazione nei confronti di chiunque abbia effettuato una segnalazione e tutela il Segnalato, che non verrà sanzionato disciplinarmente in mancanza di riscontri oggettivi circa la violazione segnalata.

ADR, inoltre, promuove i canali di segnalazione tramite dei corsi di formazioni obbligatori e presidia il miglioramento continuo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

S1-4; MDR-A

Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

Relativamente alle attività di Employer Branding, ADR nel 2024 ha continuato a costruire rapporti di collaborazione con università e scuole del territorio sia attraverso career days che partecipando ad eventi ad hoc per presentare attività, progetti e opportunità di inserimento all'interno del gruppo. È, inoltre, proseguito il progetto "Boarding with us" che, attraverso una site visit in sei diverse Università del Centro-Sud Italia, ha consentito di incontrare circa 150 laureandi in materie STEM ed economiche per raccontare i driver di sviluppo del Gruppo ADR, rispondere alle tante domande poste e condividere le molte opportunità di crescita. Gli studenti interessati a proseguire hanno partecipato ad una selezione che ha previsto una game selection e un test d'inglese, a seguito dei quali ne sono stati individuati 30 ospitati in un bootcamp di 3 giorni presso l'aeroporto di Fiumicino. Questa esperienza gli ha permesso di sperimentare la quotidianità lavorativa in un ambito infrastrutturale e impiantistico complesso, visitando gli impianti e incontrando le linee operative. Tredici laureandi sono stati inseriti nel gruppo ADR con un tirocinio.

Gli atenei coinvolti sono stati:

- Università La Sapienza di Roma;
- Università di Roma Tor Vergata;
- Università degli Studi Roma Tre;
- Politecnico di Bari;
- Università degli studi di Catania;
- Università degli Studi dell'Aquila.

Inoltre, è stata avviata una collaborazione con l'Istituto Tecnico Commerciale e Geometri Paolo Toscanelli del territorio limitrofo l'aeroporto di Fiumicino e tredici studenti dell'ultimo anno sono stati ospitati per un Percorso per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento PCTO in ADR Infrastrutture –a seguito del quale una risorsa ha iniziato un tirocinio nella stessa società.

Crescita e sviluppo del personale

Allineandosi con le priorità delineate nella People Strategy, il 2024 ha visto l'avvio di nuove iniziative, così come la continuazione di progetti già esistenti, mirate a sviluppare e potenziare le competenze del capitale umano del Gruppo ADR. Queste azioni sono state pensate per valorizzare al massimo le capacità individuali e collettive, promuovendo un ambiente di crescita, innovazione ed inclusione. Nell'ambito del talent management del Gruppo ADR, è proseguito il "Greenfield Program", il percorso di sviluppo rivolto ai giovani talenti neolaureati. Questo programma intende strutturare il loro percorso di crescita professionale per i primi cinque anni in azienda, prevedendo anche step di avanzamento contrattuali e retributivi definiti nel tempo. Include piani formativi sulle "soft skill" differenziati per anno e finalizzati a far evolvere le competenze di leadership, con sessioni di valutazione del potenziale all'inizio, a metà e a fine percorso. All'interno del programma è stata progettata la prima edizione del "Managerial Path" (4° anno del Greenfield), che mira a sviluppare il potenziale di alcuni giovani talenti con un orientamento alla crescita manageriale.

Sempre in questo ambito, è stata avviata la prima edizione del Talent Building Program, un percorso biennale progettato per i middle manager più promettenti di ADR, con l'obiettivo di affinare le loro competenze e conoscenze necessarie per affrontare le sfide future con ruoli di crescente complessità. Il programma ha coinvolto 40 middle manager dell'organizzazione, ciascuno con livelli di esperienza diversi, in un viaggio di crescita professionale e personale anche attraverso sessioni di training dedicate a consolidare competenze specialistiche di ruolo, la conoscenza della ADR Business Strategy & Operations, i fondamentali del Business Management e le competenze di Leadership.

Nell'ambito dei Piani di sviluppo individuali, sono stati attivati diversi percorsi di empowerment per rafforzare le competenze di leadership (ADR Leadership Competency Model), tra i quali:

- percorsi di individual executive coaching per aiutare i manager a fronteggiare le nuove sfide e/o migliorare l'efficace interpretazione del ruolo assegnato;
- percorsi di coaching, sia live che digital, attraverso la

Talent Development Platform, uno strumento innovativo che permette non solo di tenere sessioni live da remoto, ma anche di effettuare un assessment online delle competenze, costruire un Piano di Sviluppo Individuale focalizzato sulle aree di miglioramento personali, e ricevere ogni settimana risorse di approfondimento per stimolare anche la responsabilità individuale nel proprio autosviluppo. Inoltre, è stato avviato un progetto pilota di Mentoring per alcuni manager dell'azienda, utilizzando una piattaforma innovativa che ha permesso loro di confrontarsi con manager e coach di altri settori e aziende, favorendo lo scambio di best practice.

Nel 2024 è stata avviata una nuova edizione del Performance Management, con la valutazione di competenze e risultati di 1.268 risorse, con l'obiettivo di:

- rafforzare la cultura del feedback creando nei collaboratori una maggiore consapevolezza sulla valutazione complessiva della performance e attivando un confronto strutturato, aperto e trasparente tra responsabile e collaboratore, finalizzato alla definizione di un piano di sviluppo/miglioramento;
- responsabilizzare ciascuno, secondo il proprio stile, alla restituzione di un feedback efficace e diretto;
- sviluppare le competenze del Leadership Competency Model per diffondere un nuovo stile di leadership inclusiva, sostenibile ed innovativa.

Nel corso del 2024, ADR ha continuato ad investire nella formazione delle proprie risorse, con un focus particolare sul miglioramento della Customer Experience, lo sviluppo delle competenze in ambito tecnologico e l'impegno per la sostenibilità. Di seguito, vengono riportate le principali iniziative formative attuate nel corso dell'anno:

- **formazione Orientata al Servizio al Cliente:** è stata completata con successo la formazione sul nuovo Modello di Customer Experience, un percorso articolato in fasi che ha coinvolto tutte le figure professionali operative, dai Responsabili agli Addetti. L'obiettivo principale è stato quello di rafforzare le competenze al fine di continuare a garantire elevati livelli di soddisfazione del passeggero, continuando a esprimere al meglio la professionalità di ciascun membro del team. In parallelo, sono stati avviati

workshop dedicati ai Responsabili e agli Addetti, con l'intento di promuovere azioni concrete di collaborazione e inclusione tra le diverse famiglie professionali, contribuendo così al miglioramento del benessere organizzativo;

- **formazione sulle Nuove Competenze Tecnologiche:** ADR ha investito nella formazione su temi emergenti come l'Intelligenza Artificiale, organizzando laboratori pratici incentrati sull'analisi delle tendenze, degli strumenti e degli ambiti di applicazione dell'AI. Le risorse coinvolte hanno avuto la possibilità di confrontarsi con esperti del settore al termine di attività di challenge, favorendo un approccio pratico e operativo. Un percorso più strategico è stato intrapreso con la partecipazione di alcuni membri del Senior & Management team ad un percorso della Massachusetts Institute of Technology (MIT) e Stanford Business School, dedicato allo studio della Generative AI e delle sue implicazioni dirette sul nostro business. Questo programma ha avuto l'obiettivo di preparare il team alle sfide e alle opportunità offerte da queste tecnologie emergenti;
- **formazione in Ambito Ambientale e Sostenibilità:** ADR ha confermato anche nel 2024 il suo impegno verso la sostenibilità, con la realizzazione di corsi tecnico-specialistici che hanno previsto una combinazione di teoria e pratica, con sopralluoghi diretti per un'esperienza formativa completa. Sono stati inoltre garantiti corsi per il mantenimento delle certificazioni relative al Protocollo di Certificazione LEED ed Envision SP, con l'obiettivo di consolidare e aggiornare le competenze in tema di sostenibilità;
- **competenze linguistiche:** l'upskilling delle competenze linguistiche ha continuato a essere una priorità. È stato utilizzato un approccio innovativo, attraverso piattaforme digitali interattive che permettono di fruire lezioni "one-to-one" con docenti madrelingua, nonché di accedere a contenuti personalizzabili e strumenti formativi in lingua. Particolare attenzione è stata dedicata al Talent Building Program, con un percorso linguistico customizzato per i giovani talenti. Questo programma annuale mira a potenziare le competenze linguistiche attraverso un affiancamento costante con professionisti dedicati;
- **formazione Tecnica e Trasversale:** ADR ha continua-

to a sviluppare le competenze tecniche, con corsi specifici sul pacchetto Microsoft Office, in particolare su Excel, per migliorare l'efficienza operativa. Per supportare lo sviluppo delle competenze trasversali, oltre a quanto già menzionato, sono stati offerti corsi di Leadership, Public Speaking e Tecniche di Project Management, finalizzati a potenziare l'efficacia e il valore del ruolo professionale;

- **percorso per Nuovi Manager ADR:** un'iniziativa particolarmente significativa nel 2024 è stata la progettazione di un percorso formativo rivolto ai "Nuovi Manager ADR". Questo programma ha avuto lo scopo di fornire ai partecipanti le competenze necessarie per assumere con consapevolezza ed efficacia il ruolo di manager all'interno dell'organizzazione, aiutandoli a sviluppare comportamenti e strumenti per una gestione ottimale delle risorse e dei progetti.

Diversity, Equity & Inclusion

Anche nel 2024, nell'ambito dell'Engagement Survey del Gruppo ADR, è stata posta una particolare attenzione ai temi della Diversity, Equity & Inclusion (DE&I) intesa come valorizzazione ed inclusione delle diversità esistenti nell'ambiente di lavoro.

Per approfondire i temi emersi attraverso l'engagement survey, è stato organizzato un ciclo di focus group coinvolgendo un campione significativo di dipendenti del Gruppo ADR (circa 150 persone). Questo campione rappresenta tutte le diversità (genere, età, staff, operazioni) ed è stato utilizzato per individuare i gap di diversità più rilevanti e raccogliere idee utili alla definizione di un piano d'azione per aggiornare continuamente la DE&I Roadmap.

Per rafforzare ulteriormente il processo di cambiamento e l'attenzione ai temi dell'inclusione, del rispetto e della diversità, la funzione Human Capital Organization & Procurement ha organizzato una formazione in aula. Questa formazione si è concentrata sulla consapevolezza dei principali bias presenti nei processi HR, e ha attivato un piano per eliminare tali bias dagli strumenti utilizzati nelle aree di selezione, formazione, sviluppo e gestione delle risorse umane.

Ad integrazione delle attività di Onboarding già in essere, è stato strutturato un processo di sensibilizzazione sui temi DE&I per i nuovi assunti. Poco dopo l'ingresso in azienda, ai nuovi dipendenti viene inviata una comunicazione contenente le nostre policy DE&I e sui Diritti Umani, insieme ai corsi di sensibilizzazione sul tema. Ai neoassunti chiediamo di sottoscrivere il loro impegno al rispetto dei temi contenuti nella nostra policy e di completare un test dinamico che, attraverso la restituzione di un Report Individuale, consente di prendere consapevolezza dei propri Bias.

Inoltre, in linea con il nostro piano strategico DE&I, nel 2024 ADR ha messo in campo delle azioni di sensibilizzazione sui temi della parità di genere e della genitorialità. In particolare, gli interventi dedicati alla parità di genere sono stati:

- il rinnovo della Certificazione UNI/PDR 125:2022, tramite l'Audit dell'ente certificatore TUV, che ha visto un miglioramento generale dei risultati complessivi a livello del Gruppo e delle singole società operative;
- un Workshop sul linguaggio inclusivo con una modalità innovativa ed ingaggiante, coinvolgendo circa 427 people manager del Gruppo.

Le azioni intraprese a supporto della genitorialità includono:

- la pubblicazione del documento "Essere genitori: la guida pratica di ADR", che offre ai neogenitori consigli pratici e informazioni legali e contrattuali, oltre a iniziative di caring promosse dall'azienda. L'obiettivo è di agevolare l'equilibrio tra vita professionale e privata, permettendo ai neogenitori di affrontare serenamente il periodo di maternità e paternità e di facilitare un rientro al lavoro senza intoppi;
- l'attivazione di percorsi di supporto per il rientro dei genitori dal congedo, finalizzati a promuovere una distribuzione più equa dei carichi di cura. Questi percorsi mirano a favorire il benessere e l'autoefficacia, attraverso un processo di self-discovery & self-coaching, valorizzando le competenze acquisite durante l'esperienza della genitorialità.

Inoltre, come parte del nostro impegno continuo per la DE&I, abbiamo istituito un Employee Resource Group (ERG) permanente. Questo gruppo, formato da dipendenti di diversi settori aziendali, è dedicato a raggiungere gli obiettivi del Piano strategico DE&I. Attraverso programmi innovativi, l'ERG ascolta i colleghi e ne rileva i bisogni in termini di miglioramento della cultura e del benessere organizzativo, suggerendo eventuali iniziative di comunicazione, sensibilizzazione e formazione.

Metriche e obiettivi

S1-5, MDR-T

Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

La People Strategy di ADR sostiene lo sviluppo del business attraverso innovazione, sostenibilità, inclusione e customer experience. Promuove nuovi modelli organizzativi e decisionali basati su dati analitici, interpretati in chiave strategica. Punta a una leadership diffusa e inclusiva, valorizzando talenti e diversità, migliorando engagement e work-life balance. Favorisce sicurezza, prevenzione, innovazione e digital transformation, con un focus su flessibilità, collaborazione e competenze chiave per il futuro. La centralità delle persone, l'ascolto continuo e la valorizzazione del contributo individuale sono i pilastri per il successo strategico.

ADR, mira a migliorare la parità di genere raggiungendo il 36% di donne in posizioni manageriali entro il 2030 ed eliminando il divario retributivo tra i generi (in un range di +/- 5%).

Per quel che riguarda la formazione, invece, ADR si impegna a fornire ai propri dipendenti in media 24 ore di formazione all'anno entro il 2030.

S1-6

Caratteristiche dei dipendenti dell’impresa

TABELLA 78 - Caratteristiche dei dipendenti dell’impresa

Anno	Genere	Lazio	Altre regioni	Totale	UdM
2024	Donna ³⁵	40,8	0	40,8	%
	Uomo ³⁶	59,2	0	59,2	%
	Altro	-	-	-	%
	Totale	100	0	100	%

TABELLA 79 - Caratteristiche dei lavoratori

Numero	2024			2023			2022			UdM
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	
Totale	2.492	1.721	4.213	2.445	1.647	4.092	2.328	1.206	3.767	n.
A tempo indeterminato	2.164	1.359	3.523	2.135	1.296	3.431	2.093	1.206	3.299	n.
A tempo determinato	328	362	690	310	351	661	235	233	468	n.
Full-time	1.899	807	2.706	1.880	760	2.640	632	632	2.370	n.
Part-time	593	914	1.507	565	887	1.452	590	807	1.397	n.

S1-7

Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell’impresa

TABELLA 80 - Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell’impresa

2024	
Lavoratori autonomi	0
Lavoratori messi a disposizione da altre imprese che esercitano principalmente attività di ricerca, selezione e fornitura del personale	1,2 ³⁷

TABELLA 81 - Caratteristiche dei lavoratori dipendenti che hanno cessato il rapporto di lavoro con l’impresa

Numero	2024	2023	2022	UdM
Totale dipendenti che hanno lasciato l’impresa	110	89	98	n.
% Tasso di avvicendamento ³⁸	3,1	2,6	3,1	%

³⁵Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: totale organico donna al 31/12/24/totale organico puntuale al 31/12/24

³⁶Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: totale organico uomo al 31/12/24/ totale organico puntuale al 31/12/24

³⁷Dato FTE (Full Time Equivalent).

³⁸Ai fini del calcolo del tasso percentuale di avvicendamento è stata adottata la seguente metodologia: Tot uscite contratti a tempo indeterminato (CTI)/TOT HC CTI al 31.12.24

S1-8

Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

TABELLA 82 - Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

Numero	2024	2023	2022	UdM
% su lavoratori al 31/12	100	100	100	n.

S1-9

Metriche della diversità

TABELLA 83 - Metriche della diversità - Personale per qualifica e genere

Distribuzione	2024		2023		2022		UdM
	Uomini	Donne	Uomni	Donne	Uomini	Donne	
Dirigenti	46	18	49	15	49	15	n.
Quadri	236	128	230	117	215	94	n.
Totale	282	146	279	132	264	109	n.
Dirigenti & Quadri	65,9	34,1	67,9	32,1	70,8	29,2	%

TABELLA 84 - Metriche della diversità - Personale per classi d’età

Distribuzione	2024	2023	2022	UdM
Meno di 30 anni	10,1	8,3	55,7	%
Tra 30 e 50 anni	58,0	60,4	12,8	%
Oltre 50 anni	31,9	31,3	31,5	%
Totale	100,0	100,0	100,0	%

S1-10

Salari adeguati

L'applicazione dei CCNL di riferimento garantisce che i salari di tutto il personale dipendente siano adeguati rispetto ai parametri di riferimento applicabili.

S1-11

Protezione sociale

ADR pone il benessere e l'engagement delle persone al centro della propria strategia, sviluppando un sistema integrato di

Welfare e People Care in grado di rispondere concretamente ai bisogni individuali e familiari. Le iniziative, definite attraverso survey e analisi dei fabbisogni, si articolano in quattro macroaree principali che abbracciano salute, benessere, supporto alla famiglia ed equilibrio vita-lavoro.

Con un approccio orientato alla vicinanza e all'attenzione alle persone, ADR si impegna a migliorare il benessere individuale e collettivo, a stimolare engagement e promuovere un migliore bilanciamento tra vita e lavoro, offrendo risposte concrete alle esigenze dei propri dipendenti.

TABELLA 85 - Sistema integrato di Welfare e People Care

ADR HEALTH Iniziative dedicate alla prevenzione e promozione della salute	- Polizza sanitaria - Polizza infortuni e vita - Servizio di telemedicina h24 - Nutrizionista - Race for the cure - Supporto psicologico - Campagna di prevenzione senologica e dermatologica - Campagna di prevenzione dei disturbi uditivi - Campagna di vaccinazione antinfluenzale - Check up gratuiti
ADR WELLBEING Programmi per migliorare il benessere e per mantenersi in forma	- Corporate gym – ADR Fitness Freaks - Convenzioni con palestre (circuito Fitprime) - Riflessologia plantare - Face training - Video su corretti stili di vita: alimentazione, postura, sport e benessere - Incontri di yoga in azienda - Osteopatia: workshop in presenza, video-corsi e trattamenti gratuiti
ADR FAMILY Soluzioni per la famiglia e per la cura-assistenza dei propri cari	- Polo dell'infanzia aziendale «Baby Gate» - Iniziative extra scolastiche Baby Gate (cene take away e baby parking) - Convenzione con asili - ADR Camp: contributi ai soggiorni estivi per i figli - Borse di studio per i figli laureati più meritevoli - Piattaforma servizi di: baby-sitting, assistenza anziani, supporto domestico, pet-sitting - Sportello di orientamento per caregiver
ADR FACILITIES Strumenti per migliorare l'equilibrio tra vita privata e lavoro ed iniziative a sostegno del reddito	- Evoluzione dello smart working - Amazon Locker - Pacco dono natalizio - Convenzioni acquisto e noleggio auto - Convenzioni acquisti attraverso il portale Corporate Benefit - Convenzione Luiss Business School - Convenzione Enjoy - Momenti musicali presso Auditorium Santa Cecilia - Servizio di lunch box delivery presso sede aziendale - Convenzioni con istituti di credito - Convenzioni viaggi

S1-12

Persone con Disabilità

TABELLA 86 - Persone appartenenti alle categorie previste dalla legge 68/1999

	2024	2023	2022	UdM
Persone appartenenti alle categorie previste dalla legge 68/1999 ³⁹	2,0	1,8	1,8	%

S1-13

Metriche di formazione e sviluppo delle competenze

TABELLA 87 - Ore di formazione medie per genere

2024			2023			2022			UdM
Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	
27,18	24,84	26,22	26,35	23,90	25,36	19,95	17,25	18,92	n.

TABELLA 88 - % Dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni

	2024	UdM
Uomini ⁴⁰	22%	%
Donne ⁴¹	14%	%
Totale	36%	%

S1-15

Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata

TABELLA 89 - Congedi di maternità, paternità e parentali

	2024		UdM
	Uomini	Donne	
Dipendenti aventi diritto al congedo per motivi familiari ⁴²	100	100	%
Dipendenti che hanno usufruito dei congedi per motivi familiari ⁴³	13	21	%

³⁹Ai fini del calcolo della distribuzione % è stata adottata la seguente metodologia: persone appartenenti alle categorie previste dalla legge 68/1999 / dato HC consuntivo 31/12

⁴⁰Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: uomini che hanno partecipato al performance management CTI / n. organico CTI 31/12.

⁴¹Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: donne che hanno partecipato al performance management CTI / n. organico CTI 31/12.

⁴²Tutta la forza ha diritto ai congedi.

⁴³Ai fini del calcolo della percentuale è stata adottata la seguente metodologia: Fruitori congedi / dato HC medio.

S1-16

Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)

Divario retributivo di genere tra i dipendenti

Nel corso degli ultimi anni, il Gruppo ADR sta affrontando e monitorando il tema del divario retributivo di genere, riconoscendo questo indicatore come uno dei KPI fondamentali a supporto di una crescita sostenibile e inclusiva nel tempo. In particolare, nel corso del 2024, è proseguita l'attività di analisi e di monitoraggio dei dati relativi alle retribuzioni medie tra uomini e donne all'interno della nostra organizzazione con l'obiettivo, da un lato, di lavorare sul costante miglioramento dell'indicatore e, dall'altro, di definire una roadmap di medio lungo

TABELLA 90 - Gender Pay Gap personale Dirigente

Persone dirigenti	Divario retributivo ⁴⁴	Note
Top Manager	-2,7%	L'analisi considera i dati della Base Salary 2024 e non include il ruolo del CEO.
Altri Dirigenti	9%	

I dipendenti del Gruppo ADR fanno riferimento a tre diversi Contratti di Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL del Trasporto Aereo, il CCNL edile ed il CCNL Multiservizi), ognuno con specifiche categorie professionali, livelli di in-

periodo che ci consentirà di essere coerenti anche con gli sviluppi normativi che interesseranno il tema salariale (vedi Direttiva europea sulla trasparenza retributiva UE 2023/970).

I dipendenti del Gruppo ADR fanno riferimento a quattro diversi Contratti di Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL Dirigenti industria, CCNL del Trasporto Aereo, il CCNL edile ed il CCNL Multiservizi), ognuno con specifiche categorie professionali, livelli di inquadramento e strutture retributive. Al fine di ottenere una valutazione confrontabile del divario retributivo di genere, i dati sono stati costruiti a livello di singolo contratto.

quadramento e strutture retributive. Al fine di ottenere una valutazione confrontabile del divario retributivo di genere, i dati sono stati costruiti a livello di singolo contratto.

TABELLA 91 - Gender Pay Gap personale Non Dirigente

Persone non dirigenti	Divario retributivo ⁴⁵	Note
CCNL Trasporto Aereo	4,8%	L'analisi considera i dati della Base Salary 2024 e del solo personale a tempo Indeterminato. I ruoli che prevedono l'assunzione di personale a tempo determinato, infatti, non prevedono l'assegnazione di trattamenti economici differenziati ad personam (es. Mansioni collettive).
CCNL Edile	-4,6%	
CCNL Multiservizi	3,6%	

TABELLA 92 - Divario retributivo gerarchico tra i dipendenti

		Note
Rapporto tra la remunerazione della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione mediana tra i dipendenti	45:1	I calcolo considera la Total Cash Compensation 2024 (Base Salary + bonus target legati a MBO + LTI + altre indennità percepite).

⁴⁴ Ai fini del calcolo del divario retributivo percentuale è stata adottata la seguente metodologia: (media RAL uomini - media RAL donne) /media RAL uomini.

⁴⁵ Ai fini del calcolo del divario retributivo percentuale è stata adottata la seguente metodologia:(media RAL uomini - media RAL donne) /media RAL uomini.

S1-17

Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani

Nel 2024 sono stati segnalati tre episodi di discriminazione tramite apposito portale Whistleblowing.

TABELLA 93 - Incidenti e denunce in materia di diritti umani

	2024	UdM
Episodi di discriminazione (comprese le molestie)	3	n.
Denunce presentate attraverso canali predisposti per i lavoratori propri	3	n.
Importo totale delle ammende, delle sanzioni e del risarcimento dei danni risultanti da incidenti e denunce (riconciliato con l'importo più pertinente iscritto a bilancio)	NA	€
Numero di incidenti gravi in materia di diritti umani	0	n.
Importo totale delle ammende, delle sanzioni e del risarcimento dei danni per gli indicenti gravi (riconciliato con l'importo più pertinente iscritto a bilancio)	NA	€

6.3.2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Strategia

ADR rappresenta un pilastro fondamentale per lo sviluppo socio-economico del territorio, generando valore attraverso occupazione, innovazione e sostenibilità. Le attività di ADR, infatti, creano posti di lavoro sia direttamente, per i propri dipendenti, sia indirettamente, coinvolgendo una rete di aziende partner come compagnie aeree, fornitori di servizi aeroportuali, servizi di ristorazione e logistica: questi collaboratori, pur non essendo dipendenti diretti di ADR, svolgono un ruolo essenziale nel garantire il funzionamento dell'intero ecosistema aeroportuale.

ESRS 2 SBM-2

Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

In tal senso, le attività di ADR, il proprio modello aziendale e la strategia di business possono influenzare indirettamente e, in maniera residuale, direttamente le condizioni dei lavoratori della propria catena del valore. Consapevole di questa responsabilità, ADR promuove una cultura basata su etica e responsabilità sociale, con un impatto positivo sulle condizioni lavorative lungo tutta la catena del valore che abbraccia non solo i propri dipendenti, ma anche la propria catena del valore, consolidando un am-

biente orientato alla sostenibilità e alla collaborazione. In particolare, ciò si riflette sulle tematiche che attengono alla tutela dei diritti dei lavoratori e che riguardano, ad esempio, il rispetto dei diritti fondamentali dei lavoratori, inclusi il diritto a condizioni di lavoro dignitose, a salari equi, e alla non discriminazione e tutti gli aspetti relativi alla salute e alla sicurezza.

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S2-1; MDR-P

Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

Il Codice Etico della Capogruppo Mundys, adottato da ADR, rappresenta uno strumento fondamentale per la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità relative ai lavoratori nella catena del valore, essendo la carta valoriale che guida i rapporti con tutti gli stakeholder di riferimento (clienti, fornitori e altre terze parti). Ad integrazione, la Carta degli Impegni di Sostenibilità di ADR, rinnovata nel 2024, rafforza ulteriormente la volontà del Gruppo nel contribuire a creare valore lungo l'intera filiera a monte e a valle delle operazioni, puntando a sviluppare un modello fondato sulla sostenibilità.

Per dare seguito agli impegni, nel 2022, ADR ha avviato un percorso per implementare il Framework Human Rights,

con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza e garantire il rispetto dei diritti umani sia all'interno del Gruppo ADR che lungo la sua catena del valore. Questo framework definisce la policy, la governance e il processo di due diligence, che ha l'obiettivo di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani, compresi quelli che potrebbero interessare i dipendenti dei lavoratori a monte e a valle. Il processo di due diligence include attività di audit per monitorare le condizioni di lavoro dei dipendenti delle aziende partner, con l'intento di prevenire abusi o violazioni.

ADR ha, inoltre, avviato un percorso di definizione e implementazione di un Modello di Controllo Integrato di analisi e monitoraggio delle Terze Parti, al fine di creare una visione olistica di risk portfolio delle Terze Parti e dei potenziali rischi connessi. In particolare, attraverso la valorizzazione delle prassi esistenti, il Modello si propone di:

- valutare le Terze Parti, lungo tutto il ciclo di vita del rapporto, considerando gli aspetti rilevanti per ADR, secondo metodologie e criteri omogenei;
- gestire le Terze Parti secondo regole operative differenziate in funzione del livello di rischio delle stesse;
- garantire un monitoraggio costante delle Terze Parti.

In tale contesto, è stata istituita, in ambito Risk Governance & Compliance, l'Unità Organizzativa Third Parties & Asset Compliance che ha, tra le varie attribuzioni, quella di assicurare la governance dei processi di Third Parties Compliance, garantendo il presidio della normativa di riferimento, l'elaborazione di linee guida e standard di riferimento, garantendo il supporto ai competence center presenti nel Gruppo e svolgendo le attività di controllo di competenza.

Altro aspetto cruciale su cui ADR lavora per influenzare positivamente i lavoratori indiretti è l'anticorruzione. La Policy Anticorruzione del Gruppo Mundys integra e coordina in un unico quadro organico le norme per la prevenzione e il contrasto alla corruzione applicate nel Gruppo e mira a consolidare anche nei partner esterni la piena consapevolezza delle regole e dei comportamenti da adottare, promuovendo una cultura aziendale fondata su trasparenza, integrità e responsabilità.

S2-3

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

Per monitorare il rispetto dei principi stabiliti nelle proprie politiche e linee guida, ADR ha implementato un sistema di segnalazione whistleblowing che definisce un processo efficace di gestione e rimedio in caso di impatti negativi lungo la catena del valore. Attraverso canali dedicati e riservati, i lavoratori delle aziende partner e altri soggetti coinvolti nell'ecosistema aeroportuale possono segnalare in modo anonimo eventuali violazioni dei diritti umani, questioni legate all'anticorruzione o infrazioni del codice etico. Questo sistema rappresenta uno strumento fondamentale per promuovere trasparenza e responsabilità, assicurando che ogni segnalazione venga gestita tempestivamente e in conformità con i principi di equità, contribuendo così a un ambiente lavorativo più etico e rispettoso. Lo stesso vale per le violazioni accertate nell'ambito delle attività di due diligence effettuate direttamente dalla società in tema di diritti umani.

S2-4; MDR-A

Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

Altro strumento tramite cui ADR traduce gli impegni in azioni a tutela dei dipendenti della catena del valore, è rappresentato dai suoi standard contrattuali, nei quali si richiede alla controparte l'accettazione esplicita del Codice Etico, oltre ad altri impegni di compliance per i soggetti terzi contraenti e appositi strumenti e misure contrattuali da attivare in caso di mancato rispetto degli stessi. Inoltre, nelle relazioni ai clienti e ai propri fornitori la Società ha introdotto clausole contrattuali mirate a tutelare i diritti umani, come da applicazione del framework Human Rights, e richiede esplicitamente che le imprese appaltatrici e subappaltatrici siano tenute a rispettare gli standard normativi e contrattuali previsti dai Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro applicabili al settore del trasporto aereo e dei servizi di handling. Inoltre, nell'ambito delle attività che ADR svolge nei confronti della propria catena di fornitura, nel 2024 è stato avviato il programma Elevate, un'iniziativa volta a

promuovere la sostenibilità e la responsabilità sociale lungo tutta la catena di fornitura. Basato sulla valutazione ESG dei fornitori, si pone, tra gli altri, anche l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro, promuovere la formazione e assicurare il rispetto dei diritti umani e della sicurezza dei dipendenti. Questo approccio contribuisce a creare un ambiente più equo e sostenibile, generando benefici che si riflettono non solo sui lavoratori indiretti, ma anche sulle comunità locali e sull'intero ecosistema produttivo.

Metriche e obiettivi

S2-5, ESRS 2 MDR-M; ESRS 2 MDR-T

Metriche e Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Gli obiettivi di ADR nella gestione della catena di valore si concentrano su due ambiti principali. Il primo riguarda la misurazione dell'impatto sociale attraverso uno studio annuale che quantifica gli effetti diretti, indiretti e indotti delle attività di ADR in termini occupazionali ed economici; questo monitoraggio, infatti, consente di valutare il ruolo di ADR nello sviluppo socio-economico del territorio e il valore generato mediante l'occupazione.

Per quanto riguarda la catena di fornitura a monte, ADR ha elaborato un piano di audit sugli aspetti ESG che nel 2024, ha interessato più del 90% dei fornitori critici, ossia quelli con priorità strategica. Il piano mira a monitorare e valutare sistematicamente i fornitori critici, garantendo il rispetto dei requisiti stabiliti attraverso gli strumenti contrattuali sopra citati, che includono tematiche cruciali come la salute e sicurezza sul lavoro e rispetto dei diritti umani dei lavoratori indiretti.

S2-2

Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

Inoltre, consapevole dell'importanza delle tematiche legate alla sicurezza nell'ambito del sistema aeroportuale, ADR svolge attività di formazione specialistica per il rilascio dei tesserini agli operatori aeroportuali per garantire sicurezza ed efficienza operativa all'interno degli aeroporti. La formazione non si limita ai dipendenti diretti di ADR, ma

include anche i lavoratori indiretti, come quelli impiegati da compagnie aeree, fornitori e altre aziende operative nell'area aeroportuale. Attraverso corsi mirati su normative relative alla safety, ADR sensibilizza ogni operatore sui rischi presenti nell'ambiente aeroportuale e sulle misure preventive da adottare. Questo approccio contribuisce non solo a proteggere i lavoratori, ma anche a migliorare la gestione complessiva della sicurezza, riducendo il numero di incidenti e creando condizioni di lavoro migliori per tutti coloro che partecipano alle operazioni quotidiane, sia direttamente sia indirettamente.

Inoltre, l'ente Health & Safety di ADR svolge un ruolo attivo anche attraverso ispezioni sui dipendenti aeroportuali e l'istituzione di un comitato salute e sicurezza, finalizzato al monitoraggio e al miglioramento continuo delle iniziative intraprese in tema di sicurezza, comprese quelle che hanno impatto sui dipendenti aeroportuali non dipendenti di ADR, garantisce un'attenzione massima alla tematica per l'intero ecosistema aeroportuale.

6.3.3 TUTELA E SVILUPPO DEI TERRITORI E DELLE COMUNITÀ LOCALI

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S3-1; MDR-P

Politiche relative alle comunità interessate

ADR si attiene agli indirizzi delineati da Mundys in materia di dialogo e tutela delle comunità locali. La holding, dal 2020 ha infatti avviato un profondo percorso di rinnovamento e trasformazione, comunicando al mercato strategia, mission e valori. Tali politiche sono volte ad instaurare e mantenere un rapporto costante e continuativo con i principali stakeholders della società, attraverso un approccio di ascolto attivo e di dialogo, rispettoso dei principi di correttezza e trasparenza, che contribuiscano a migliorare la comprensione delle reciproche prospettive e interessi legittimi. ADR è impegnata costantemente a contribuire allo sviluppo economico, sociale e ambientale delle comunità in cui opera.

S3-2

Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

Per quanto riguarda i rapporti con il territorio, i vertici aziendali, nello specifico l'Amministratore Delegato, coadiuvato dalla Direzione External Affairs, Sustainability & Destination Management, sono attivamente e continuamente impegnatinel dialogo con le Istituzioni, locali e nazionali. Il management mantiene infatti un contatto costante con gli stakeholder, assicurando che le progettualità di ADR tengano in opportuna considerazione le esigenze del territorio, coniugando lo sviluppo aeroportuale con le necessità delle comunità circostanti. Il rapporto consolidato tra ADR e le associazioni del terzo settore nei territori di Fiumicino e Ciampino rappresenta un esempio significativo di collaborazione tra pubblico e privato per la promozione di progetti socialmente utili. Attraverso l'implementazione di iniziative condivise, ADR ha saputo integrare le esigenze della comunità locale con le proprie strategie aziendali, contribuendo così al benessere sociale ed economico delle due città. Le iniziative spaziano da programmi di inclusione sociale a progetti di sostenibilità ambientale, mirati a coinvolgere attivamente i cittadini e a valorizzare le risorse locali. Questo approccio non solo rafforza il legame con il territorio, ma promuove anche una cultura di responsabilità sociale d'impresa, dimostrando come il settore aeroportuale possa essere un attore chiave nel supporto a iniziative che migliorano la qualità della vita e favoriscono la coesione sociale.

S3-3

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

Tra i pilastri fondamentali della strategia di sostenibilità di ADR, un ruolo centrale è rappresentato dall'attenzione al territorio che ospita gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Grazie a un intenso e meticoloso lavoro di mappatura e selezione, sono state coinvolte diverse realtà locali, raggiungendo stakeholder e cittadini di diverse fasce di età e condizioni socio-economiche.

Particolare attenzione è stata dedicata a sostenere progetti di grande rilevanza sociale, con finalità benefiche, che hanno permesso di garantire un coinvolgimento inclusivo e diversi-

ficato. Questo impegno straordinario ha ampliato la visibilità dell'azienda, assicurando che le nostre iniziative rispondessero ai bisogni di una comunità variegata.

Lo sforzo profuso è stato fondamentale per il completamento delle attività nei tempi stabiliti, contribuendo in modo significativo al successo delle iniziative, come riconosciuto da istituzioni e stakeholder locali.

Questi progetti hanno così rafforzato il consenso a livello territoriale, consolidando le relazioni e l'interazione con gli stakeholder in modo etico e trasparente.

In particolare, gli interessi principali delle comunità locali sono stati identificati attraverso attività di ascolto mirate, incluse campagne “grassroots”, che hanno evidenziato l'apprezzamento diffuso per il ruolo dell'aeroporto come driver di sviluppo e crescita per il territorio.

Particolare attenzione è stata dedicata alle ridotte segnalazioni degli impatti legati alle emissioni acustiche degli aeromobili durante le fasi di atterraggio e decollo. In risposta, sono state definite e attuate una serie di misure volte a ridurre significativamente l'impatto acustico nelle aree a maggiore densità urbanistica. A Fiumicino, ad esempio, è stato introdotto un utilizzo diversificato delle piste durante l'orario notturno. A Ciampino, grazie alle azioni implementate nel 2023, tra cui la riduzione dell'orario di assegnazione degli slot dalle precedenti ore 23 alle attuali 22, la problematica non è più stata segnalata dall'amministrazione comunale nel corso del 2024.

Ad esempio, si menziona il completamento e contestuale inaugurazione, risalenti a gennaio 2025, della pista ciclabile di connessione tra lo scalo “Leonardo da Vinci” e il Comune di Fiumicino. Il tracciato, lungo circa 4 chilometri, collega le diverse strutture e uffici aeroportuali, fra loro e con la stazione ferroviaria, ma assolve anche ad una funzione turistica centrale, attraversando le aree archeologiche dei porti imperiali di Roma e del Museo delle Navi Romane, oltre a prevedere un'importante sistemazione naturalistica mediterranea. L'opera è al servizio della cittadinanza, potenzialmente utilizzabile da oltre 5000 operatori aeroportuali al giorno, rappresentando quindi un'alternativa sostenibile all'uso dell'auto recando un contributo positivo CO₂ alla qualità dell'aria nel territorio.

S3-4; MDR-A

Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

Nel 2024, ADR ha proseguito la proficua collaborazione con le Istituzioni locali sui temi dalle stesse rappresentati. Parallelamente, il rapporto con la cittadinanza si è rafforzato attraverso le attività di ascolto delle comunità di Fiumicino e Ciampino, già avviate in precedenza, utilizzando strumenti digitali come sondaggi e campagne “grassroots” sul terri-

TABELLA 94 - Attività di tutela e sviluppo sociale e ambientale

TUTELA E SVILUPPO SOCIALE E AMBIENTALE	- Progetti legati alla riqualifica e alla tutela ambientale e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini (piantumazione ed incremento della vivibilità in parchi cittadini di Fiumicino e Ciampino); - campagne dedicate all'inclusione, alla valorizzazione dell'unicità delle persone e alla salute dei cittadini (sponsorizzazione di giornate dedicate alla salute); - iniziative con le scuole del territorio (apertura della Newton Rome); - progetti legati all'accessibilità e viabilità locale (Ciclovía che collega l'aeroporto a Fiumicino Paese); - attività a favore delle comunità locali di riferimento (sponsorizzazione di associazioni sportive); - iniziative focalizzate su arte, cultura e sensibilizzazione ambientale (promozione di artisti del Comune di Fiumicino direttamente in aeroporto).
--	--

TABELLA 95 - Attività di tutela e sviluppo delle comunità locali

TUTELA E SVILUPPO DELLE COMUNITÀ LOCALI	- Riqualificazione del Parco Tommaso Forti di Fiumicino: intervento di piantumazione di 100 alberi e fornitura di gazebi e set da pic-nic; - riqualificazione del Parco Aldo Moro di Ciampino: interventi di piantumazione di circa 250 alberi e sulle essenze arboree ancora presenti; - supporto alla sezione di Fiumicino dell'ANC – Associazione Nazionale Carabinieri: aumento del parco auto a disposizione dei volontari per incrementare i servizi prestati a favore della cittadinanza, presso scuole, parchi pubblici, spiagge e durante eventi; - sponsorizzazione di attività a favore della comunità di Ciampino e promosse in occasione del 50° anniversario dalla costituzione del Comune; - sovvenzione dell'iniziativa “La Magia del Natale a Fiumicino 2024”, un insieme di eventi e iniziative organizzate dal Comune di Fiumicino per celebrare le festività natalizie; - valorizzazione del Piazzale antistante la sede del Comune di Fiumicino attraverso l'acquisto e l'installazione delle bandiere ufficiali degli Stati Membri dell'Unione Europea, in occasione della cerimonia di intitolazione dedicata a celebrare i valori di unità e identità europea; - iniziative organizzate in collaborazione con gli istituti scolastici del territorio di Fiumicino che includono progetti di educazione ambientale attraverso strumenti di comunicazione artistica, come visite teatralizzate, e la distribuzione di copie selezionate del Libro dei Fatti; - apertura della Newton Room, progetto con cui si intende promuovere lo studio delle discipline STEM applicate al mondo del trasporto aereo: da ottobre a dicembre 2024, sono state coinvolte 11 le scuole del territorio per un totale di 25 classi e oltre 400 studenti; - promozione dei valori dello sport e dell'inclusione attraverso il sostegno ad attività giovanili nel territorio, tra cui la sponsorizzazione di Fiumicino SC86, con l'obiettivo di favorire l'accesso alla scuola calcio anche a giovani in condizioni di difficoltà economica. In ambito calcistico, ADR ha inoltre supportato le squadre A.S.D. FUTSAL Ciampino e Real Ciampino Academy, consolidando il suo impegno nel rafforzare il tessuto sportivo e sociale della comunità. Organizzazione, in occasione della Festa del Cinema promossa dalla Fondazione Cinema per Roma, di una serata al T5 dell'Aeroporto Leonardo da Vinci riservata alla cittadinanza di Fiumicino; - donazioni a beneficio del territorio (ad esempio interventi a supporto dell'attività svolta da un ODV locale nei confronti di persone con disabilità e/o soggetti aventi problematiche di adattamento sociale).
---	---

Inclusione

Nel corso del 2024, ADR ha rafforzato il proprio impegno sui temi della diversità e dell'inclusione di genere, adottan-

do azioni concrete e consolidando la propria posizione su questioni considerate fondamentali per il futuro.

TABELLA 96 - Azioni di inclusione e parità di genere

INCLUSIONE E PARITÀ DI GENERE	- Ideazione e promozione di un logo ADR dedicato alla sensibilizzazione sul tema del contrasto alla violenza sulle donne, lanciato a novembre; - lancio della campagna “Are you ok? Ask for help at the info desks” in occasione della Giornata Internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, celebrando il riconoscimento dell'Aeroporto Leonardo da Vinci come primo scalo Punto Viola, progetto, portato avanti in collaborazione con l'Associazione “DONNEXSTRADA”. L'iniziativa permette ad ADR di offrire un supporto concreto alle donne vittime di molestie e violenze; - supporto all'associazione “Make-a-Wish”, per la realizzazione di alcuni desideri espressi da bambini e ragazzi affetti da gravi patologie; - sostegno all'ente “Opera don Guanella” e all'implementazione del progetto “Ci sono anch'io!”, che prevede laboratori, corsi e gite per persone con gravi fragilità garantendo loro l'accesso a queste attività grazie a un supporto specializzato; - sostegno all'Associazione “Il Chicco”, operante sul territorio di Ciampino, per l'iniziativa “Chicco Sband”, gruppo musicale inclusivo che coinvolge persone con disabilità. L'iniziativa è stata successivamente aperta anche a partecipanti esterni alla comunità, promuovendo così un modello di integrazione e condivisione; - contributo all'Associazione “Tuttexuna” per la realizzazione di due Open Day dedicati alla promozione del “Percorso Anti Aggressione”, un'iniziativa mirata a fornire strumenti di difesa personale per prevenire episodi di violenza contro le donne e a offrire supporto a coloro che hanno subito maltrattamenti fisici, psicologici, violenze sessuali o altre forme di abuso; - sponsorizzazione dell'evento organizzato da “ACTI – Associazione Cardiotrapiantati Italiani” per celebrare la Giornata Mondiale del Cuore. L'iniziativa è stata promossa con l'obiettivo di informare e sensibilizzare i cittadini sull'importanza di prendersi cura del proprio cuore.
-------------------------------	---

Metriche e obiettivi

S3-5; MDR-T

Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Per quanto riguarda l'impegno di ADR nei confronti delle comunità locali, il Gruppo si è prefissato due principali target. Il primo riguarda l'avvio, entro ine 2025, di un percorso di analisi strutturata per misurare l'efficacia delle iniziative sulle comunità di riferimento. Questo approccio consente di raccogliere dati concreti sugli effetti generati, individuare eventuali aree di miglioramento e, successivamente, massimizzare il valore sociale prodotto. La misurazione dell'impatto sociale rappresenta, dunque, uno strumento strategico per affinare le politiche di intervento e orientare con maggiore consapevolezza le progettualità future.

Il secondo target si concentra, invece, sui beneficiari diretti delle principali iniziative realizzate. Nel 2024 queste hanno avuto un impatto significativo sulle comunità, coinvolgendo circa 3.400 beneficiari diretti. Tuttavia,

questo numero rappresenta solo una parte del valore complessivo generato: il raggio d'azione delle iniziative si estende infatti ben oltre al numero sopra indicato e oltre ai confini dei comuni in cui insistono gli scali romani, raggiungendo un pubblico più ampio, composto anche da beneficiari indiretti. Pur non rientrando nel conteggio ufficiale, i cittadini traggono vantaggio dalle iniziative supportate da ADR, migliorando il loro benessere e la qualità della vita nei territori coinvolti. Ne sono un esempio la sponsorizzazione dell'iniziativa “La Magia del Natale a Fiumicino 2024” e i progetti di riqualificazione ambientale dei parchi cittadini, che hanno un impatto positivo non solo per i residenti locali ma anche per i visitatori delle Città. Per questo indicatore, ADR si pone l'obiettivo di incrementare ogni anno il numero di beneficiari diretti, ampliando progressivamente la portata e l'efficacia delle iniziative sul territorio.

6.4 Informazioni sulla governance

6.4.1 GOVERNANCE, INTEGRITÀ ED ETICA DI BUSINESS LUNGO LA CATENA DEL VALORE

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS G1-1

Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

Le società del Gruppo ADR, da sempre impegnate a coniugare le esigenze di ottimizzazione della crescita economica con i principi fondamentali dell'etica degli affari, hanno adottato ed attuano il Codice Etico e la Policy Anticorruzione del Gruppo Mundys.

Il Codice Etico del Gruppo Mundys, adottato da ADR nel 2016 e successivamente aggiornato nel 2019 e nel 2022, definisce con chiarezza e trasparenza i valori ai quali il Gruppo si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi etici ed operativi rilevanti nella conduzione delle attività. Il Codice Etico identifica il nucleo essenziale dei valori che costituiscono la cultura aziendale e che si traducono nei principi e nelle politiche gestionali che guidano l'agire quotidiano.

Il Codice compendia i principi ambientali, sociali, etici e di governance conformi ai più elevati standard internazionali e gli impegni attivamente assunti in materia di tutela dei Diritti Umani, dei Diritti del Lavoro, dell'Ambiente e Anticorruzione:

- agiamo con integrità;
- instauriamo e manteniamo nel tempo relazioni consapevoli con i nostri stakeholder;
- promuoviamo e tuteliamo i diritti e il valore delle persone;
- tuteliamo l'ambiente.

La Policy Anticorruzione del Gruppo Mundys, adottata da ADR nel 2017 e successivamente aggiornata nel 2019 e nel 2021, compendia ed integra in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione vigenti nel Gruppo, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente nei di-

pendenti e nelle terze parti la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che devono essere osservati. La Policy prevede l'obbligo per tutti i destinatari di rispettare la Normativa Anticorruzione, ivi comprese le normative nazionali applicabili, le best practices e le linee guida elaborate da organizzazioni private internazionali (ICC – Camera di Commercio Internazionale, Transparency International, PACI – Partnering Against Corruption Initiative e il Global Compact delle Nazioni Unite, UNI ISO 37001), nonché le seguenti Convenzioni di diritto internazionale, elencate in via esemplificativa e non esaustiva:

- Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali (1997);
- Convenzione Penale sulla corruzione del Consiglio d'Europa (1999);
- Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione (2004).

ADR si è inoltre dotata di un Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione, secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 Anti-bribery Management Systems, con l'obiettivo di supportare l'organizzazione nel prevenire, rilevare e affrontare la corruzione, in conformità alle leggi applicabili sulla prevenzione e sulla lotta alla corruzione.

In linea con le previsioni della norma UNI ISO 37001:2016 “Sistemi di Gestione per la prevenzione della corruzione”, nell'ambito del Sistema di gestione vengono individuati i processi aziendali nel cui ambito potrebbero potenzialmente configurarsi le condizioni, le occasioni e/o i mezzi per la commissione di condotte di natura corruttiva, nonché evidenziati i soggetti/le funzioni aziendali per i quali è stato riscontrato un rischio di corruzione superiore al livello basso.

In linea con quanto previsto dal Modello di organizzazione, gestione e controllo adottato ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e dai modelli di compliance implementati, le società del Gruppo ADR attuano programmi di formazione secondo un approccio modulare. Tali programmi prevedo-

no, in funzione delle diverse categorie di destinatari, sessioni di formazione in aula e/o moduli formativi in modalità e-learning aventi ad oggetto anche le seguenti tematiche: il Modello 231, i principi e le regole per la prevenzione della corruzione, il Codice Etico, i canali per effettuare segnalazioni di illeciti o sospetti, i principi vigenti in ambito Human Rights. I corsi di formazione hanno l'obiettivo di formare i destinatari ad agire con correttezza, secondo principi sociali, ambientali, etici e di governance, conformi ad elevati standard internazionali, nel rispetto di norme e regolamenti. La partecipazione ai corsi è obbligatoria ed è generalmente previsto il superamento di un test finale per confermare l'effettività della formazione ricevuta. Sono previsti, secondo periodicità predefinite (e.g. biennale) sessioni formative di refresh/aggiornamento.

In linea con la normativa applicabile ed anche alla luce del Decreto Legislativo 10 marzo 2023, n. 24 recante Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e delle disposizioni normative nazionali, le società del Gruppo ADR hanno definito, in coerenza con l'assetto organizzativo e di governance del Gruppo, un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. Whistleblowing), disciplinato dalla Policy Gestione delle Segnalazioni, volto a fornire ampio accesso a tutti coloro che vogliano effettuare una segnalazione e a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante.

La Policy si rivolge ai Vertici aziendali, ai componenti degli Organi Sociali, ai dipendenti (es. diretti, indiretti, tirocinanti, stagisti) e in generale ai terzi (e.g. clienti, fornitori e consulenti) i quali sono legittimati ad effettuare una segnalazione, qualora in possesso di notizie circa violazioni – i.e. comportamenti, atti od omissioni che ledono l'interesse pubblico o l'integrità della società o del Gruppo – (o presunte tali) di:

- Norme e regolamenti;
- Codice Etico;
- Modello 231;
- Policy Anticorruzione;
- Procedura di Gestione dei Conflitti di Interesse;
- Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione implementato da ADR S.p.A.;

- ai sensi dello standard UNI ISO 37001;
- Quadro normativo aziendale interno (policy, procedure, ecc.);
- nonché di notizie di eventi suscettibili di arrecare pregiudizio patrimoniale o di immagine al Gruppo ADR.

Gli elementi principali del sistema di gestione delle segnalazioni sono:

- un Team Segnalazioni multidisciplinare incaricato della ricezione e gestione delle segnalazioni; il Team Segnalazioni è composto (i) Vice President Internal Audit (con funzione di Coordinatore), (ii) Senior Vice President Human Capital, Organization & Procurement, (iii) Senior Vice President General Counsel & Compliance, (iv) CFO e (v) Risk Governance & Compliance;
- canali di segnalazione dedicati alla ricezione e gestione delle stesse.

Al fine di garantire l'effettività del processo di segnalazione e fornire ampio e indiscriminato accesso a tutti coloro che vogliano effettuare una segnalazione, ADR mette a disposizione appositi canali per effettuare le segnalazioni.

Ai sensi del D. Lgs. 24/2023, le segnalazioni possono essere effettuate anche in forma orale attraverso un incontro diretto con il Team Segnalazioni o uno o più componenti, su richiesta del segnalante.

La Policy disciplina la gestione da parte del Team segnalazioni del processo come di seguito:

- ricevimento delle segnalazioni;
- verifica preliminare delle segnalazioni;
- accertamento delle segnalazioni;
- chiusura delle segnalazioni.

La Policy prevede anche:

- garanzie di riservatezza e tutela del segnalante;
- regole per la gestione di casi particolari e potenziali conflitti di interesse ove i fatti segnalati dovessero riguardare uno o più componenti del Team Segnalazioni ovvero uno o più membri del Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. e/o degli Organi di Controllo e/o di vigilanza;
- i flussi di reporting delle risultanze sulle segnalazioni ricevute attivati dal Team Segnalazioni verso gli Organi di Amministrazione e Controllo della Società.

ESRS G1-2

Gestione dei rapporti con i fornitori



Principali KPIs

403

Fornitori del gruppo ADR valutati/qualificati secondo criteri di sostenibilità (N.)

101

Fornitori del Gruppo ADR con score ESG A e B (N.)

93%

Percentuale di spesa per fornitura Italia

La centralità delle tematiche ESG e della Qualità del servizio fa sì che ADR sia costantemente impegnata in una gestione proattiva e proficua dei propri fornitori, con l'obiettivo di supportarli e guidarli lungo il percorso di miglioramento della propria impronta ESG, fermo restando il rispetto rigoroso degli standard qualitativi ed etici del Gruppo.

Al riguardo, i principi ispiratori di ADR ed i valori di base attesi dai fornitori sono:

- le procedure di selezione, condotte sulla base di elementi chiari e correlati agli aspetti chiave della fornitura (es. specifiche tecniche, prezzo, qualità, tempi di consegna, etc.) e volte a incentivare la libera concorrenza, nonché il rispetto di criteri di trasparenza e pubblicità;
- l'allineamento delle condizioni o restrizioni di accesso alle procedure di selezione, come anche delle eventuali penali contrattuali ai criteri di non discriminazione e proporzionalità, rispetto al valore del contratto ed allo specifico interesse aziendale;
- la costruzione di relazioni basate su principi di integrità, etica e onestà: si applicano regole e procedure allineate con le best practice, il cui obiettivo è la piena conformità con la normativa applicabile;
- la Sostenibilità, attraverso la valutazione periodica delle performance dei fornitori e l'incentivo a com-

portamenti virtuosi, a fronte di una chiara comunicazione delle priorità aziendali al riguardo. Si favorisce, ove possibile, lo sviluppo della comunità locale, valutando e gestendo al contempo i rischi della supply chain;

- l'aspettativa dei più elevati standard in materia di Salute e Sicurezza sul lavoro, comunicando tutte le informazioni utili per garantirne l'adeguata gestione. Gli standard contrattuali di ADR prevedono specifiche penali per punire eventuali non conformità al riguardo, laddove fossero riscontrate;
- l'incentivo all'innovazione, sia stimolando l'evoluzione e il miglioramento degli attuali prodotti e servizi forniti ad ADR sia attraverso uno scouting costante del mercato, volto a identificare le migliori soluzioni ed aziende innovative.

Contesto di riferimento

Quale "Ente aggiudicatore", ADR è tenuta all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica per la conclusione dei contratti strumentali da un punto di vista funzionale alle attività di cui all'art. 150 del Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 36/2023, nel prosieguo "Codice Contratti"). Restano invece esclusi dalle procedure ad evidenza pubblica e possono essere affidati liberamente, senza alcuna formalità o vincolo, tutti i contratti che non siano strumentali da un punto di vista funzionale all'attività di sfruttamento di area geografica per la messa a disposizione di aeroporti.

Da tale contesto deriva la necessità di adottare una linea di comportamento verso i propri fornitori e uno standard di selezione rigorosi e allineati alle normative vigenti e alle best practice di settore. Pertanto, per gestire sia gli acquisti (appalti di beni, servizi e lavori) sia il processo di iscrizione e qualifica dei fornitori, ADR adotta una piattaforma di e-procurement, che permette ai fornitori di gestire il processo di qualificazione per entrare a far parte dell'Albo dei fornitori, assicurando vantaggi ad entrambe le parti in termini di trasparenza ed efficienza del processo. Nel 2023, tra i progetti di innovazione nell'ambito della Supply Chain, ADR ha avviato il disegno di un programma di sostegno e sviluppo, in ambito ESG, del proprio parco fornitori al fine di fornire un sistema di incentivazione e supporto al miglioramento delle performance su tali aspetti; nel 2024 "Elevate", il programma di sviluppo delle

performance ESG dei fornitori ADR è diventato operativo coinvolgendo un primo panel di fornitori che, a seguito di un processo di selezione, sono stati ammessi alla partecipazione. Elevate è stato ideato per supportare i fornitori nel loro percorso di crescita sulle tematiche di sostenibilità e favorire un impatto positivo sull'intera filiera. Attraverso questo programma, Aeroporti di Roma offre ai fornitori selezionati l'accesso a servizi mirati, erogati da operatori economici qualificati, con l'obiettivo di migliorare le loro performance in termini di sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Il programma prevede due percorsi distinti: il Percorso Sviluppo, che aiuta le aziende a rafforzare le proprie conoscenze e competenze ESG, e il Percorso Innovazione, riservato ai fornitori più virtuosi, che collaboreranno con ADR per sviluppare progetti innovativi. L'accesso al programma è regolato da un processo di selezione basato su vari requisiti, tra i quali, la valutazione della maturità ESG dell'azienda attestata tramite un questionario dedicato.

Processo di Approvvigionamento

Il processo di approvvigionamento di ADR si articola in quattro macro-fasi:

- **Scouting:** insieme alle consuete attività di Scouting, ADR nel 2024 ha proseguito nel percorso intrapreso nei precedenti anni, di valutazione del rating ESG del proprio parco fornitori. Nel 2025 darà seguito sia al processo di monitoraggio continuo che alla valutazione di ulteriori standard da adottare.
- **Negoziazione e affidamenti:** in fase di negoziazione degli affidamenti, ADR ha integrato, in ogni contratto di fornitura, specifiche clausole di accettazione del Codice Etico, della Policy Anticorruzione e il Framework Human Rights, la cui inosservanza costituisce grave inadempienza agli obblighi del contratto, e specifiche penali su aspetti legati a tematiche di Sostenibilità ambientale e di Health & Safety. In continuità con il 2023, ed in coerenza con l'analisi di doppia materialità, nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa (EPV), si è proseguito con l'utilizzo di criteri di valutazione dei concorrenti che afferiscono alla sfera Environmental (Decarbonizzazione, Rifiuti ed Economia Circolare), Social (H&S, DE&I, welfare, e comunità locali) e Governance (Organizzazione, Reportistica, Comunicazione e Sustainable Procurement).

- **Esecuzione del contratto:** ADR si avvale dello strumento del "Vendor Rating Prestazionale" per valutare gli aspetti commerciali (tempestività nelle risposte, competitività) e tecnici (qualità, affidabilità, puntualità) dei fornitori assegnatari di un ordine. Tale strumento, insieme al "Vendor Rating di Qualifica", costituisce uno degli elementi fondamentali per l'identificazione dei migliori fornitori da invitare alle gare (Vendor List). Nel corso del 2024 è stato introdotto il VR Health & Safety che, relativamente a tale materia, valuta le prestazioni del fornitore, in corso di vigenza contrattuale, sulla base degli audit effettuati dalla funzione competente.
- **Follow up:** il follow up nasce dalla volontà di migliorare costantemente la catena di fornitura e si declina attraverso l'attività di Audit. Il Perimetro degli audit viene definito, con cadenza annuale, selezionando i fornitori con contratto attivo emesso da Procurement e presenti all'interno dell'insieme dei fornitori "critici" individuati dalla BIA (Business Impact Analysis); inoltre tale perimetro viene verificato ed eventualmente integrato con fornitori identificati da Procurement come "critical supplier" secondo la definizione fornita da Mundys.

Nel corso del 2024 è stato implementato un nuovo processo di audit "integrati" di secondo livello svolto da una società terza che, oltre agli aspetti ESG, valuta profili di rischio del fornitore legati anche ad ambiti Cybersecurity, Business Continuity, HSE, Human Rights ed Ambiente; gli audit eseguiti sono stati oltre 30.

Impatto generato sulla supply chain

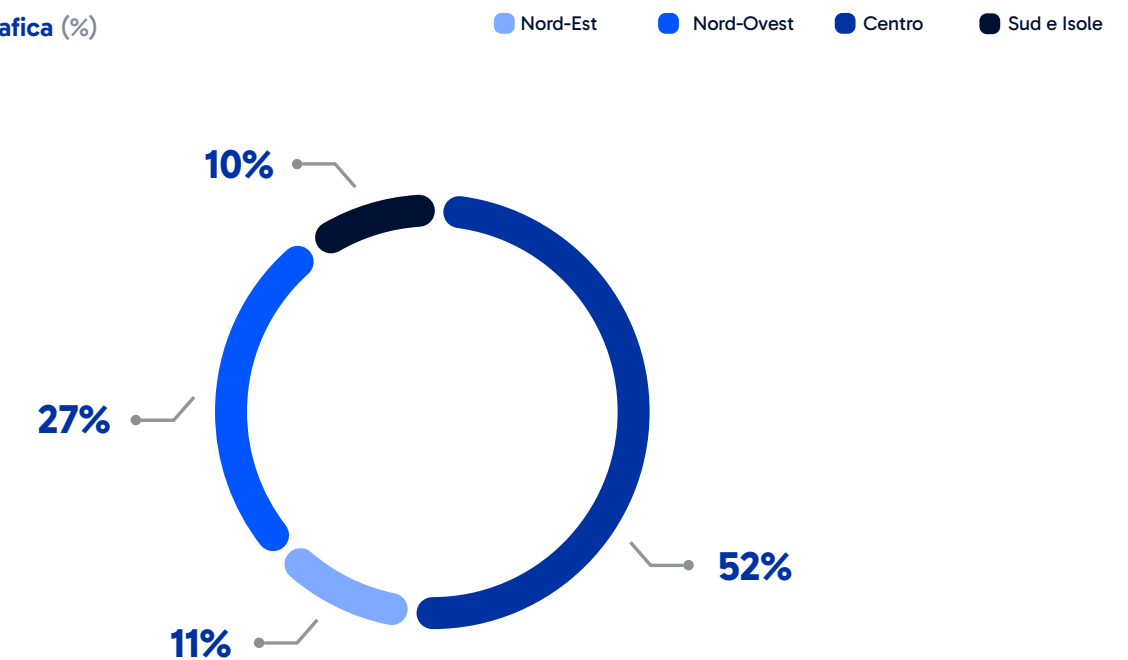
Nel corso del 2024, ADR ha approfondito gli impatti socioeconomici generati attraverso le proprie attività sui fornitori localizzati nel territorio nazionale. Le valutazioni di impatto si basano sull'analisi della supply chain del Gruppo ADR, attivata dagli ordini verso fornitori italiani.

Le spese operative e in conto capitale del Gruppo ADR relative alle spese per forniture in Italia, escluse le partite infragruppo e considerando solamente ordini e contratti quadro, nel 2024 ammontano a 317 milioni di euro e sono state sostenute per il 94% da ADR S.p.A. e per il 6% dalle società controllate che ricadono nel perimetro dello stu-

dio. In particolare, 164 milioni di euro dell'ordinato sono stati spesi nel Centro Italia (di cui l'89% nel Lazio), 86 milioni di euro nel Nord-Ovest (di cui l'93% in Lombardia), 33 milioni di euro nel Sud e nelle Isole (di cui il 49% in Puglia) e 34 milioni di euro nel Nord-Est (di cui il 66% nell'Emilia Romagna).

GRAFICO 10 - Distribuzione della spesa verso i fornitori del Gruppo ADR suddivisi per regioni italiane

Spesa per area geografica (%)



Il Gruppo ADR, attraverso i 317 milioni di euro di spese operative e in conto capitale, ha coinvolto 719 fornitori in Italia. Più nel dettaglio, a testimonianza di come il business delle società del Gruppo promuova il tessuto economico di piccole e medie imprese, circa l'87% dei fornitori è classificabile in questa categoria.

ESRS G1-3

Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

ADR, consapevole dell'impatto negativo della corruzione, in quanto ostacolo allo sviluppo e al mantenimento di un ambiente sostenibile dal punto di vista economico e, prima ancora, sociale, è impegnata in prima linea non solo a contrastare, ma a prevenire il verificarsi di pratiche corruttive nello svolgimento delle proprie attività.

ADR agisce nella consapevolezza che il rispetto della normativa anticorruzione vigente sia più di un obbligo di natura giuridico-legale e rappresenti un elemento basilare della cultura e del modo di operare della Società e, più in generale del Gruppo.

Il rispetto della normativa anticorruzione rappresenta tuttavia elemento necessario, ma non sufficiente, a contrastare il fenomeno corruttivo. Le organizzazioni economiche hanno, infatti, la responsabilità di contribuire attivamente alla lotta alla corruzione.

A tal fine, ADR si è dotata di un Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 Anti-bribery management systems, con l'obiettivo di supportare l'organizzazione

tutta nel prevenire, rilevare e affrontare la corruzione e nel rispettare le leggi applicabili sulla prevenzione e sulla lotta alla corruzione.

Il rispetto di tale Sistema di Gestione, che trova il proprio fondamento nella Policy anticorruzione del Gruppo, oltre a rappresentare un obbligo per tutto il personale di ADR, costituisce condizione essenziale e fondante di ogni relazione intrattenuta dalla Società nello svolgimento della propria attività.

Nel corso del mese di aprile 2018, il Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione di ADR è stato certificato conforme allo standard ISO 37001 Anti-Bribery da un organismo di certificazione accreditato con Accredia (Ente nazionale di accreditamento degli organismi di certificazione e ispezione).

Un organismo di certificazione ha rinnovato, nel 2021 e nel 2024, la certificazione del Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione di ADR, valutandolo conforme ai requisiti dello standard ISO 37001 Anti-Bribery.

Nel corso del 2024, anche le società del Gruppo ADR Ingegneria S.p.A. e ADR Mobility S.r.l. hanno ottenuto da un ente certificatore accreditato con Accredia la certificazione di conformità del proprio Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

ADR, al fine di condividere l’impegno per la prevenzione e il contrasto alla corruzione, ha adottato appositi strumenti informativi diretti ai terzi che intrattengono o che intendono intrattenere rapporti con la Società, nonché appositi meccanismi e tutele contrattuali azionabili in caso di mancato rispetto del framework anticorruzione da parte dei contraenti soggetti terzi.

Nell’ambito di tale sistema ADR svolge attività di:

- identificazione dei rischi di corruzione, analisi e valutazione dei rischi di corruzione identificati, valutazione dell’idoneità e dell’efficacia dei controlli esistenti per mitigare i rischi di corruzione valutati;
- svolgimento di controlli operativi;
- due diligence dei contraenti soggetti terzi;

- aggiornamento e riesame periodico anche da parte del Consiglio di amministrazione del Sistema;
- informativa alla totalità dei membri degli organi di governance, dei dipendenti e delle controparti;
- valutazione delle performance del sistema nell’ottica del miglioramento continuo;
- formazione in aula del Management del Gruppo ADR⁴⁶;
- formazione e-learning per i dipendenti secondo un approccio modulare a seconda dei destinatari;
- campagne informative e di sensibilizzazione al rispetto di Codice Etico, Policy Anticorruzione, Modello 231 e disponibilità dei meccanismi di segnalazione (c.d. Whistleblowing) rivolto alle strutture operative;
- formazione e sensibilizzazione delle terze parti, impiego di appositi meccanismi contrattuali e materiale informativo pubblicato in un’apposita sezione nel sito web.

Le attività di sensibilizzazione e formazione erogate al personale da ADR per la prevenzione della corruzione affrontano anche le seguenti tematiche:

- la Policy Anticorruzione, le procedure, il Sistema di Gestione anti-corruzione ed i relativi obblighi da osservare;
- il rischio di corruzione e i danni che possono derivare da atti corruttivi per gli autori degli stessi e per la Società;
- le circostanze in cui può avvenire la corruzione in relazione ai loro compiti e come riconoscere tali circostanze;
- come riconoscere e rispondere alle sollecitazioni o offerte di tangenti;
- come prevenire ed evitare la corruzione e riconoscere gli indicatori chiave del rischio di corruzione;
- il contributo che ciascuno può fornire all’efficacia del Sistema di Gestione anti-corruzione compresi i benefici circa il miglioramento delle prestazioni di prevenzione della corruzione e delle segnalazioni;
- come e a chi comunicare qualsiasi sospetto.

Nell’ambito di tale Sistema, vengono attuate procedure che:

- richiedono una valutazione e, se del caso, un’inda-

gine di qualsiasi atto corruttivo o violazione della Policy Anticorruzione o del Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione, che sia riferito, rilevato o ragionevolmente presunto;

- richiedono azioni appropriate nel caso in cui l’indagine riveli qualsivoglia atto di corruzione o violazione della Policy Anticorruzione o del Sistema di Gestione anticorruzione;
- diano potere e capacità d’azione agli investigatori;
- richiedono la collaborazione nell’ambito dell’indagine da parte del personale pertinente;
- richiedono che lo stato e i risultati dell’indagine siano riferiti alle funzioni di conformità;
- richiedono che l’indagine sia svolta in maniera riservata e che i risultati di tale indagine siano confidenziali.

Nell’ambito del Sistema, è prevista la possibilità di segnalare in atti di corruzione tentati, presunti ed effettivi, oppure qualsiasi violazione o carenza concernente il Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione mediante i canali (c.d. Whistleblowing) di cui alla Policy Gestione delle Segnalazioni ADR. Tale Policy disciplina il processo di ricezione e gestione delle segnalazioni (c.d. whistleblowing) in conformità al Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 recante attuazione della Direttiva (UE) n. 2019/1937. La Policy disciplina la gestione da parte del Team segnalazioni⁴⁷ del processo come di seguito:

- ricevimento delle segnalazioni;
- verifica preliminare delle segnalazioni;
- accertamento delle segnalazioni;
- chiusura delle segnalazioni.

La Policy prevede anche:

- garanzie di riservatezza e tutela del segnalante;
- regole per la gestione di casi particolari e potenziali conflitti di interesse ove i fatti segnalati dovessero riguardare uno o più componenti del Team Segnalazioni ovvero uno o più membri del Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. e/o degli Organi di Controllo e/o di vigilanza;
- i flussi di reporting delle risultanze sulle segnalazioni

ricevute attivati dal Team Segnalazioni verso gli Organi di Amministrazione e Controllo della Società.

Metriche e obiettivi

ESRS G1-4

Casi di corruzione attiva o passiva

Con riferimento alle società del Gruppo ADR, non sono mai stati riscontrati casi di corruzione attiva e passiva e non sono mai pervenute segnalazioni in merito ad atti di corruzione tentati, presunti ed effettivi.

ESRS G1-5

Influenza politica e attività di lobbying

L’attività di lobbying e rappresentanza di interessi si sostanzia in un insieme di azioni strategiche poste in essere da ADR e finalizzate a sostenere e promuovere un’idea, un interesse o una causa rilevante per il nostro Gruppo. L’obiettivo è quello di sensibilizzare i principali stakeholder su tematiche specifiche, favorendone la comprensione. Questa attività si fonda sulla costruzione del consenso, sulla creazione di relazioni solide e sull’interazione con gli stakeholder in modo etico e trasparente.

Nell’ambito di tale attività, ADR si impegna in un costante dialogo con le istituzioni consolidando, sempre più, la propria posizione di interlocutore affidabile e aumentando la consapevolezza sui temi di interesse. Parallelamente si agisce per rafforzare relazioni strategiche che consentano di creare alleanze solide con soggetti chiave per favorire la promozione di politiche sostenibili e innovative per i settori di interesse. Propedeutica all’attività di lobbying è l’analisi del contesto di riferimento che consente di identificare le criticità per prevenirle e le opportunità per svilupparle, cui segue la predisposizione di un piano di stakeholder engagement che ne preveda anche eventuali rischi e criticità. Detto piano si pone come primo obiettivo l’avvio di un percorso di accreditamento e consenso tra i soggetti che si occupano e seguono le tematiche di interesse del Gruppo. Nel corso dell’anno 2024 dell’attività di lobbying e dell’interlocuzione con le

⁴⁶ Circa 200 dipendenti formati nel periodo 2023-2024 tra dirigenti, quadri e impiegati.

⁴⁷ Organismo collegiale responsabile del processo di gestione delle segnalazioni, che ne valuta l’adeguatezza, suggerisce al Consiglio di Amministrazione gli eventuali interventi migliorativi sul processo, promuove le necessarie azioni di informazione e formazione rivolte alla popolazione aziendale. In ADR si compone dei Responsabili delle seguenti funzioni: Internal Audit, Human Capital, Organization- & Procurement, , General Counsel & Compliance, CFO, e Risk Governance & Compliance.

istituzioni nazionali ed europee sono stati trattati temi quali la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del settore nel contesto degli SDGs e dell'Agenda 2030, l'implementazione e l'impatto delle tecnologie avanzate e dell'intelligenza artificiale, l'intermodalità e le semplificazioni normative e autorizzative per la transizione energetica. Inoltre, quale interlocutore chiave per le istituzioni, ADR è stata invitata a partecipare a eventi governativi quale ad esempio la sessione di lavoro nell'ambito della riunione ministeriale in tema di turismo in occasione della Presidenza Italiana del G7.

I membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo eventualmente incaricati di sorvegliare sulla tematica dell'Influenza politica e attività di lobbying sono il Presidente e l'Amministratore Delegato (nominati con delibera dell'Assemblea del 20 aprile 2023) e i seguenti organi:

- Responsabile Anticorruzione;
- Internal Audit;
- Team Segnalazioni;
- Organismo di Vigilanza;
- Collegio Sindacale.

Tra i membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo che, nei due anni precedenti la nomina nel periodo di riferimento attuale, hanno ricoperto una posizione comparabile nella pubblica amministrazione (comprese le autorità di regolamentazione) figura l'attuale Presidente dal 2022 al 2023, il quale è stato Capo di Gabinetto del Ministro delle Funzione Pubblica.

Inoltre, ADR è iscritta nel:

- Registro dei rappresentanti di interessi della Camera dei deputati;
- Registro per la trasparenza del Parlamento Europeo.

ESRS G1-6

Prassi di pagamento

Il Gruppo ADR gestisce i propri processi di pagamento con l'obiettivo di mantenere solide relazioni con i fornitori. L'impegno del Gruppo al pagamento tempestivo dei fornitori testimonia la responsabilità finanziaria verso la propria filiera di approvvigionamento.

I termini contrattuali standard di pagamento del Gruppo ADR sono a 60 giorni, applicati al 74% del fatturato; la condizione di 30 giorni è applicata al 13% del fatturato relativo principalmente a utenze, start-up innovative, professionisti etc. Per la quota residuale del fatturato è applicata una condizione standard a 90 giorni.

Il tempo medio impiegato dal Gruppo ADR per pagare una fattura⁴⁸ è pari a 15 giorni, oltre il termine medio standard.⁴⁹

La % dei pagamenti effettuati entro i termini stabiliti contrattualmente⁵⁰ è pari al 24%, che sale al 78% nei 15 giorni successivi.

Alla fine dell'esercizio 2024 non vi sono procedimenti giudiziari pendenti dovuti a ritardi nei pagamenti.

6.4.2 CONTRIBUTO ALLO SVILUPPO DEL PAESE E ALLA CONNESSIONE LOCALE E GLOBALE

6.4.2.1 CONTRIBUTO ALLO SVILUPPO DEL PAESE



Principali KPIs

30.798

Valore Aggiunto totale generato condiviso (€/mln)

540.466

Occupazione totale generata dagli aeroporti di Roma (N.)

Gli aeroporti sono elementi essenziali della politica di sviluppo economico nazionale, regionale e locale poiché rappresentano un importante vantaggio concorrenziale per la promozione di un territorio: un aeroporto è sicuramente un motore di sviluppo per l'economia dell'area circostante, non solo in termini strettamente connessi alle attività di trasporto, ma soprattutto per l'intero sistema economico. Nel 2024 ADR ha svolto un'analisi d'impatto⁵¹ per valutare, in termini economici ed occupazionali, gli effetti prodotti dalla presenza degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sul sistema territoriale, locale e nazionale.

Due sono gli aspetti sui quali si è concentrata l'attenzione:

- rilevazione degli effetti attualmente prodotti dall'insieme dei servizi presenti negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, considerando tutte le imprese private e le attività pubbliche presenti nei sedimi e, se esterni, direttamente connesse con le attività degli scali;
- analisi delle ricadute generate dal turismo attivato grazie alla presenza degli aeroporti.

L'analisi si è focalizzata sulle interdipendenze settoriali per valutare gli impatti economici legati alla presenza degli aeroporti di Roma a livello locale e nazionale, utilizzando il modello Input-Output. Attraverso l'applicazione di questo

approccio e l'utilizzo delle matrici Input-Output relative all'economia italiana, pubblicate da Eurostat, l'analisi esamina le interazioni produttive tra i vari settori connessi alle attività aeroportuali. Vengono identificati tre tipi di impatto - diretto, indiretto e indotto - generati dalle attività degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Gli impatti diretti derivano dagli acquisti diretti legati alla gestione degli aeroporti e dei servizi di trasporto aereo. Gli impatti indiretti sono generati attraverso la catena di fornitura a monte delle attività dirette. Gli impatti indotti sono determinati dal circuito redditi-consumi innescato dagli impatti diretti e indiretti. Oltre a questi effetti, di tipo "caratteristico", lo studio include un'analisi dell'impatto catalitico, concentrata sulla valutazione quantitativa degli effetti nel settore del turismo e del commercio associati alla presenza degli aeroporti di Roma.

Nel complesso, gli effetti connessi alle attività caratteristiche si traducono in oltre 26 miliardi di euro di produzione e 11,12 miliardi di euro di valore aggiunto generati dalle attività collegate negli aeroporti (impatti diretti, indiretti e indotti). L'insieme delle attività On-Site e Off-Site ma funzionalmente connesse alla presenza degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino attivano nel complesso (diretto, indiretto, indotto) oltre 135.000 posizioni lavorative.

Come per l'attività caratteristica, è stato possibile misurare gli effetti prodotti dal turismo generato grazie alla presenza degli scali, ottenendo un valore aggiunto pari a circa 19,6 miliardi di euro nel 2024, di cui il 35% attivato direttamente, il 26% indirettamente e il 40% in maniera indotta. In totale sono oltre 405 mila le posizioni lavorative generate dalla spesa dei turisti stranieri che utilizzano Fiumicino e Ciampino per visitare l'Italia, di cui la maggior parte sono relative al settore del turismo e della ristorazione (oltre 160 mila addetti).

Complessivamente gli effetti derivanti dall'attività caratteristica e dal turismo generano in Italia un valore aggiunto pari a circa 30,8 miliardi di euro, di cui il 34% di tipo diretto, il 28% indirettamente, il 38% in modo indotto. Date le funzioni caratteristiche degli aeroporti, i settori attivati prevalentemente sono quello dei trasporti e quello turistico che valgono assieme più del 35,5% del valore aggiunto complessivo.

⁴⁸Per calcolare il tempo medio di pagamento e la percentuale di pagamenti allineata con il termine di pagamento standard, sono stati presi in considerazione i pagamenti effettuati verso i fornitori terzi da parte delle società del Gruppo ADR nell'esercizio 2024.

⁴⁹Condizione standard media pari a circa 60 giorni.

⁵⁰Vedi nota 48.

⁵¹L'analisi è stata condotta con il supporto di PTSCLAS, società di consulenza indipendente a capitale italiano, con oltre 60 anni di esperienza in settori chiave come la modernizzazione della Pubblica Amministrazione, telecomunicazioni, trasporti, energia, infrastrutture, cultura e turismo. Grazie a un approccio interdisciplinare e a tecniche di analisi consolidate, PTSCLAS si conferma un partner di riferimento per affrontare le sfide dello sviluppo economico, sociale e culturale in Italia e in Europa.

TABELLA 97 - Valore Aggiunto totale generato dagli aeroporti di Roma nel 2024 (in migliaia di euro)

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	Peso %
Agricoltura	-	380.372	324.781	705.153	2,3%
Industria	103.394	1.521.451	1.431.948	3.056.793	9,9%
Costruzione	-	126.543	131.939	258.481	0,8%
Commercio	1.422.505	729.013	2.109.666	4.261.184	13,8%
Trasporti - logistica	3.082.720	1.269.043	689.608	5.041.371	16,4%
Turismo, ristorazione	4.731.412	358.794	789.767	5.879.973	19,1%
Servizi per le imprese	130.354	2.703.830	1.885.319	4.719.502	15,3%
Servizi per l'abitare	12.235	1.010.306	3.152.811	4.175.352	13,6%
Servizi per le persone	863.008	527.567	1.309.239	2.699.814	8,8%
Totale	10.345.629	8.626.920	11.825.076	30.797.624	100,0%

La presenza degli aeroporti romani consente inoltre di attivare più di 540 mila posizioni lavorative, di cui il 41% direttamente e il 24% indirettamente tramite la catena di fornitura e la restante quota grazie all’attivazione del

circuito dei redditi-consumi. Il settore che ha tratto maggiori benefici è quello del turismo e della ristorazione, per via dell’effetto catalitico dei turisti transitati dagli aeroporti di Roma durante il 2024.

TABELLA 98 - Occupazione generata dagli aeroporti di Roma nel 2024 (posizioni)

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	Peso %
Agricoltura	-	17.191	14.615	31.805	5,9%
Industria	1.188	16.609	15.084	32.881	6,1%
Costruzione	131	4.073	3.814	8.019	1,5%
Commercio	35.550	10.493	36.288	82.331	15,2%
Trasporti - logistica	26.676	18.333	11.335	56.344	10,4%
Turismo, ristorazione	147.588	7.923	20.068	175.579	32,5%
Servizi per le imprese	2.575	44.597	26.318	73.490	13,6%
Servizi per l'abitare	18	1.501	4.678	6.197	1,1%
Servizi per le persone	10.369	10.873	52.579	73.821	13,7%
Totale	224.094	131.593	184.778	540.466	100,0%

Nel 2024 si evidenzia una forte crescita dell’impatto catalitico, sia nel valore aggiunto complessivo, che nell’occupazione, grazie al contributo delle componenti indirette e indotte, stimolate dall’incremento del traffico incoming estero avuto durante l’anno, rispetto al 2023. L’aumento del numero di passeggeri trasportati, in particolare di turisti stranieri, e la crescita della spesa turisti-

ca pro-capite hanno determinato un incremento del 67% dell’impatto catalitico generato dagli aeroporti di Roma, rispetto al 2023, nonostante un’inflessione della produzione delle imprese italiane, così come rilevato da ISTAT, operanti nel settore del trasporto aereo.

TABELLA 99 - Valore aggiunto generato dagli aeroporti di Roma – confronto 2023-24 (milioni di euro)

2023			2024	
	Caratteristico	Catalitico	Caratteristico	Catalitico
Diretto	4.135.641	3.779.043	3.516.095	6.829.534
Indiretto	3.254.274	2.684.930	3.587.437	5.039.482
Indotto	5.311.329	5.344.112	4.021.406	7.803.670
Totale	12.701.244	11.808.085	11.124.938	19.672.686

TABELLA 100 - Occupazione generata dagli aeroporti di Roma - confronto 2023-24 (posizioni lavorative)

2023			2024	
	Caratteristico	Catalitico	Caratteristico	Catalitico
Diretto	23.952	101.751	25.857	198.237
Indiretto	53.746	40.661	52.838	78.755
Indotto	83.778	84.295	56.464	128.314
Totale	161.476	226.707	135.160	405.307

6.4.2.2 CONNESSIONE LOCALE E GLOBALE

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 MDR-P
Politiche relative allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale

Nel 2024, il sistema aeroportuale di Roma ha raggiunto un nuovo record storico, accogliendo circa 53,1 milioni di passeggeri. La crescita significativa del traffico è stata evidente fin dall’inizio dell’anno, trainata dalla forte ripresa dei collegamenti a corto e medio raggio in Europa e dall’aumento dei flussi da e per il Nord America, con valori superiori sia al 2023 che al 2019. Inoltre, il 2024 ha visto l’attivazione di circa 32 nuove rotte, di cui 13 verso destinazioni mai servite in precedenza, e all’ingresso di sei nuove compagnie aeree.

I risultati del 2024 sono stati sostenuti anche da una politica commerciale finalizzata a stimolare l’allargamento della rete di collegamenti verso nuove destinazioni non precedentemente servite dal Sistema Aeroportuale di Fiumicino e Ciampino, collocando Roma Fiumicino tra i primi dieci aeroporti al mondo per connettività aerea internazionale.

ESRS 2 MDR-A

Azioni e risorse connesse allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale

ADR, in qualità di gateway di riferimento per il sistema Italia ed in ottica di sostenibilità, intraprende azioni mirate a sviluppare il network di destinazioni offerte così da utilizzare in modo efficiente la propria infrastruttura e garantire un incremento del network offerto a beneficio della mobilità romana e dell’ampia catchment area di riferimento ovvero dell’accessibilità del territorio servito anche a flussi turistici inbound e outbound.

Gli sviluppi sono perseguiti anche:

- favorendo il potenziamento del prodotto intermodale tra trasporto aereo e ferroviario per massimizzarne l’efficienza, al fine di ottimizzare i flussi di passeggeri e facilitare ulteriormente l’accesso all’aeroporto da altre aree del Paese;
- diversificando il portafoglio clienti, con l’acquisizione di nuove compagnie e la gestione ottimizzata di quelle operative, al fine di garantire una crescita solida, equa e sostenibile;
- stimolando la destagionalizzazione dei flussi per mantenere un’operatività ben distribuita nel corso dell’anno.

L'attività di ADR è tesa a sviluppare solide e durature operazioni con i primari player del settore, volte a creare sinergie e solide basi per le crescite future.

In questo contesto, anche il trasporto merci continua a svolgere un ruolo crescente, attraverso una proficua collaborazione tra ADR e i principali stakeholder del settore con l'obiettivo di consolidare il ruolo di Fiumicino quale piattaforma di riferimento nella gestione delle merci nel centro/sud Italia, a pieno servizio del più ampio sistema cargo nazionale.

Metriche e obiettivi

ESRS 2 MDR-T

Obiettivi connessi allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale

Nell'ambito della gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale, ADR si pone come obiettivo la crescita sostenibile della connettività aerea ricercando lo sviluppo su segmenti di mercato a maggior valore aggiunto che favoriscano il posizionamento strategico dello scalo e contribuiscano allo sviluppo economico e occupazionale del Paese.

ESRS 2 MDR-M

Metriche connesse allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale

Roma Fiumicino si colloca tra i primi dieci aeroporti al mondo per connettività aerea internazionale. Tale traguardo è stato riconosciuto da CNN travel (base dati: Cirium Analyzer), grazie alle oltre 230 destinazioni collegate direttamente da circa 100 compagnie aeree verso tutti i cinque i continenti.

Inoltre, per quanto riguarda la componente cargo, nel 2024 Roma Fiumicino ha gestito 265.857 tonnellate di merci, registrando una crescita del +44% rispetto al 2023 e del +43% rispetto al 2019, raggiungendo, così, i più alti volumi di sempre.

6.4.3 CENTRALITÀ DEL PASSEGGERO

6.4.3.1 QUALITÀ DEL SERVIZIO

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 MDR-P

Politiche relative alla centralità del passeggero

L'aeroporto di Roma-Fiumicino si distingue da anni come il miglior aeroporto europeo e uno dei leader mondiali in termini di qualità del servizio. L'impegno di ADR per la qualità si traduce nella costante garanzia di servizi di alto livello e nella verifica della soddisfazione dei clienti. ADR sviluppa soluzioni mirate a rispondere alle esigenze dei passeggeri, creando un'esperienza di valore che promuove relazioni durature.

Nello specifico, l'impegno di ADR viene declinato nella Linee Guida della Qualità che si basano su principi cardine quali:

- centralità del cliente;
- ricerca dell'eccellenza;
- innovazione;
- miglioramento dei processi;
- trasparenza;
- centralità delle risorse umane.

Le Linee Guida vengono recepite all'interno della Politica Integrata dei Sistemi di Gestione del Gruppo ADR, documento validato dall'Alta Direzione.

ADR si impegna a offrire servizi di eccellenza, allineati ai migliori standard internazionali. Il Gruppo utilizza vari strumenti per interagire con i clienti e misurare la qualità dei servizi offerti, implementando un sistema di monitoraggio costante, certificato UNI EN ISO 9001 dal 2007 e UNI ISO 10004 2019 dal 2020, per i seguenti campi di applicazione:

- progettazione ed erogazione di servizi di monitoraggio;
- definizione e redazione della Carta dei Servizi;
- gestione dei Minimi di Scalo;
- gestione dei Reclami;
- elaborazione, presentazione e comunicazione di dati (all'interno e all'esterno di ADR) relativi ad indagini oggettive e di customer satisfaction, inclusa l'“Airport Service Quality ASQ Survey”, condotta attraverso rilevazio-

- ni sul campo e sondaggi presso gli Aeroporti Leonardo da Vinci di Fiumicino e G.B. Pastine di Ciampino;
- monitoraggio della qualità percepita dalle compagnie aeree (vettori) rispetto ai servizi presenti nell'aeroporto di Fiumicino.

Tale sistema di monitoraggio è basato su tecniche statistiche definite, conformi alla circolare ENAC GEN 06, e su tecnologie avanzate che consentono risposte tempestive e mirate alle necessità dei clienti.

ADR realizza diverse attività per garantire un elevato livello di soddisfazione dei passeggeri:

- sondaggi per valutare la soddisfazione e analizzare le esigenze dei passeggeri;
- controlli oggettivi delle prestazioni erogate, confrontandole con standard nazionali e internazionali;
- partecipazione a programmi di benchmarking e rating internazionali per identificare il posizionamento rispetto ai competitor e agli aeroporti best in class;
- interventi continui di adeguamento e riqualifica delle strutture aeroportuali in risposta all'evoluzione delle esigenze dei clienti;
- sviluppo di “piani qualità” per l'identificazione e realizzazione di nuove iniziative, mantenendo elevati standard di servizio e migliorando la customer experience.

Il progresso di queste attività è oggetto di incontri periodici con stakeholder interni ed esterni, inclusa l'ENAC.

La Carta dei Servizi, che recepisce la normativa ENAC, viene aggiornata annualmente attraverso un processo che coinvolge tutti i soggetti interessati ai processi aeroportuali. Essa propone indicatori di qualità specifici per ogni tipologia di passeggero, con l'obiettivo di fornire informazioni sul livello di servizio raggiunto e sugli obiettivi di miglioramento per l'anno in corso.

ESRS 2 MDR-A

Azioni e risorse connesse alla centralità del passeggero

Le iniziative

In linea con gli anni passati e tenuto conto delle nuove esigenze dei passeggeri, anche nel 2024 ADR si è impegnata nell'individuazione di azioni volte sia al miglioramento dell'esperienza del passeggero su entrambi gli scali romani, resi

sempre più innovativi e sicuri, sia al mantenimento di elevati livelli di qualità, con strutture e servizi sempre più innovativi, sostenibili e volti a far vivere ai passeggeri un'esperienza eccellente.

La linea strategica di ADR è incentrata sulla realizzazione di un aeroporto sempre più smart e resiliente che, grazie all'introduzione di tecnologie all'avanguardia, consenta non solo di ridurre gli impatti ambientali e di gestire grandi volumi di passeggeri, anche in vista del Giubileo 2025, in modo fluido rapido e sicuro attraverso il miglioramento dei processi operativi, ma permetta anche al passeggero di vivere una Travel Experience di alto livello, iper-personalizzata in base ad esigenze e preferenze e senza soluzione di continuità, dalla partenza fino all'arrivo a destinazione.

Fiumicino

Interventi infrastrutturali

Nel 2024, a Fiumicino sono stati realizzati diversi interventi infrastrutturali volti a migliorare l'esperienza del passeggero, che si riportano di seguito.

Nell'area Airside, nel corso del 2024 sono stati rilasciati nuovi spazi a disposizione dei passeggeri in particolare:

- l'apertura di una sala preghiera multiconfessionale presso il molo E11-24 ha rafforzato l'attenzione verso le diverse esigenze culturali e religiose dei passeggeri, migliorando l'accoglienza e l'inclusività;
- la creazione di tre gate temporanei (A1-3) nell'ambito della riqualificazione del molo A1-10 ha garantito la continuità operativa durante i lavori, ottimizzando la gestione dei flussi;
- l'introduzione di una Pet Area in area imbarchi A ha risposto alla crescente domanda di servizi dedicati ai passeggeri con animali domestici, migliorando l'esperienza di viaggio ed integrandosi alle ulteriori aree già presenti al T3 e in area Landside;
- l'apertura di nuovi servizi igienici “All Welcome” in area imbarchi A31-52 e di un'area imbarchi aggiuntiva (E51-61) ha aumentato il comfort e la capacità di accoglienza dei terminal;
- la realizzazione di un'area lavoro dedicata nella zona commerciale A, in aggiunta alle ulteriori postazioni presenti presso l'aerostazione, pensata per i bisogni dei passeggeri business e non, ha rafforzato l'offerta di servizi personalizzati.

Inoltre, sono state effettuate le seguenti installazioni airside:

- inaugurato in area A un ulteriore Duty Free con apposita area dedicata a Parafarmacia che connette l'area imbarchi A e il T3/Area imbarchi E;
- nell'area di imbarchi E31-44 e in area A61-83 sono stati resi disponibili nuovi punti F&B, inoltre nell'area di imbarco A è stata realizzata presso la Food Court una terrazza F&B così da consentire ai passeggeri airside di poter godere di uno spazio all'aperto.

Sempre in ambito airside, a seguito di aggiudicazione del Bando Europeo del programma CEF, sono stati avviati i lavori per la realizzazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici airside degli Operatori Aeroportuali che effettuano attività di handling, a supporto della transizione verso modalità di trasporto più sostenibili, riducendo l'impatto ambientale delle attività di terra.

Nell'area landside nel corso del 2024 sono stati effettuati i seguenti interventi per l'erogazione del servizio al passeggero:

- l'ampliamento dei banchi check-in presso il Terminal 3 che ha aumentato la capacità operativa, migliorando la gestione dei flussi in periodi di alta stagione;
- la revisione del layout delle corsie stradali alla quota arrivi ha contribuito a una maggiore fluidità del traffico veicolare, migliorando l'accessibilità al terminal;
- l'installazione di nuove colonnine di ricarica per veicoli elettrici presso il parcheggio Multipiano B ha incentivato l'utilizzo di mezzi a basse emissioni, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- la climatizzazione dei camminamenti pedonali verso la stazione ferroviaria ha migliorato il comfort dei passeggeri, rafforzando l'integrazione intermodale;
- il supporto dato a RFI nell'ambito della ristrutturazione della stazione ferroviaria ha favorito l'intermodalità treno-aereo, incentivando soluzioni di mobilità sostenibile.

Servizi al passeggero e informazioni

In relazione ai servizi offerti ai passeggeri in ottica di miglioramento della loro permanenza in aeroporto, nelle aree di imbarco A ed E sono stati introdotti nuovi corner gioco per i passeggeri più piccoli, scacchiere e ulteriori forme di intrattenimento. Inoltre:

- l'aumento di numerosità di passeggeri gratuiti per le famiglie ha migliorato l'esperienza di viaggio per i passeg-

geri con bambini piccoli, consentendo una movimentazione agevole all'interno dell'aerostazione;

- le Pet Area dedicate hanno soddisfatto le esigenze dei passeggeri con animali domestici, rafforzando l'attenzione verso un'esperienza personalizzata;
- l'ampliamento della numerosità delle smoking cabin in area riconsegna bagagli e in area airside ha migliorato il comfort dei passeggeri.

Tra le ulteriori fonti di intrattenimento, nonché promozione culturale, per i passeggeri che transitano nello scalo di Fiumicino, si possono citare anche le esposizioni di diverse opere d'arte che si sono susseguite e aggiunte alle installazioni già presenti.

Coerentemente con l'impegno di ADR in tema di innovazione, sono stati introdotti dei totem digitali per l'informazione al passeggero, i quali consentono l'accesso alle mappe digitali dell'aerostazione con la web-app di indoor navigation che mappa le aree a quota arrivi ed esterne, comprensive di stazione, nonché i flussi transiti e terminanti.

Mentre in ottica di informativa al passeggero e digitalizzazione, è stato introdotto un chatbot disponibile sul canale whatsapp che consente di ricevere notifiche push sullo stato del proprio volo, nonché rispondere alle principali domande formulate dai passeggeri in aerostazione.

In ottica di sostenibilità e per incentivare l'intermodalità treno-aereo è stata attivata una postazione "Airport in the City" presso la stazione ferroviaria Roma Termini, che consente ai passeggeri ITA Airways di effettuare il check-in e rilascio del bagaglio direttamente in città e poter ritirare i bagagli direttamente a destinazione. Tale servizio è adoperabile anche dai passeggeri per la richiesta di informazioni.

Inoltre, sono state rese fruibili colonnine di ricarica per auto elettriche all'interno del parcheggio multipiano B e introdotte navette aeroportuali ad alimentazione elettrica, che consentono gratuitamente ai passeggeri di muoversi nel sedime aeroportuale e raggiungere anche i parcheggi Lunga Sosta. Infine, è stata avviata l'attività di installazione di beverini all'interno dell'aerostazione di Fiumicino rendendo disponibili punti di erogazione anche ad acqua calda per le differenti necessità dei passeggeri.

Per migliorare l'esperienza dei passeggeri di voli con destinazioni non-Schengen, in collaborazione con il Ministero dell'Interno e la Polizia di Stato, è stato possibile integrare sugli E-gates alle frontiere la lettura delle Carte d'Identità Elettroniche (CIE) italiane, in emigration verso destinazioni selezionate, ed in immigration (arrivi) senza vincoli circa il paese di provenienza. Inoltre, al fine di agevolare i passeggeri in transito con short connection è stata implementata, alla frontiera emigration (partenze), una "last call lane" adoperabile dai passeggeri con voli in procinto di decollo, che consente di ridurre i tempi di attesa in emigration.

Passeggeri PRM

Elevata attenzione e cura viene dedicata in particolare ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) e in generale alle tematiche di accessibilità per garantire il massimo comfort e la fruizione dei servizi offerti nei terminal. In tale ambito è stata ottenuta Accreditation Enhancement Accessibility Livello 1 dall'Associazione Airports Council International – ACI.

Inoltre, ADR Assistance ha messo a disposizione del proprio personale sedie a ruote motorizzate ed è stata svolta una sperimentazione per l'erogazione di sedie a ruote ad uso libero e gratuito per i passeggeri in area Extra-Schengen in partenza. Inoltre, sono stati rivisti i layout delle aree di accoglienza PRM, allo scopo di renderle più gradevoli, confortevoli e riconoscibili ed in ottica accessibilità è in corso la sperimentazione di un nuovo totem per la richiesta di assistenza PRM.

Ciampino

Per lo scalo di Ciampino sono state messe a terra una serie di attività volte ad incrementare il livello dei servizi al passeggero ed a uniformare lo scalo alle migliori pratiche di ADR. Tra queste attività in ambito sostenibilità sono state introdotte navette elettriche per l'erogazione del servizio gratuito di movimentazione dei passeggeri nel sedime e nuovi beverini per il refill di borracce da parte dei passeggeri. Inoltre, al fine di migliorare l'esperienza dei passeggeri: sono state ultimate le attività di rifacimento della pavimentazione landside dell'aerostazione; introdotte nuove sedute elettrificate in area B - Extra Schengen e sono state implementate nuove pareti di segregazione dell'area taxi che aumentano la sicurezza e il comfort dell'area.

ESRS 2 MDR-T

Azioni e risorse connesse alla centralità del passeggero

Per quel che concerne la qualità del servizio e la centralità del passeggero, ADR si impegna a operare costantemente ai massimi standard qualitativi, mantenendo nel futuro il rating 5 Stelle insignito da Skytrax e mantenendo una soddisfazione dei passeggeri ai sensi del rating ACI maggiore a 4,4.

ESRS 2 MDR-M

Metriche connesse alla centralità del passeggero

Principali KPIs

Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi

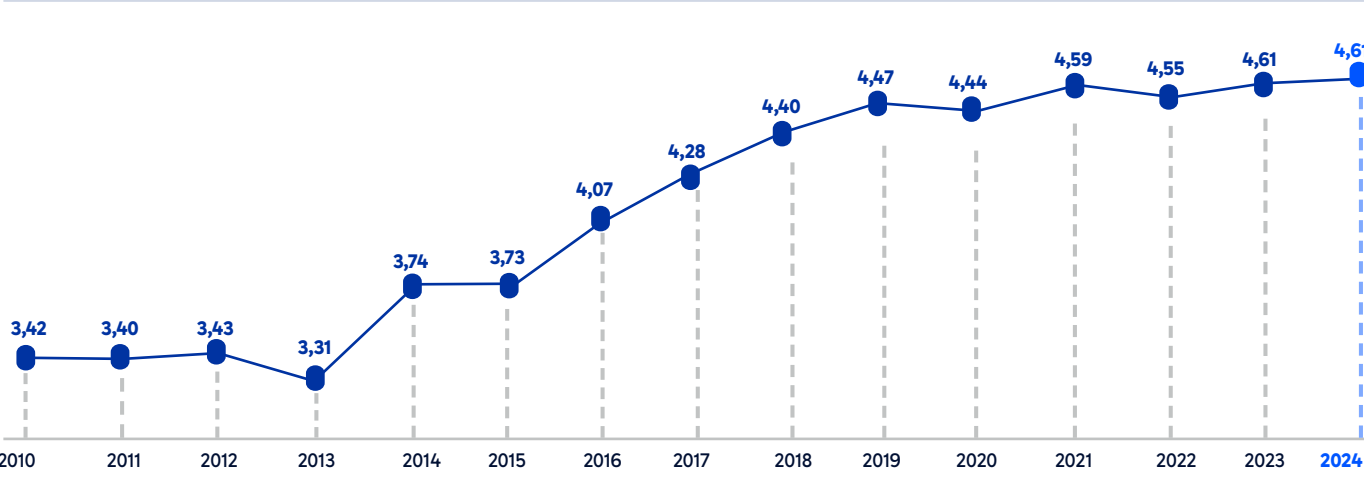


La soddisfazione dei passeggeri e i livelli di servizio erogati

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. Tali strumenti si concretizzano in:

- misurazioni performance operative;
- sondaggi;
- canali di ascolto;
- misurazione del NET Promoter Score (NPS);
- benchmarking e rating internazionali (si veda grafico che segue).

GRAFICO 11 - Survey ACI World – Airport Service Quality. Indice Overall Satisfaction 2010-2024 (FCO)⁵² Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente)



Nelle schede seguenti si presentano i risultati, per l'anno 2024, relativi ai principali indicatori di qualità del servizio contenuti nella Carta dei servizi Fiumicino e Ciampino,

monitorati attraverso misurazioni oggettive e sondaggi sui passeggeri secondo metodologie e metriche conformi alla circolare ENAC GEN 06.

TABELLA 100 - Principali indicatori Qualità del servizio di Fiumicino

Fiumicino	U.M ⁵³	2024
Attesa in coda al banco check-in common per voli non sensibili + dedicati	Tempo 90% dei casi	7,5
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano	Tempo 90% dei casi	4,3
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito nazionale	Tempo 90% dei casi	24,4
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Schengen	Tempo 90% dei casi	28,0
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Extra-Schengen (narrow body)	Tempo 90% dei casi	30,6
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Extra-Schengen (wide body)	Tempo 90% dei casi	50,1
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	% voli puntuali sul tot. voli in partenza	65,2
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	97,3
Percezione sul comfort dell'aeroporto nel complesso	% passeggeri soddisfatti	97,1
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% passeggeri soddisfatti	97,3
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% passeggeri soddisfatti	95,6
Percezione del tempo di attesa al check-in	% passeggeri soddisfatti	95,9
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza	% passeggeri soddisfatti	96,6

⁵²Fonte: ACI World – Airports Council International: Airport Service Quality - Survey Report. ACI World misura la qualità percepita dai passeggeri in oltre 300 aeroporti nel mondo. Vengono monitorati in modo continuativo 32 differenti parametri della qualità percepita del servizio, riguardanti: Overall Satisfaction, Arrival at the airport, Check-In, Security, Border Control, Shopping/ Dining, Gate areas; Throughout the airport; Airport atmosphere. ACI è un'associazione senza fini di lucro di operatori aeroportuali civili costituita nel 1991 e con sede a Montréal.

⁵³In linea con quanto definito da ENAC in merito agli indicatori da pubblicare in Carta dei Servizi, il tempo nel 90% è calcolato considerando i coefficienti di espansione alla popolazione, mentre la % dei passeggeri soddisfatti rappresenta la quota dei passeggeri che, sulla base dei sondaggi che prevedono una scala di valutazione compresa tra 1(pessimo) e 6(eccellente), esprimono valutazioni positive (4-5-6) rispetto al totale interviste.

TABELLA 101 - Principali indicatori Qualità del servizio di Ciampino

Ciampino	U.M ⁵⁴	2024
Attesa in coda al banco check-in	Tempo 90% dei casi	13,3
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano	Tempo 90% dei casi	3,1
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on	Tempo 90% dei casi	22,3
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	% voli puntuali sul tot. voli in partenza	74,0
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	92,7
Percezione sul comfort dell'aeroporto nel complesso	% passeggeri soddisfatti	90,8
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% passeggeri soddisfatti	93,2
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% passeggeri soddisfatti	92,3
Percezione del tempo di attesa al check-in	% passeggeri soddisfatti	92,9
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza	% passeggeri soddisfatti	92,7

6.4.3.2 BUSINESS CONTINUITY

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 MDR-P

Politiche relative alla business continuity

La posizione di miglior aeroporto d'Europa conseguita da ADR negli ultimi anni è il risultato dello sforzo di continuo miglioramento al quale il Gruppo si ispira nel perseguire i propri obiettivi, del confronto con il contesto interno ed esterno all'organizzazione e del perseguire gli interessi dei propri stakeholder, tra i quali hanno un ruolo centrale i passeggeri.

La centralità del Cliente/Passaggero, infatti, ha rilevanza sia nelle decisioni di sviluppo del Gruppo sia nell'impegno profuso per garantire la continuità delle attività connesse e complementari alla gestione aeroportuale.

Il rischio di continuità è uno dei rischi più impattanti per il business di ADR; per questo motivo il Gruppo, a partire dal 2021, ha sviluppato un Sistema di Gestione della Business Continuity (BCMS) che, applicato inizialmente ai soli processi operativi di scalo, si è evoluto nel tempo e oggi copre tutti i processi e le attività aziendali.

L'obiettivo del Sistema di Gestione della Business Continuity è identificare le opportune misure, sia preventive che correttive,

per garantire una risposta efficace ai potenziali eventi avversi. Il BCMS è costituito dall'insieme di metodologie, procedure e piani aventi l'obiettivo di consentire al Gruppo ADR di erogare i propri servizi al livello predefinito di qualità anche a seguito di eventi di business interruption, salvaguardando così gli interessi degli stakeholder in termini di: continuità operativa, brand reputation e rispetto della compliance normativa con particolare riguardo agli aspetti di salute e sicurezza dei passeggeri e degli operatori aeroportuali.

Il Modello, basato su un approccio risk-based, è integrato nei processi di Risk Management ed è organico con i processi operativi di gestione aeroportuale ai quali si affianca andando ad integrare, ove necessario, i presidi e le misure di continuità. Il framework del BCMS è strutturato secondo le seguenti fasi di gestione dell'evento:

- Pre-Event: comprende tutte le attività svolte sia preventivamente sia periodicamente al fine di rafforzare il livello di resilienza del business e ridurre il rischio che eventi di interruption possano verificarsi;
- During the event: comprende la gestione dell'evento avverso in linea con le indicazioni riportate nei diversi Piani e Procedure di Emergenza tipiche del business aeroportuale;
- Post-Event: comprende, in chiave di miglioramento continuo, la root cause analysis dell'evento avverso inclusi gli spunti di riflessione per individuare eventuali aree di miglioramento.

⁵⁴In linea con quanto definito da ENAC in merito agli indicatori da pubblicare in Carta dei Servizi, il tempo nel 90% è calcolato considerando i coefficienti di espansione alla popolazione, mentre la % dei passeggeri soddisfatti rappresenta la quota dei passeggeri che, sulla base dei sondaggi che prevedono una scala di valutazione compresa tra 1(pessimo) e 6(eccellente), esprimono valutazioni positive (4-5-6) rispetto al totale interviste.

Inoltre, nell'ottica di salvaguardare gli interessi degli stakeholder, il Gruppo ADR ha posto una particolare attenzione nelle misure da adottare in caso di evento di crisi disciplinando specifici ruoli e collegate responsabilità, nonché i relativi processi gestionali e di comunicazione. È in quest'ambito che si inquadra l'individuazione di un Business Continuity Coordinator e l'attivazione di un Comitato di Crisi composto dal Top Management del Gruppo e avente potere decisionale.

A testimonianza dell'attenzione posta sul tema della continuità operativa, nel 2024, è stata istituita l'unità organizzativa denominata Business Resilience che, nell'ambito della Funzione Risk, Governance & Compliance ha l'obiettivo di assicurare il mantenimento e l'evoluzione del BCMS, monitorare gli scenari di rischio di interruption e redigere i collegati piani di contingency (piano di gestione della crisi, check-list operative, ecc.), assicurare l'identificazione e il monitoraggio dei rischi strategici emergenti nel lungo periodo mediante l'analisi dei cosiddetti megatrend (climate change, aging world population, etc.).

ESRS 2 MDR-A

Azioni e risorse connesse alla business continuity

In continuità con gli anni precedenti, nel 2024 ADR ha rinnovato il suo impegno nel garantire la business continuity realizzando le seguenti iniziative:

Business Impact Analysis (BIA) e Risk Assessment (RA):

La BIA svolta periodicamente è mirata a identificare la criticità dei processi aziendali e delle relative risorse a supporto (sistemi IT/OT, Fornitori, Risorse Umane). Nel corso dell'anno sono stati analizzati 240 processi che, in base al recovery time objective⁵⁵ indicato, sono stati univocamente classificati per livello di criticità in ottica di busness continuity (da “uninterruptible”: elevata criticità a “low critical”: non critici). A valle di tale mappatura, il RA ha valutato la resilienza aziendale rispetto ad 82 scenari di rischio potenziale identificando le aree di miglioramento sulle quali intervenire con approfondimenti e azioni specifiche.

Piani di Resilienza: Nell'ambito della BIA sono mappate anche le risorse critiche, cioè quelle la cui indisponibilità può determinare un'interruption. In questa chiave, i Piani di Resilienza rispondono all'esigenza di definire con anticipo azioni di back up da porre in essere in caso di assenza di tali risorse al fine di assicurare la continuità dei processi core in ogni situazione di disruption.

Modello Terze Parti: In considerazione della granularità delle attività a monte e a valle della value chain del Gruppo ADR e con l'obiettivo di assicurare la regolarità dei servizi offerti al passeggero, è stato implementato un Modello di BC che si estende anche alla gestione delle Terze Parti con lo scopo di assicurare una continuous supply anche mediante specifici audit sulla resilienza dei fornitori. La fase di test (Fase I) è stata avviata ad aprile 2024 e si concluderà entro la fine dell'esercizio.

Piano straordinario di Business Resilience - Infrastrutture:

La summer 2024 è stata caratterizzata dalla combinazione di elevati volumi di traffico passeggeri ed estesa presenza di cantieri all'interno delle aree di Terminal. In tale contesto ogni situazione di interruption può avere elevato impatto sulla sicurezza; pertanto, con l'obiettivo di migliorare la capacità di reazione dell'azienda a fronte di potenziali rischi in termini di continuity sono stati mappati i principali scenari di discontinuità derivanti dalla normale conduzione delle attività operative. In tale ottica è stata verificata la presenza e l'adequatezza dei piani di contingency vigenti ed individuate ulteriori aree di miglioramento da indirizzare con specifiche iniziative.

Certificazione ISO 22301:2019 - Business Continuity:

A testimonianza dell'impegno nei confronti del passeggero, ADR ha certificato ai sensi della ISO 22301:2019 le attività di monitoraggio dei processi operativi core dello scalo di Fiumicino gestite attraverso l'AirPort Operation Center (APOC) che assicura la continuity operativa attraverso la pianificazione di risorse, il coordinamento interfunzionale operations, la supervisione e la gestione delle interruption/disruption. Annualmente vengono eseguiti approfondimenti sulla solidità dei presidi per la continuità operativa con specifico riguardo ai fornitori, sistemi, sedi e risorse umane, fornendo così un quadro sempre dettagliato della situazione attuale. La continuity delle operazioni è inoltre testata con esercitazioni sia in modalità table top che full scale scenario.

Modello di Controllo: Data la complessità del business gestito, ADR ritiene la resilienza informatica un tema centrale nello sviluppo delle sue attività e nell'erogazione dei propri servizi. Per assicurare la continuità delle applicazioni critiche o il loro rapido ripristino a fronte di specifici eventi di interruzione, la Società pone in essere in via continuativa un insieme di misure volte ad assicurare rapida risposta a fronte del manifestarsi di potenziali minacce informatiche. In questa chiave vanno

quindi lette le seguenti iniziative: adozione di soluzioni automatizzate per la gestione automatica/continuativa dei test di cybersicurezza; consolidamento della gestione dei sistemi IT e OT in un unico Data Center gestito da ICT, effettuazione di test periodici ed esercitazioni di disaster recovery. Con l'obiettivo, inoltre, di assicurare l'efficace implementazione delle misure di sicurezza informatica, ADR ha istituito un Cyber Security Steering Committee.

Action Plan: A seguito di eventi avversi o near miss viene attivata una fase di analisi mirata a ricostruire le root cause dello stesso e a identificare le successive azioni da indirizzare agli Owner di Linea per la loro implementazione. Il monitoraggio sullo stato di avanzamento dell'implementazione viene condotto da Business Resilience.

Metriche e obiettivi

ESRS 2 MDR-T

Obiettivi connessi alla business continuity

Il Gruppo ADR si impegna a rafforzare la resilienza informatica dell'infrastruttura aeroportuale, adottando misure avanzate di cybersecurity in linea con il framework NIST. L'obiettivo è raggiungere il livello massimo di maturità (4/4) entro il 2030, garantendo la protezione dei sistemi critici e la continuità operativa attraverso un approccio strutturato di gestione del rischio e miglioramento continuo.

ESRS 2 MDR-M

Metriche connesse alla business continuity

Nell'ambito della definizione degli obiettivi aziendali, ADR considera attentamente il contesto sia interno che esterno all'organizzazione, mantenendo un dialogo costruttivo con la vasta comunità degli stakeholder e promuovendo i suoi valori fondamentali di inclusività, passione, integrità e audacia. In questo contesto, l'aeroporto, in quanto polo attrattivo, coinvolge una varietà di portatori di interesse, inclusi azionisti, management e dipendenti, passeggeri, vettori, operatori, fornitori e appaltatori, enti istituzionali e la comunità territoriale.

Gli obiettivi che ADR si è prefissata al fine di salvaguardare la continuità dei propri processi aziendali sono:

- la messa in sicurezza per garantire l'incolumità di passeggeri e persone, nonché degli asset critici;
- il ripristino operatività per riattivare le risorse danneggiate o

- perse a causa dell'evento avverso assicurando un ritorno progressivo all'operatività ordinaria;
- la comunicazione efficace per assicurare una comunicazione diretta e trasparente nella gestione delle situazioni critiche.

Nel 2024, per lo scalo di Fiumicino, ADR ha sviluppato un sistema di “indicatori soglia” collegati alla performance operativa aventi l'obiettivo di intercettare, anticipandoli, gli eventi di potenziale interruption/disruption che possono influenzare l'operatività degli scali gestiti (progetto pilota summer '24). Tali indicatori forniscono una visione chiara e tempestiva delle potenziali minacce, offrendo l'opportunità di prevedere una risposta mirata a minimizzare l'impatto sulla complessiva esperienza del passeggero con i seguenti benefici:

- intercettare nuove aree di rischio prima che ci siano interruption;
- adottare misure preventive di mitigazione;
- aumentare la consapevolezza in merito a specifici temi sensibili.

Sulla base del superamento delle soglie definite per ogni indicatore è possibile attivare linee di intervento in relazione all'importanza/severity della minaccia rilevata:

- coinvolgimento delle Funzioni operative aziendali per ricostruzione della root cause e definizione di misure di mitigazione;
- intensificazione dell'attività di monitoraggio degli eventi e registrazione dei relativi impatti.

Garantire un'esperienza di viaggio fluida e senza interruzioni è essenziale per la missione aziendale, per questo il sistema di monitoraggio descritto si completa anche con le strategie di comunicazione e assistenza ai passeggeri, assicurando che siano sempre informati e supportati durante il loro viaggio.

Limitatamente al processo di certificazione delle attività di monitoraggio dell'AirPort Operation Center (APOC) dello scalo di Fiumicino, sono stati inoltre definiti specifici indicatori per il monitoraggio della performance (ad esempio esito dei test periodicamente effettuati, n° persone coinvolte nelle sessioni di training) periodicamente monitorati dal Referente del Sistema di Gestione della Continuità Operativa (SGCO) e dal Referente del coordinamento del Sistema di Gestione Integrato. I dati raccolti sono parte integrante del set documentale considerato dall'Ente di Certificazione (TUV) per il rilascio/mantenimento della certificazione.

⁵⁵Tempo necessario per il pieno recupero dell'operatività di un sistema o di un processo.

6.5

Allegati tecnici

ESRS CONTENT INDEX

ESRS	Richieste di informativa		Paragrafo
Informazioni generali			
ESRS 2	BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	6.1.1
ESRS 2	BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	6.1.1
ESRS 2	GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	6.1.3
ESRS 2	GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	6.1.3
ESRS 2	GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	6.1.3
ESRS 2	GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	6.1.3
ESRS 2	GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	6.1.3
ESRS 2	SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	6.1.2
ESRS 2	SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	6.1.2
ESRS 2	SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	6.1.2 /6.2.1
ESRS 2	IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	6.1.4 /6.2.1
ESRS 2	IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	6.1.4
Informazioni ambientali			
ESRS E1	E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	6.2.1
ESRS E1	E1-2 MDR-P	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.2.1
ESRS E1	E1-3 MDR-A	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	6.2.1
ESRS E1	E1-4 MDR-T	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.2.1
ESRS E1	E1-5 MDR-M	Consumo di energia e mix energetico	6.2.1
ESRS E1	E1-6 MDR-M	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	6.2.1
ESRS E1	E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	6.2.1
ESRS E2	E2-1 MDR-P	Politiche relative all'inquinamento	6.2.2
ESRS E2	E2-2 MDR-A	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	6.2.2
ESRS E2	E2-3 MDR-T	Obiettivi connessi all'inquinamento	6.2.2
ESRS E2	E2-4 MDR-M	Inquinamento di aria, acqua e suolo	6.2.2
Entity Specific 1	MDR-P	Inquinamento acustico	6.2.3
Entity Specific 1	MDR-A	Inquinamento acustico	6.2.3
Entity Specific 1	MDR-T	Inquinamento acustico	6.2.3
Entity Specific 1	MDR-M	Inquinamento acustico	6.2.3
Informazioni sociali			
ESRS S1	S1-1 MDR-P	Politiche relative alla forza lavoro propria	6.3.1
ESRS S1	S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	6.3.1
ESRS S1	S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	6.3.1
ESRS S1	S1-4 MDR-A	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	6.3.1

ESRS S1	S1-5 MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.1
ESRS S1	S1-6 MDR-M	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	6.3.1
ESRS S1	S1-7 MDR-M	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	6.3.1
ESRS S1	S1-8 MDR-M	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	6.3.1
ESRS S1	S1-9 MDR-M	Metriche della diversità	6.3.1
ESRS S1	S1-10 MDR-M	Salari adeguati	6.3.1
ESRS S1	S1-11 MDR-M	Protezione sociale	6.3.1
ESRS S1	S1-12 MDR-M	Persone con disabilità	6.3.1
ESRS S1	S1-13 MDR-M	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	6.3.1
ESRS S1	S1-14 MDR-M	Metriche di salute e sicurezza	6.3.1
ESRS S1	S1-15 MDR-M	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	6.3.1
ESRS S1	S1-16 MDR-M	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	6.3.1
ESRS S1	S1-17 MDR-M	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	6.3.1
ESRS S2	S2-1 MDR-P	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	6.3.2
ESRS S2	S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	6.3.2
ESRS S2	S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	6.3.2
ESRS S2	S2-4 MDR-A	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	6.3.2
ESRS S2	S2-5 MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.2
ESRS S3	S3-1 MDR-P	Politiche relative alle comunità interessate	6.3.3
ESRS S3	S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	6.3.3
ESRS S3	S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	6.3.3
ESRS S3	S3-4 MDR-A	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	6.3.3
ESRS S3	S3-5 MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.3
Informazioni di governance			
ESRS G1	G1-1 MDR-P	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	6.4.1
ESRS G1	G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	6.4.1
ESRS G1	G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	6.4.1
ESRS G1	G1-4 MDR-M	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	6.4.1
ESRS G1	G1-5 MDR-M	Influenza politica e attività di lobbying	6.4.1
ESRS G1	G1-6 MDR-M	Prassi di pagamento	6.4.1
Entity Specific 2	MDR-P	Contributo allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale	6.4.2.
Entity Specific 2	MDR-A	Contributo allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale	6.4.2.
Entity Specific 2	MDR-T	Contributo allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale	6.4.2.
Entity Specific 2	MDR-M	Contributo allo Sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale	6.4.2.
Entity Specific 3	MDR-P	Centralità del passeggero	6.4.3
Entity Specific 3	MDR-A	Centralità del passeggero	6.4.3
Entity Specific 3	MDR-T	Centralità del passeggero	6.4.3
Entity Specific 3	MDR-M	Centralità del passeggero	6.4.3

ELEMENTI DI INFORMAZIONE DI CUI AI PRINCIPI TRASVERSALI E TEMATICI DERIVANTI DAL DIRITTO DELL'UE

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS 2 GOV-1, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.1.3
ESRS 2 GOV-1, paragrafo 21, lettera e			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.1.3
ESRS 2 GOV-4, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10				Materiale, par. 6.1.3
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non materiale
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non materiale
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non materiale
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non materiale
E SRS E1-1, paragrafo 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-1, paragrafo 16, lettera g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Non materiale
ESRS E1-4, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par.6.2.1
ESRS E1-5, paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5				Materiale, par.6.2.1
ESRS E1-5, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5				Materiale, par.6.2.1
ESRS E1-5, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6				Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-6, paragrafo 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE)	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par.6.2.1

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS E1-6, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-7, paragrafo 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-9, paragrafo 66			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Soggetto a phase-in
ESRS E1-9, paragrafo 66, lettera a) e paragrafo 66, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione			Soggetto a phase-in
ESRS E1-9, paragrafo 67, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione			Soggetto a phase-in
ESRS E1-9, paragrafo 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Soggetto a phase-in
ESRS E2-4, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3				Soggetto a phase-in
ESRS E3-1, paragrafo 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7				Non materiale
ESRS E3-1, paragrafo 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8				Non materiale
ESRS E3-1, paragrafo 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non materiale
ESRS E3-4, paragrafo 28, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2				Non materiale
ESRS E3-4, paragrafo 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1				Non materiale
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7				Non materiale
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10				Non materiale
ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14				Non materiale

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS E4-2, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11				Non materiale
ESRS E4-2, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non materiale
ESRS E4-2, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15				Non materiale
ESRS E5-5, paragrafo 37, lettera d)	allegato I, tabella 2, indicatore n. 13				Non materiale
ESRS E5-5, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9				Non materiale
ESRS 2 – SBM3 – S1, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13				Non materiale
ESRS 2 – SBM3 – S1, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12				Non materiale
ESRS S1-1, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-1, paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-1, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11				Non materiale
ESRS S1-1, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1				Materiale, par.6.3.1
ESRS S1-3, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5 I				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-14, paragrafo 88, lettere b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-14, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-16, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-16, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-17, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7				Materiale, par. 6.3.1
ESR S1-17, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.1
ESRS 2 SBM-3 – S2, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13				Non materiale
ESRS S2-1, paragrafo 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par.6.3.2

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS S2-1, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4				Materiale, par. 6.3.2
ESRS S2-1, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.2
ESRS S2-1, paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.2
ESRS S2-4, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				Materiale, par. 6.3.2
ESRS S3-1, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par. 6.3.3
ESRS S3-1, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.3
ESRS S3-4, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				Materiale, par. 6.3.3
ESRS S4-1, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Non materiale
ESRS S4-1, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Non materiale
ESRS S4-4, paragrafo 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				Non materiale
ESRS G1-1, paragrafo 10, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15				Non materiale
ESRS G1-1, paragrafo 10, lettera d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6				Materiale, par. 6.4.1
ESRS G1-4, paragrafo 24, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Materiale, par. 6.4.1
ESRS G1-4, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16				Materiale, par. 6.4.1

6.6 Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione di Sostenibilità



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

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

Conclusioni

Ai sensi dell'art. 8, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito anche il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*"limited assurance engagement"*) della rendicontazione di sostenibilità del Gruppo Aeroporti di Roma (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione di sostenibilità del Gruppo Aeroporti di Roma relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, di seguito anche "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo 6.2.4 *Tassonomia EU* della rendicontazione di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (di seguito anche "Regolamento Tassonomia").

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi del Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia) sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità" della presente relazione.

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512897
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio Internazionale sulla Gestione della Qualità (ISQM Italia 1) in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Altri aspetti

Le informazioni comparative presentate nella rendicontazione di sostenibilità riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022 non sono state sottoposte a verifica.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per la rendicontazione di sostenibilità

Gli Amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (di seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo 6.1.4 *L'analisi di doppia materialità* della rendicontazione di sostenibilità.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo 6.2.4 *Tassonomia EU*.

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli Amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli Amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

L'informativa fornita dal Gruppo in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle di Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa delle informazioni utilizzate per definire le informazioni sulle emissioni di Scope 3, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. 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 degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. 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 o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione di sostenibilità.

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Aeroporti di Roma S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi e opportunità ("IRO") rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito a eventuali elementi contraddittori emersi che possono evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dal Gruppo nel processo di valutazione della rilevanza. In particolare, prevalentemente attraverso indagini, osservazioni e ispezioni, abbiamo compreso come il Gruppo:



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- ha tenuto conto degli interessi e delle opinioni dei portatori d'interesse coinvolti;
- ha identificato gli IRO relativi alle questioni di sostenibilità, e ne abbiamo riscontrato la coerenza con la nostra conoscenza del Gruppo e del contesto in cui opera;
- ha definito e valutato gli IRO rilevanti attraverso l'analisi delle soglie di rilevanza qualitative e quantitative dallo stesso determinate.
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione di sostenibilità, ivi inclusa l'analisi del perimetro di rendicontazione attraverso interviste e colloqui con il personale del Gruppo e svolgimento di limitate verifiche documentali;
- identificazione dell'informativa associata ad un rischio di errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure a livello di Gruppo, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati, tra cui:
 - svolgimento di indagini e limitate verifiche con riferimento alle informazioni qualitative e, in particolare, alle politiche, alle azioni e agli obiettivi inerenti alle questioni di sostenibilità;
 - svolgimento di procedure di analisi comparativa, ispezioni, osservazioni e ricalcoli su base campionaria con riferimento alle informazioni quantitative anche tramite acquisizione di riscontri documentali;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato del Gruppo ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio consolidato stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della conformità agli ESRS della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione di sostenibilità;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Roma, 3 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

7.

Eventi
successivi

7. Eventi successivi

DATI DI TRAFFICO

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 28 febbraio 2025), al fine di fornire un aggiornamento sulla crescita del traffico aereo. Da inizio anno, negli

scali di Fiumicino e Ciampino, i passeggeri trasportati sono aumentati del +8,7% rispetto al 2024, mentre i movimenti aerei aumentano del +6,5%.

TABELLA 102 - Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 28 febbraio 2025⁵⁶

	1° gennaio – 28 febbraio 2025	1° gennaio – 29 febbraio 2024	Delta %
Movimenti (n°)	50.216	47.158	+6,5%
Fiumicino	44.128	40.836	+8,1%
Ciampino	6.088	6.322	-3,7%
Passeggeri (n°)	7.083.156	6.517.025	+8,7%
Fiumicino	6.465.434	5.908.083	+9,4%
Ciampino	617.722	608.942	+1,4%
Merci (tons)	32.732	34.607	-5,4%
Fiumicino	31.183	32.240	-3,3%
Ciampino	1.549	2.367	-34,5%

Di seguito l'andamento per i singoli aeroporti:

Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 28 febbraio 2025, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico poco sotto i 6,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +9,4% rispetto allo stesso periodo del 2024. I movimenti aerei hanno registrato una crescita pari al +8,1% verso il 2024.

In questo arco di tempo sono transitati in media quasi 110 mila passeggeri al giorno, contro i 100 mila circa dello stesso periodo del 2024.

Il traffico domestico, con oltre 1,4 milioni di passeggeri, è in crescita del +3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Il traffico internazionale registra una crescita percentuale pari al +11% e registra un volume di oltre 5 milioni di passeggeri.

Ciampino

Anche lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio – 28 febbraio 2025, un traffico superiore al 2024 (+1,4%) con un numero di passeggeri transitati pari a circa 618 mila. Nel dettaglio i movimenti commerciali hanno registrato un decremento del -2,7% a fronte di un decremento totale dei movimenti pari al -3,7% nel periodo considerato. Nel 2024 si sono registrati una media di 105,4 voli al giorno contro i 103,2 del 2025. Pertanto la crescita dei passeggeri è stata determinata da un aumento del Load Factor che nel 2025 ha segnato un valore medio dell'88%, circa +2 p.p. vs il 2024.

ALTRI EVENTI SUCCESSIVI

- In data 20 gennaio 2025, ADR ha inaugurato la nuova Solar Farm, il più grande impianto fotovoltaico in autoconsumo in uno scalo europeo e tra i più estesi a livello globale realizzato all'interno di un confine aeroportuale, posizionato lungo il lato Est della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino. L'impianto si estende per quasi 2,5 km ed è composto da circa 55.000 pannelli in silicio monocristallino che, grazie ad una potenza di 22 MWp, consentiranno allo scalo di produrre annualmente energia rinnovabile per circa 32 GWh.
- Nel mese di gennaio 2025, è intervenuto il closing dell'operazione di acquisto da parte di Deutsche Lufthansa AG di una quota del 41% del capitale in ITA Airways, decretando l'ingresso ufficiale della compagnia italiana nel Gruppo Lufthansa.
- L'art. 14 del D. Lgs. n. 192/2024 ha riaperto, in via straordinaria, i termini per l'affrancamento delle riserve in sospensione d'imposta ancora sussistenti nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 e che residuano al termine dell'esercizio 2024, previo il pagamento di un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e dell'IRAP con aliquota del 10%. Il Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025 ha, quindi, approvato l'affrancamento della quota della Riserva sovrapprezzo azioni in sospensione d'imposta, pari a 355 milioni di euro. L'imposta sostitutiva sarà liquidata nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta 2024 e versata in quattro rate annuali di pari importo, a partire dalla data di scadenza del versamento a saldo delle imposte 2024. L'ambito di efficacia dell'operazione è stato individuato anche in coerenza con i chiarimenti resi disponibili dall'Agenzia delle Entrate con riferimento ad altri regimi di affrancamento.
- Su proposta del Consiglio di Amministrazione del 27 gennaio 2025, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 13 febbraio 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 747,9 milioni di euro a titolo di dividendo, da trarre per 667,4 milioni di euro dalla Riserva sovrapprezzo azioni, e 80,5 milioni

di euro dagli utili portati a nuovo inclusi nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 12,02 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 24 febbraio 2025 e pagamento il 26 febbraio 2025.

- In data 3 febbraio 2025, ADR ha acceso due strumenti finanziari derivati di tipo interest rate swap forward starting, finalizzati alla sterilizzazione del rischio di fluttuazioni del tasso di interesse su futuro indebitamento finanziario. Gli strumenti hanno un nozionale complessivo di 200 milioni di euro, data di partenza 15 maggio 2025 e durata 7 anni.
- In data 21 febbraio 2025, è stata integralmente erogata la linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta il 4 ottobre 2022.
- In data 10 marzo 2025, l'aeroporto di Fiumicino, per l'ottavo anno consecutivo, è stato decretato, con un punteggio 4,61 (scala da 1 a 5,) miglior scalo d'Europa per il 2024, nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri nel sondaggio "Airport Service Quality" (ASQ) condotto dall'Airport Council International (ACI) World. Inoltre, tra i più grandi Hub Internazionali, l'aeroporto di Fiumicino, insieme a Singapore, si è aggiudicato tutte le categorie di premi: "Airport with the Most Dedicated Staff in Europe", "Easiest Airport Journey in Europe", "Most Enjoyable Airport in Europe" e "Cleanest Airport in Europe". L'aeroporto di Ciampino, per il secondo anno consecutivo, si è aggiudicato, invece, il premio "Best Airport in Europe" nella categoria da 2 a 5 milioni di passeggeri e, per la prima volta, è risultato vincitore anche nella categoria "Airport with the Most Dedicated Staff in Europe".

⁵⁶Dati provvisori. Rispetto al 2024 i dati del 2025 sono migliori, nonostante l'anno bisestile del 2024.

8.

Prevedibile evoluzione
sulla gestione

Prevedibile evoluzione della gestione

La performance dei primi mesi del 2025 conferma la tendenza di crescita del traffico registrata nel 2024, grazie al contributo sia del traffico internazionale che domestico, alimentato anche dalla crescente attrattività turistica di Roma.

In tale prospettiva, il Gruppo ADR rimane focalizzato per affrontare l'impegno operativo richiesto dai volumi di traffico crescenti, con l'obiettivo di erogare al passeggero i migliori standard di servizio, consolidando la propria leadership nella qualità dei servizi, di cui vanta un primato a livello europeo recentemente confermato per l'ottavo anno consecutivo.

Sono programmati per il breve periodo importanti investimenti per l'ammodernamento dei terminal e dei moli, per le aree di pista e piazzali, per gli impianti ICT e per iniziative in campo della sostenibilità e dell'innovazione.

A tal fine, la Società ha anche attivato e manterrà un attento monitoraggio dei mercati dei capitali, predisponendo tutte le attività propedeutiche per la raccolta di nuove fonti di finanziamento.

Il Gruppo rimane determinato per lo sviluppo sostenibile di lungo termine del sistema aeroportuale della Capitale, il cui valore per il Paese è sempre più apprezzabile in un contesto di mercato caratterizzato da una forte accelerazione dei flussi di connettività ed al contempo da crescente competitività internazionale: nel presupposto di una stabilità regolatoria di lungo periodo coerente con la portata degli impegni previsti, tale sviluppo sarà perseguito in una logica di valore condiviso che coinvolga il personale dipendente, le comunità locali e, più in generale, tutti i nostri stakeholder.

Pur in uno scenario atteso di crescita, rimane elevata l'attenzione ai fattori di instabilità che incidono sul trasporto aereo, quali le tensioni geopolitiche internazionali, la volatilità dei prezzi dell'energia, nonché le variabili che impattano la performance operativa delle compagnie aeree.

SCOPRI LA NOSTRA PROPOSTA
DI CUCINA ITALIANA E INTERNAZIONALE
SELEZIONATA PER TE.

9.

Proposta all'Assemblea
degli Azionisti

Proposta all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 289.979.429,94.

Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte:

1. di approvare il Bilancio dell'esercizio 2024, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. di portare a nuovo la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 160.551.964,50, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 129.427.465,44 (pari a euro 2,08 per azione) corrisposto nel 2024.

Il Consiglio di Amministrazione



Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma	232
Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma	242
Allegati	306
Relazione della Società di Revisione	310

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	234
Conto economico consolidato	236
Conto economico complessivo consolidato	237
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	238
Rendiconto finanziario consolidato	240

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	31.12.2024	di cui correlate	31.12.2023	di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	71.133		62.552	
Diritti Concessori		2.747.852		2.633.574	
Altre attività immateriali		48.126		41.482	
Attività Immateriali	6.2	2.795.978		2.675.056	
Partecipazioni	6.3	13.961		13.671	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	45.398		38.210	
Attività per imposte anticipate	6.5	29.716		31.225	
Altre attività non correnti	6.6	551		519	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.956.737		2.821.233	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		6.126		5.598	
Attività per lavori in corso su ordinazione		576	282	425	
Crediti commerciali		273.315	5.239	241.735	5.141
Attività commerciali	6.7	280.017	5.521	247.758	5.141
Altre Attività finanziarie correnti	6.4	5.288		6.265	
Attività per imposte correnti	6.8	0		36	
Altre attività correnti	6.9	17.407	68	31.415	154
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	599.455		909.306	
Attività destinate alla vendita	6.11	0		950	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		902.167	5.589	1.195.730	5.295
TOTALE ATTIVITÀ		3.858.904	5.589	4.016.963	5.295

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	31.12.2024	di cui correlate	31.12.2023	di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		783.289		1.034.692	
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		169.745		111.914	
		1.015.259		1.208.831	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.12	1.015.259		1.208.831	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.13	9.448		11.462	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.14	159.494		177.392	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.15	8.643		16.397	
Fondi per accantonamenti non correnti		177.585		205.251	
Prestiti obbligazionari		1.611.704		1.606.493	
Finanziamenti a medio-lungo termine		338.666		377.960	
Altre passività finanziarie		1.704		1.197	23
Passività finanziarie non correnti	6.16	1.952.074		1.985.650	23
Altre passività non correnti	6.17	2.578	490	3.015	530
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.132.237	490	2.193.916	553
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.13	2.861		2.300	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.14	58.739		52.473	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.15	7.737		5.364	
Fondi per accantonamenti correnti		69.337		60.137	
Debiti commerciali	6.18	270.623	2.230	231.180	2.245
Passività commerciali		270.623	2.230	231.180	2.245
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		63.881		63.949	132
Strumenti finanziari - derivati		0		978	
Passività finanziarie correnti	6.16	63.881		64.927	132
Passività per imposte correnti	6.8	81.320	74.745	47.068	37.654
Altre passività correnti	6.19	226.247	2.062	210.904	1.562
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		711.408	79.037	614.216	41.593
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.858.904	79.527	4.016.963	42.146

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	2024	di cui correlate	2023	di cui correlate
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		1.066.097	26.902	878.454	21.077
Ricavi per servizi di costruzione		227.427		240.534	
Altri ricavi operativi		15.010	268	10.953	270
TOTALE RICAVI	7.1	1.308.534	27.170	1.129.941	21.347
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(38.226)		(39.423)	
Costi per servizi	7.3	(410.259)	(4.200)	(386.317)	(3.626)
Costo per il personale	7.4	(234.481)	(1.626)	(225.997)	(1.386)
Canoni concessori		(45.480)		(37.595)	
Costo per godimento beni di terzi		(2.639)		(2.884)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.14	18.599		13.297	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	6.15	973		(1.072)	
Altri costi		(11.211)	(171)	(12.452)	
Altri costi operativi	7.5	(39.758)	(171)	(40.706)	
Ammortamento attività materiali	6.1	(13.347)		(11.824)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(105.493)		(97.559)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(15.992)		(11.294)	
Ammortamenti		(134.832)		(120.677)	
TOTALE COSTI		(857.556)	(5.997)	(813.120)	(5.012)
RISULTATO OPERATIVO		450.978		316.821	
Proventi finanziari		34.869		32.589	
Oneri finanziari		(58.884)		(67.628)	
Utili (perdite) su cambi		(6)		123	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(24.021)		(34.916)	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(1.353)		(871)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		425.604		281.034	
Imposte sul reddito	7.8	(126.431)		(83.289)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		299.173		197.745	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	7.9	0		(4.317)	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		299.173		193.428	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		299.173		193.428	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		0		0	

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	1.073	(2.873)
Effetto fiscale	(257)	689
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	816	(2.184)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(128)	(346)
Effetto fiscale	32	83
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	(212)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(96)	(475)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	388	3.399
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	1.108	740
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	300.281	194.168
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA A DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	RISERVA DA UTILI/ (PERDITE) DA VALUTAZIONE AL FAIR VAULE DI PARTECIPAZIONI	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO (AL NETTO ACCONTO SU DIVIDENDI)	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31 DICEMBRE 2022	62.225	12.462	667.389	5.143	204	(40.611)	344.306	45.059	1.096.177	0	1.096.177
Utile (perdita) dell'esercizio								193.428	193.428		193.428
Altre componenti dell'utile complessivo:				1.215		(212)	(263)		740		740
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				1.215					1.215		1.215
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							(263)		(263)		(263)
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						(212)			(212)		(212)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				1.215		(212)	(263)	193.428	194.168		194.168
Destinazione utile dell'esercizio precedente							45.059	(45.059)			
Distribuzione acconto sui dividendi								(81.514)	(81.514)		(81.514)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2023	62.225	12.462	667.389	6.358	204	(40.823)	389.102	111.914	1.208.831	0	1.208.831
Utile (perdita) dell'esercizio								299.173	299.173		299.173
Altre componenti dell'utile complessivo:				1.204			(96)		1.108		1.108
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				1.204					1.204		1.204
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							(96)		(96)		(96)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni											
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				1.204			(96)	299.173	300.281		300.281
Destinazione utile dell'esercizio precedente							111.914	(111.914)			
Distribuzione dividendi (saldo)							(120.094)		(120.094)		(120.094)
Distribuzione acconto sui dividendi								(129.427)	(129.427)		(129.427)
Distribuzione riserve							(242.676)		(242.676)		(242.676)
Operazioni "under common control"							(1.656)		(1.656)		(1.656)
Altre variazioni						411	(411)				
SALDO AL 31 DICEMBRE 2024	62.225	12.462	667.389	7.562	204	(40.412)	136.083	169.746	1.015.259	0	1.015.259

Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	299.173	193.428
Rettificato da:		
Ammortamenti	134.832	120.677
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	43.219	31.593
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	7.225	9.519
Variazione altri fondi	(6.947)	(1.156)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.353	871
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	1.161	8.248
Altri costi (ricavi) non monetari	6.732	13.325
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	71.335	98.869
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	558.083	475.374
Investimenti in attività materiali	(22.466)	(22.376)
Investimenti in attività immateriali (*)	(259.090)	(259.532)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(61.817)	(44.890)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(4.055)	(591)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	9.978	3.258
Variazione netta delle altre attività non correnti	(32)	(58)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(337.482)	(324.189)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	393.699
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(309.465)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423)	(239.423)
Dividendi corrisposti	(492.198)	(81.513)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	182	(76.227)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	987	46.065
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(530.452)	(266.864)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(309.851)	(115.679)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	909.306	1.024.985
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	599.455	909.306

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 9.767 mila euro nel 2024 e per 3.232 mila euro nel 2023.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	90.692	17.111
Interessi attivi incassati	37.135	22.233
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.562	36.708

Note illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma

Informazioni generali	244
Forma e contenuto del Bilancio consolidato	244
Perimetro e principi di consolidamento	245
Principi contabili applicati	247
Contratto di concessione	258
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	262
Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	284
Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	292
Altre garanzie, impegni e rischi	293
Rapporti con parti correlate	302
Altre informazioni	304
Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	305

1. Informazioni generali

Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la “Società” o “ADR” o “la Capogruppo”) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale romano in forza di rapporto concessorio sottoscritto tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (“ENAC”) e ADR stessa. Il 21 dicembre 2012 è stata approvata dal Presidente del Consiglio dei Ministri la nuova Convenzione-Contratto di Programma (“Contratto di Programma”), sottoscritta fra ADR ed ENAC il 25 ottobre 2012 in base alla quale ADR assume il compito di gestire il sistema aeroportuale direttamente e indirettamente attraverso le società controllate, 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, Mundys S.p.A. (“Mundys”) è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.844.628, pari al 99,389% del capitale). Mundys 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 17 marzo 2025 e sottoposto a revisione contabile da parte di KPMG S.p.A.

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

2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 è stato predisposto ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards – IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

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. Il prospetto delle variazioni del patrimonio netto è stato definito in conformità allo IAS 1 tenendo ovviamente conto del risultato economico complessivo. 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 2024 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 2023.

Si segnala che, a far data dal 1° luglio 2024, hanno avuto decorrenza gli effetti dell'acquisto del ramo d'azienda “servizi di ingegneria aeroportuale” di SPEA Engineering S.p.A. da parte della società ADR Ingegneria S.p.A., il cui contratto di acquisto è stato formalizzato in data 26 giugno 2024. Tale ramo era già gestito da ADR Ingegneria S.p.A. a partire dal 1° marzo 2021 in virtù del contratto di affitto dello stesso in essere con SPEA Engineering S.p.A., contratto che è stato, quindi, risolto in relazione a tale acquisizione.

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, rettifiche 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 spesi 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. Nel caso in cui i fair value delle attività, delle passività e delle passività potenziali possano determinarsi solo provvisoriamente, l'aggregazione aziendale è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche, derivanti dal completamento del processo di valutazione, sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, ridefinendo i dati comparativi.

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.

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 2024. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente.

Attività materiali

Le attività materiali sono valutate al costo di acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include ogni spesa direttamente sostenuta per predisporre le attività al loro utilizzo oltre ad eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti per riportare il sito nelle condizioni originarie.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

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

- terreni: 0%;
- fabbricati: 4% e 33,3%;
- 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.

Il Gruppo applica l'esenzione per la rilevazione di leasing di breve durata relativi ai macchinari ed attrezzature (i.e., i leasing che hanno una durata di 12 mesi o inferiore dalla data di inizio e non contengono un'opzione di acquisto).

Il Gruppo applica, inoltre, l'esenzione per i leasing relativi ad attività di modesto valore in riferimento ai contratti di leasing relativi ad apparecchiature per ufficio il cui valore è considerato basso. I canoni relativi a leasing a breve termine e a leasing di attività di modesto valore sono rilevati come costi in quote costanti lungo la durata leasing.

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, costituite dall'ammontare relativo al c.d. "diritto di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale 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, joint venture e altre imprese

Le partecipazioni in imprese collegate e in joint venture 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 fair value che coincide normalmente con il 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 caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

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

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

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

Tra le attività finanziarie sono rilevati i "diritti di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata, che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale. Tali diritti sono rilevati anche con riferimento ai beni destinati alle attività commerciali, a condizione che, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata dall'ENAC la necessità e quindi autorizzata la realizzazione.

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 verificino 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 forzata o in una vendita sottocosto) alla data di valutazione (exit price).

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

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

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

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

Benefici per i dipendenti

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

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

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

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Tra gli obblighi principali che il contratto di concessione pone a carico della concessionaria vi è quello di garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione (vedi paragrafo Attività immateriali - diritti concessori). A tal fine la concessionaria, oltre alle ordinarie attività di manutenzione, deve pianificare, su base sistematica, i necessari interventi di manutenzione straordinaria e sostitutiva 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 costitutivi 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.

Ricavi da contratti con la clientela

La rilevazione dei ricavi da contratti con la clientela è basata sui seguenti cinque step: (i) identificazione del contratto con il cliente; (ii) identificazione delle performance obligation, rappresentate dalle promesse contrattuali a trasferire beni e/o servizi a un cliente; (iii) determinazione del prezzo della transazione; (iv) allocazione del prezzo della transazione alle performance obligation identificate sulla base del prezzo di vendita stand alone di ciascun bene o servizio; (v) rilevazione del ricavo quando la relativa performance obligation risulta soddisfatta, ossia all'atto del trasferimento al cliente del bene o servizio promesso; il trasferimento si considera completato quando il cliente ottiene il controllo del bene o del servizio, che può avvenire 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 relazione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal subconcessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo.

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi. I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati. Nel caso in cui il contributo rappresenti una compensazione per costi o perdite già sostenuti in esercizi precedenti, viene rilevato nell'esercizio in cui nasce il relativo diritto all'ottenimento dello stesso. I contributi in conto capitale sono iscritti quali ricavi differiti rilevati con un criterio sistematico nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio durante la vita utile del bene cui il contributo ricevuto è direttamente riferibile.

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.

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, anche per il 2024, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con la controllante Mundys, a cui aderiscono ADR e tutte le imprese facenti parte del Gruppo ADR.

Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del Bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle Note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime e ipotesi sono utilizzate, in particolare, per la valutazione dei crediti, 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. Gli elementi di stima per l'elaborazione del Fondo Rinnovo Infrastrutture Aeroportuali riguardano essenzialmente la identificazione della tipologia degli interventi di ripristino da effettuare, la loro tempistica e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento.

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.

NUOVI PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI, MODIFICHE AI PRINCIPI CONTABILI E ALLE INTERPRETAZIONI IN VIGORE DAL 2024

I nuovi principi e interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI OMOLOGATI IN VIGORE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2024	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	Dicembre 2023
Modifiche all'IFRS 16 – Passività del leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	Novembre 2023
Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7 - Accordi di finanziamento per le forniture	1° gennaio 2024	Maggio 2024

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants

Il regolamento UE n. 2023/2822 della Commissione del 19 dicembre 2023 modifica il regolamento (UE) 2023/1803 per quanto riguarda lo IAS 1, al fine di specificare il modo di determinazione, nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dei debiti e delle altre passività con data di estinzione incerta. In base a tali modifiche, il debito o le altre passività devono essere classificati come correnti quando la data di estinzione effettiva o potenziale è entro un anno. Pertanto, un'entità deve classificare una passività come corrente quando:

- è previsto che estingua la passività nel suo normale ciclo operativo;

- la possiede principalmente con la finalità di negoziarla;
- la passività deve essere estinta entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio; o
- alla data di chiusura dell'esercizio non ha il diritto di differire l'estinzione della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Un'entità deve classificare tutti gli altri debiti o passività come non correnti.

Modifiche all'IFRS 16 – Passività del leasing in un’operazione di vendita e retrolocazione

Il 22 settembre 2022 lo IASB ha approvato gli emendamenti all'IFRS 16 – Lease Liability in a Sale and Leaseback. In un’operazione di “Sale and Leaseback”, il venditore-locatario rileva solo l'importo di utile o perdita che si riferisce ai diritti trasferiti all'acquirente-locatore. La valutazione iniziale della passività per leasing derivante da un’operazione di vendita e retrolocazione (leaseback) è il risultato di come il venditore-locatario misura l'attività per il diritto d’uso e l’utile o la perdita rilevati alla data dell’operazione. Prima di queste modifiche, l'IFRS 16 non conteneva requisiti di valutazione specifici per le passività per leasing che possono contenere canoni variabili derivanti da un’operazione di “Sale and leaseback”. Le modifiche richiedono che, nell’applicazione dei requisiti di valutazione delle passività per leasing in un’operazione di vendita e retrolocazione, il venditore-locatario determini i “canoni leasing” o i “canoni leasing rivisti” in modo tale da non rilevare alcun importo di utile o perdita riferito al diritto d’uso trattenuto dal venditore-locatario stesso.

Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7 - Accordi di finanziamento per le forniture

In data 25 maggio 2023 lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7 “Supplier Finance Arrangements”, volte ad introdurre degli obblighi informativi sugli accordi di finanziamento per le forniture (ade es. accordi di reverse factoring) che consentono agli utilizzatori del bilancio di valutare gli effetti di tali accordi sulle passività, sui flussi finanziari sull'esposizione al rischio di liquidità dell'entità.

Global Minimum Tax – Pillar 2

Il Gruppo ADR rientra nell'ambito di applicazione delle nuove Regole Globali Anti-Erosione della Base Imponibile, specificamente denominate “Pillar 2”. Le Regole sono state adottate da 140 paesi membri dell'OCSE il 20 dicembre 2021. Esse prevedono un sistema coordinato di tassazione progettato a garantire che le grandi imprese multinazionali paghino un livello minimo di imposta, pari al 15%, sui loro redditi derivanti da ciascuna delle giurisdizioni in cui operano. Il Pillar 2 si compone di tre diversi livelli normativi: (i) il pacchetto di attuazione dell'OCSE, (ii) la Direttiva UE 2523/2022 e (iii) il Decreto Legislativo 209/2023 e i decreti ministeriali del 20 e 27 dicembre 2024 che applicano la Direttiva UE e riconoscono il Pillar dell'OCSE. Salvo alcune eccezioni, le nuove regole si applicano agli anni fiscali che iniziano dal 31 dicembre 2023. Il Gruppo ADR è impegnato ad applicare le linee guida dell'OCSE correlate, in vigore dal 1° gennaio 2024, confermando di essere allineato con i principi e le azioni proposte, come disciplinato dalla legislazione europea e italiana. In questo contesto, Edizione SpA, in qualità di entità madre multinazionale (MNE o controllante ultima), è responsabile del monitoraggio della conformità del Gruppo ai requisiti del Pillar 2 secondo il quadro dell'OCSE. Edizione SpA ha scelto di applicare le regole di transizione “safe harbor” per adempiere ai requisiti del Pillar 2 per l'anno fiscale 2024. Le disposizioni del “safe harbor” transitorio sono progettate per fornire un periodo temporaneo di flessibilità e sollievo, consentendo ai gruppi multinazionali di soddisfare i requisiti del tasso minimo di imposta senza un’applicazione immediata e completa della tassa minima globale. Sotto il “safe harbor” transitorio, al Gruppo è consentito di utilizzare metodologie semplificate per il calcolo del suo Tasso Efficace di Imposta (ETR) e altre misure correlate, come prescritto dalle linee guida dell'OCSE. Queste disposizioni sono pensate per dare alle imprese il tempo di adattarsi all'applicazione completa dei requisiti del Pillar 2. Tali regole transitorie sono in linea con l'obiettivo di garantire la conformità agli standard fiscali globali, riducendo al minimo l'impatto finanziario immediato dell'implementazione del Pillar 2. L'impatto di questa scelta è stato attentamente valutato, e l'MNE, Mundys e ADR continueranno a monitorare gli sviluppi delle linee guida dell'OCSE per garantire

l'allineamento con i futuri requisiti normativi. Nonostante l'utilizzo delle regole “safe harbor”, l'introduzione della legislazione del Pillar 2 in un ampio numero di giurisdizioni, le incertezze riguardo la formulazione esatta della legislazione e le incertezze sui meccanismi di addebito che si applicano per determinare la responsabilità delle società del gruppo, generano complessità e sfide nel determinare il livello di esposizione alle imposte sul reddito del Pillar 2. Si segnala inoltre la modifica allo IAS 12, entrata in vigore dal 1° gennaio 2023, prevede un'esenzione temporanea dall'obbligo di contabilizzare le passività fiscali differite derivanti dall'applicazione delle regole del Pillar 2. Considerando che i dati economici di ADR e delle sue controllate per l'anno fiscale 2024 non sono sostanzialmente differenti rispetto a quelli del 2023, si può fare riferimento alla simulazione del 2023 che, a differenza del 2024, è stata conclusa. Sulla base della simulazione del 2023, alla data di preparazione del Bilancio Consolidato, non si prevedono significative passività fiscali aggiuntive per ADR e le sue controllate derivanti dall'applicazione delle nuove normative.

PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI DI NUOVA EMISSIONE, RIVISITAZIONI E MODIFICHE A PRINCIPI E INTERPRETAZIONI ESISTENTI NON ANCORA IN VIGORE O NON ANCORA OMOLOGATI

La Società sta valutando gli eventuali impatti derivanti dall' applicazione futura dei nuovi principi e interpretazioni contabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2024, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

PRINCIPI CONTABILI OMOLOGATI IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2025	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche allo IAS 21 – Mancanza di scambiabilità	1° gennaio 2025	Agosto 2023

Modifiche allo IAS 21 – Mancanza di scambiabilità

Ai sensi dello IAS 21 - Effetti delle variazioni dei tassi di cambio, una società utilizza un tasso di cambio “a pronti” (“spot exchange rate”) per la conversione di un’operazione in valuta estera. Tuttavia, in alcuni casi è possibile che una valuta non possa essere scambiata con un’altra. Questa difficoltà nella conversione può verificarsi quando ad esempio un governo impone controlli sulle importazioni e esportazioni di capitali oppure quando fornisce un tasso di cambio ufficiale ma limita il volume delle transazioni in valuta estera che possono essere effettuate a tale tasso. Di conseguenza, gli operatori di mercato non sono in grado di acquistare e vendere valuta per soddisfare il loro fabbisogno al tasso di cambio ufficiale e si rivolgono invece a mercati paralleli (non ufficiali). Per tali motivazioni, nell'agosto 2023 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha modificato lo IAS 21 per chiarire:

- quando una valuta è scambiabile con un’altra;
- come una società stima un tasso di cambio a pronti quando una valuta non è scambiabile.

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'ultimo 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, e da ultimo – con Decreto del 18 novembre 2021- ancora per il triennio 2022 – 2024.

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

ADR versa, inoltre, a ENAC un canone a fronte della concessione dei servizi di controllo di sicurezza ai passeggeri e bagagli, così come previsto dal D.M. n. 85/1999. 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:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023
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 Convenzione – Contratto di Programma, al termine del periodo concessorio (30 giugno 2046) ad ADR spetterà il diritto incondizionato a ricevere un compenso pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata (“diritto di subentro”). Tale diritto spetterà anche per i beni destinati alle attività commerciali, a condizione che, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata dall'ENAC la necessità e quindi autorizzata la realizzazione.

Al 31 dicembre 2024, i beni in esercizio aventi una vita utile regolatoria che supera la durata residua della concessione, a fronte dei quali è stato iscritto, tra le Attività finanziarie non correnti, un diritto di subentro, sono pari a 43,3 milioni di euro.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 ATTIVITÀ MATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			VARIAZIONE				31.12.2024		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	18.213	(2.019)	16.194	468	(658)	221	0	18.902	(2.677)	16.225
Impianti e macchinari	101.851	(93.629)	8.222	8.822	(2.981)	2.780	(35)	111.897	(95.089)	16.808
Attrezzature industriali e commerciali	17.130	(15.254)	1.876	774	(998)	125	0	18.048	(16.271)	1.777
Altri beni	70.974	(46.062)	24.912	5.208	(7.251)	2.745	(6)	79.337	(53.729)	25.608
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.155	0	9.155	4.997	0	(6.318)	0	7.834	0	7.834
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.980	(2.787)	2.193	2.197	(1.459)	(50)	0	6.665	(3.784)	2.881
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	222.303	(159.751)	62.552	22.466	(13.347)	(497)	(41)	242.683	(171.550)	71.133

Le Attività materiali, pari a 71.133 mila euro (62.552 mila euro al 31 dicembre 2023), si incrementano nell'anno di 8.581 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (22.466 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno (13.347 mila euro).

Gli investimenti, pari a 22.466 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Impianti e macchinari (8.822 mila euro), all'acquisizione di mezzi elettrici per 6.547 mila euro, di mezzi sgombraneve per 385 mila euro e di macchine rx per 782 mila euro;
- nella classe Attrezzature industriali e commerciali (774 mila euro) principalmente per l'acquisto di attrezzature sicurezza per 271 mila euro;
- nella classe Altri beni (5.208 mila euro), all'installazione colonne ledwall per 1.446 mila euro e di apparati elettronici per euro 2.798 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (4.997 mila euro), all'acquisizione di autoveicoli per 625 mila euro e di apparati di rete per 1.816 mila euro non ancora disponibili per l'uso alla data del 31 dicembre 2024;
- nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (2.197 mila euro) per Diritto su impianti e macchinari (2.033 mila euro) e su fabbricati (164 mila euro).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2022			VARIAZIONE				31.12.2023		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	18.208	(1.381)	16.827	0	(638)	5	0	18.213	(2.019)	16.194
Impianti e macchinari	99.926	(94.624)	5.302	4.303	(2.263)	1.207	(327)	101.851	(93.629)	8.222
Attrezzature industriali e commerciali	16.249	(14.418)	1.831	593	(836)	288	0	17.130	(15.254)	1.876
Altri beni	59.613	(39.613)	20.000	9.044	(6.856)	2.926	(202)	70.974	(46.062)	24.912
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.995	0	5.995	7.744	0	(4.584)	0	9.155	0	9.155
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.738	(3.006)	2.732	692	(1.231)	0	0	4.980	(2.787)	2.193
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	205.729	(153.042)	52.687	22.376	(11.824)	(158)	(529)	222.303	(159.751)	62.552

6.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023				VARIAZIONE			31.12.2024			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
DIRITTI CONCESSORI											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.144.328)	1.023.638	0	(45.477)	0	2.167.966	0	(1.189.805)	978.161
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.040.415	0	(430.479)	1.609.936	227.427	(60.016)	(7.656)	2.260.186	0	(490.495)	1.769.691
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	4.208.381	0	(1.574.807)	2.633.574	227.427	(105.493)	(7.656)	4.428.152	0	(1.680.300)	2.747.852
Altre attività immateriali	137.550	(41)	(98.673)	38.836	21.874	(15.929)	37	159.973	(41)	(115.114)	44.818
Anticipi a fornitori	2.494	0	0	2.494	9.789	0	(8.975)	3.308	0	0	3.308
Diritto d'uso: altre imm. immat.	521	0	(369)	152	0	(63)	(89)	0	0	0	0
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	140.565	(41)	(99.042)	41.482	31.663	(15.992)	(9.027)	163.281	(41)	(115.114)	48.126
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	4.348.946	(41)	(1.673.849)	2.675.056	259.090	(121.485)	(16.683)	4.591.433	(41)	(1.795.414)	2.795.978

Le Attività immateriali, pari a 2.795.978 mila euro (2.675.056 mila euro al 31 dicembre 2023) si incrementano di 120.922 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'anno pari a 259.090 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 121.485 mila euro e dalla riclassifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al “diritto di subentro” pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (7.679 mila euro).

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

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

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 227.427 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 17,1 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 57,3 milioni di euro;
- interventi riqualfica Area imbarco D per 19,4 milioni di euro;
- interventi Solar Farm per 29,8 milioni di euro;
- interventi Epua 3 per 8,5 milioni di euro;
- interventi per risparmio energetico per 18,9 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 44.818 mila euro (38.836 mila euro al 31 dicembre 2023), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'anno, pari a 21.874 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2022				VARIAZIONE			31.12.2023			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
DIRITTI CONCESSORI											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.098.851)	1.069.115	0	(45.477)	0	2.167.966	0	(1.144.328)	1.023.638
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.819.764	0	(378.397)	1.441.367	240.534	(52.082)	(19.883)	2.040.415	0	(430.479)	1.609.936
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.987.730	0	(1.477.248)	2.510.482	240.534	(97.559)	(19.883)	4.208.381	0	(1.574.807)	2.633.574
Altre attività immateriali	121.976	(41)	(87.509)	34.426	15.766	(11.164)	(192)	137.550	(41)	(98.673)	38.836
Anticipi a fornitori	1.422	0	0	1.422	3.232	0	(2.160)	2.494	0	0	2.494
Diritto d'uso: altre imm. immat.	521	0	(239)	282	0	(130)	0	521	0	(369)	152
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	123.919	(41)	(87.748)	36.130	18.998	(11.294)	(2.352)	140.565	(41)	(99.042)	41.482
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	4.111.649	(41)	(1.564.996)	2.546.612	259.532	(108.853)	(22.235)	4.348.946	(41)	(1.673.849)	2.675.056

6.3 PARTECIPAZIONI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
IMPRESE COLLEGATE			
Spea Engineering S.p.A.	0	50	(50)
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	0	50	(50)
JOINT VENTURE			
UrbanV S.p.A.	775	0	775
	775	0	775
ALTRE IMPRESE			
Spea Engineering S.p.A.	50	0	50
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	12.543	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	0	484	(484)
S.A.CAL. S.p.A.	0	0	0
Consorzio CAIE	1	1	0
Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.	1	1	0
ASSAIA, Inc.	591	592	(1)
	13.186	13.621	(435)
TOTALE	13.961	13.671	290

Rispetto al 31 dicembre 2023, la variazione delle Partecipazioni di 290 mila euro è attribuibile all’effetto combinato di:

- cessione a Mundys S.p.A., in data 26 giugno 2024, della quota del 19% della partecipazione in SPEA Engineering S.p.A., classificata al 31 dicembre 2023 tra le Attività destinate alla vendita, ad un prezzo in linea con il valore di carico a fine esercizio 2023; la partecipazione residua dell’1% è stata, pertanto, classificata tra le Altre imprese;
- incremento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (detenuta al 66,67%) per effetto della sottoscrizione da parte di ADR dell’aumento di capitale sociale per 2.400 mila euro, parzialmente compensato dalla riduzione di valore per 1.625 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, in relazione ai risultati conseguiti dalla società nel 2024 (con l’utilizzo del fondo stanziato nel 2023 per 272 mila euro);
- cessione, in data 6 agosto 2024, della partecipazione del 15% in Aeroporto di Genova S.p.A. alla Camera di Commercio Industria e Artigianato di Genova per un importo pari a 437 mila euro, con conseguente rilevazione di una minusvalenza di 47 mila euro.

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell’interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			31.12.2023		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	270	270	0	0	0	0
Altre attività finanziarie	50.416	5.018	45.398	44.475	6.265	38.210
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	50.686	5.288	45.398	44.475	6.265	38.210

Derivati con fair value attivo

Al 31 dicembre 2024, i derivati con fair value attivo ammontano a 270 mila euro, riferibili a un contratto di tipo “non deliverable forward” sottoscritto a febbraio 2024 da Leonardo Energia per la copertura del rischio prezzo relativo all’acquisto di gas metano.

Per la descrizione delle caratteristiche dei contratti derivati si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 45.398 mila euro (38.210 mila euro al 31 dicembre 2023) e si riferiscono principalmente:

- all’iscrizione del diritto di subentro per complessivi 43.256 mila euro (36.064 mila euro al 31 dicembre 2023), riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che ha trovato la sua prima applicazione nel 2022. L’incremento rispetto all’esercizio precedente (7.191 mila euro) deriva essenzialmente da ulteriori lavori di ristrutturazione della nuova area di imbarco A 31-52 (ex Molo B) e di ulteriori interventi relativi al Sistema Aerostazioni Est, le cui componenti infrastrutturale hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale;
- agli oneri accessori sostenuti (e non ancora spesi a Conto Economico) essenzialmente per la linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, che nel 2024 è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.16.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 5.018 mila euro (6.265 mila euro al 31 dicembre 2023) e si decrementano rispetto a dicembre 2023 principalmente per l’iscrizione di minori ratei attivi per interessi maturati sui conti correnti bancari e sui time deposit detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti, in parte compensati dai crediti per differenziali positivi, maturati al 31 dicembre 2024 e incassati nei primi giorni del 2025, su tre derivati di tipo non-deliverable forward sottoscritti da Leonardo Energia a febbraio e marzo 2024 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano e venuti a scadenza a dicembre 2024.

6.5 ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	VARIAZIONE			31.12.2024
		ACCANTONAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	32.561	3.217	(4.124)	0	31.654
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	119	28	(77)	0	70
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	38.511	0	(75)	0	38.436
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(2.005)	0	0	(368)	(2.373)
Fondi rischi e oneri	4.796	(466)	(1.190)	0	3.140
Altre	1.028	723	(511)	19	1.259
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	75.010	3.502	(5.977)	(349)	72.186
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Applicazione IFRIC 12	43.328	633	(1.929)	0	42.032
Altre	457	0	(19)	0	438
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	43.785	633	(1.948)	0	42.470
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	31.225	2.869	(4.029)	(349)	29.716

Il decremento di 1.509 mila euro registrato nel 2024 è ascrivibile principalmente a riassorbimenti e utilizzi relativi ai fondi rischi e dall'effetto della dinamica del fondo di rinnovo. In merito alle imposte anticipate, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

6.6 ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 551 mila euro (519 mila euro al 31 dicembre 2023), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

- Le Attività commerciali, pari a 280.017 mila euro (247.758 mila euro al 31 dicembre 2023), comprendono:
- rimanenze, pari a 6.126 mila euro (5.598 mila euro al 31 dicembre 2023), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, sistemi di telecomunicazione e materiali per l'edilizia;
 - attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 576 mila euro (425 euro al 31 dicembre 2023) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture;
 - crediti commerciali, pari a 273.315 mila euro (241.735 mila euro al 31 dicembre 2023).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti verso clienti	420.712	395.431	25.281
Crediti verso impresa controllante	106	19	87
Altri crediti commerciali	13.532	8.481	5.051
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	434.350	403.931	30.419
Fondo svalutazione crediti	(160.233)	(161.366)	1.133
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(802)	(830)	28
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(161.035)	(162.196)	1.161
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	273.315	241.735	31.580

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 25.281 mila euro essenzialmente per effetto dell'incremento dei volumi di attività registrati nel 2024.

Il fondo svalutazione crediti include, tra gli altri, gli accantonamenti, effettuati nel 2021, relativi ai crediti per servizi regolamentati verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria.

Con riferimento, invece, ai crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, gli stessi 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 13.532 mila euro (8.481 mila euro al 31 dicembre 2023), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	CREDITI SCADUTI		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2024	273.315	103.595	77.678	2.584	89.458
31.12.2023	241.735	90.393	60.038	977	90.327

I crediti scaduti da oltre l'anno sono in larga misura costituiti dai crediti verso Alitalia SAI in a.s. e sono riconducibili principalmente i) alle competenze relative alle addizionali passeggeri e IRESA, la cui recuperabilità è garantita dal debito di pari importo rilevato tra le altre passività correnti e oggetto di riversamento agli Enti competenti solamente all'esito dell'incasso dal vettore, e ii) all'IVA ritenuta recuperabile sulla base della normativa vigente.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	INCREMENTI / RIASSORBIMENTI	DECREMENTI	31.12.2024
Fondo svalutazione crediti	161.366	71	(1.204)	160.233
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	830	0	(28)	802
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	162.196	71	(1.232)	161.035

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2023 riflette essenzialmente l'utilizzo del fondo a fronte di crediti non più recuperabili.

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

6.8 ATTIVITÀ E PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	0	0	74.745	37.653	37.092
IRES	0	36	(36)	0	804	(804)
IRAP	0	0	0	6.575	8.611	(2.036)
TOTALE	0	36	(36)	81.320	47.068	34.252

Le Attività per imposte correnti si azzerano rispetto all'anno precedente.

Le Passività per imposte correnti si incrementano di 34.252 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per i maggiori debiti per tassazione consolidata attribuibili alla quota parte del carico fiscale IRES dell'esercizio, parzialmente compensato dal pagamento del saldo IRES 2023 e degli acconti IRES 2024 e del debito per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento dell'avviamento della società controllata ADR Infrastrutture.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

6.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti tributari	13.137	24.714	(11.577)
Crediti verso altri	4.270	6.701	(2.431)
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	17.407	31.415	(14.008)

I Crediti tributari, pari a 13.137 mila euro, sono composti principalmente da:

- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro costituiti dal valore residuo dei tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso;
- credito IVA per 3.485 mila euro (15.250 mila euro al 31 dicembre 2023), in riduzione rispetto al 31 dicembre 2023 per l'incasso del credito IVA chiesto a rimborso dalla Capogruppo nel 2023 (-12.000 mila euro).

La variazione dei Crediti verso altri, pari a -2.431 mila euro, è ascrivibile principalmente alla riduzione dei crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) per effetto dell'incasso del terzo Interim Payment relativo alle call 2016 e 2017 (-2.519 mila euro).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	CREDITI SCADUTI		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2024	17.407	17.274	0	0	133
31.12.2023	31.415	31.282	0	0	133

6.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	98.988	238.867	(139.879)
Mezzi Equivalenti	500.000	670.000	(170.000)
Denaro e valori in cassa	467	439	28
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	599.455	909.306	(309.851)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si decrementano di 309.851 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 essenzialmente per effetto del pagamento del saldo sui dividendi 2023 (pari a 120.094 mila euro), dell'acconto sui dividendi 2024 (pari a 129.427 mila euro) e della distribuzione di riserve di utili a nuovo (pari a a 242.676 mila di euro), nonché dell'assorbimento di cassa derivante dalle attività di investimento, parzialmente compensato dal flusso monetario derivante dalle attività operative dell'esercizio.

Per la disamina della riserva di liquidità del Gruppo si rinvia alla Nota 9.3.

6.11 ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

Le Attività destinate alla vendita, pari a 950 mila euro alla fine dell'esercizio precedente, si sono azzerate per effetto della già citata cessione della quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A..

6.12 PATRIMONIO NETTO

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	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	7.562	6.358	1.204
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	0	204	(204)
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.412)	(40.823)	411
Altre riserve e utili portati a nuovo	136.288	389.102	(252.814)
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	169.745	111.914	57.831
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.015.259	1.208.831	(193.572)
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.015.259	1.208.831	(193.572)

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

- l'utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo, pari a 169.745 mila euro (al netto dell'acconto sui dividendi pari a 129.427 mila euro);
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 1.108 mila euro derivante essenzialmente dalla variazione del fair value dei derivati di cash flow hedge;
- la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2023, pari a 120.094 mila e, come da delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 15 novembre 2024, della distribuzione di riserve di utili pari a 242.676 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2024, 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 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	PATRIMONIO NETTO		UTILE DELL'ESERCIZIO	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
VALORI DI BILANCIO ADR S.p.A.	991.107	1.192.998	289.979	202.129
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di Azionisti terzi	76.781	69.237	8.419	(10.205)
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(37.332)	(37.332)	0	0
Altre rettifiche ¹	(15.297)	(16.072)	775	1.504
VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO	1.015.259	1.208.830	299.173	193.428
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	1.015.259	1.208.830	299.173	193.428
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)	0	0	0	0

6.13 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	2024
VALORE INIZIALE FONDO TFR	13.762
Costo corrente	70
Interessi passivi	258
Totale costi rilevati a conto economico	328
Liquidazioni/utilizzi	(1.910)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	5
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	43
Effetto dell'esperienza passata	81
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	129
Altre variazioni	0
VALORE FINALE FONDO TFR	12.309
di cui:	
Quota non corrente	9.448
Quota corrente	2.861

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("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 del Gruppo ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

Il decremento del fondo di 1.453 mila euro è ascrivibile principalmente al trasferimento di TFR accantonato in azienda verso fondi complementari per i dipendenti che ne hanno fatto richiesta nell'esercizio.

¹ Si riferiscono principalmente a: I) rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento (-16.046 euro migliaia al 31.12.2024 e +765 mila euro nell'esercizio 2024) II) Storno commesse in perdita 2024 ADR Infrastrutture (167 euro nel 2024 al netto dell'effetto fiscale).

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2024:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2024	31.12.2023
Tasso di attualizzazione	2,8%	3,0%
Tasso di inflazione	curva	curva
Tasso annuo di incremento del TFR	2,4%	3,0%
Tasso annuo di incremento salariale	0,8%	0,8%
Tasso annuo di turnover	2,0%	2,0%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,8%	0,6%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 3-5 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE2024/2023	
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2023 distinte per sesso, ridotte all'85%
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(MIGLIAIA DI EURO)	INCREMENTO DELL'1,0%	DECREMENTO DELL'1,0%	INCREMENTO DEL 0,25%	DECREMENTO DEL 0,25%
Tasso annuo di turnover	12.314	12.296		
Tasso di inflazione			12.376	12.235
Tasso di attualizzazione			12.194	12.418

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 5 anni e il service cost previsto per il 2025 è pari a 70 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)		(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	2.534	4° anno	1.624
2° anno	1.240	5° anno	1.424
3° anno	1.563		

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

6.14 FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI (*)	31.12.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	229.865	43.218	6.967	(61.817)	218.233
di cui:					
quota corrente	52.473				58.739
quota non corrente	177.392				159.494

(*) di cui utilizzi per costi esterni pari a 58.787 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 3.030 mila euro.

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali 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.

6.15 ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2024
Fondo imposte	4.693	72	0	0	4.765
Fondi per vertenze in corso e potenziali	16.291	2.648	(3.959)	(4.136)	10.844
Fondo assicurazioni interne	505	266	0	0	771
Fondo copertura perdite partecipate	272	0	0	(272)	0
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	21.761	2.986	(3.959)	(4.408)	16.380
di cui:					
quota corrente	5.364				7.737
quota non corrente	16.397				8.643

Il fondo imposte, pari a 4.765 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 2007-2010, oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 10.844 mila euro (16.291 mila euro al 31 dicembre 2023), 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 del riassorbimento che riflette l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo, parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'anno. Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso.

6.16 PASSIVITÀ FINANZIARIE (QUOTA CORRENTE E NON CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024					31.12.2023		
	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	1.611.704	0	1.611.704	722.790	888.914	1.606.493	0	1.606.493
Finanziamenti a medio/lungo termine	378.089	39.423	338.666	157.692	180.974	417.383	39.423	377.960
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	23.228	23.228	0	0	0	23.343	23.343	0
Altre passività finanziarie	2.934	1.230	1.704	1.650	54	2.380	1.183	1.197
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.015.955	63.881	1.952.074	882.132	1.069.942	2.049.599	63.949	1.985.650
STRUMENTI FINANZIARI – DERIVATI	0	0	0	0	0	978	978	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.015.955	63.881	1.952.074	882.132	1.069.942	2.050.577	64.927	1.985.650

Al 31 dicembre 2024, il 66% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine del Gruppo – considerando anche il contributo delle linee non erogate al 31 dicembre 2024 quali la Revolving Credit Facility per 350 milioni di euro e il finanziamento sottoscritto con Cassa Depositi e Presiti nell’ambito del progetto europeo CEF per 5 milioni di euro – è strutturato in formato “Green” o “Sustainability-linked”².

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	VARIAZIONI			31.12.2024
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
Prestiti obbligazionari	1.606.493	0	0	5.211	1.611.704
quota corrente	0				0
quota non corrente	1.606.493				1.611.704

Al 31 dicembre 2024, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 5.211 mila euro per gli effetti sulla valutazione del debito dell’applicazione del metodo del costo ammortizzato.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2024 emessi da ADR:

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2024 emessi da ADR:

DENOMINAZIONE	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE FISSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	432.821	EUR	423.970	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – “GREEN BOND”	300.000	EUR	298.820	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	500.000	EUR	494.448	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
€400.000.000 4,875% EMTN 07.2033 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	400.000	EUR	394.466	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.632.821		1.611.704					

Risultano in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured, emessi sotto il Programma di emissioni obbligazionario denominato EMTN (Euro Medium Term Notes), varato da ADR nel 2013:

- le note emesse l’8 giugno 2017 per un valore nominale originario di 500 milioni di euro e oggetto di tender offer a luglio 2023, presentano un nozionale residuo al 31 dicembre 2024 pari a 432,8 milioni di euro;
- l’emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label “green”;
- l’emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label “sustainability-linked”, con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all’1,75%. L’emissione prevede l’applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 25 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target (SPT) riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2021;
- l’emissione perfezionata il 3 luglio 2023, per un valore nominale di 400 milioni di euro e caratterizzata dal label “sustainability-linked”, con durata di 10 anni e cedola pari al 4,875%. L’emissione prevede l’applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino a 40 bps per anno, a partire dalla prima cedola pagabile dal 2031 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all’esercizio 2030, di uno o più SPT riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2022.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell’ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 31 dicembre 2024, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Moody’s, S&P e Fitch all’emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionario è rispettivamente pari a Baa2 (outlook “stable”), BBB (outlook “stable”) e BBB- (outlook “stable”).

² Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		31.12.2023	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	1.611.704	1.594.326	1.606.493	1.544.585
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.611.704	1.594.326	1.606.493	1.544.585

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2024; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2023, il fair value dei prestiti obbligazionari aumenta di 50 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente al decremento dei tassi base.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	VARIAZIONI			31.12.2024
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AM-MORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
Finanziamenti a medio/lungo termine	417.383	0	(39.423)	129	378.089
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	377.960				338.666

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 39.294 mila euro principalmente per il rimborso a scadenza delle quote a breve relative ai finanziamenti BEI e CDP per 39.423 mila euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2024.

(MIGLIAIA DI EURO)

FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMANETO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility Sustainability-linked ("RCF")	350.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale/semestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	7 anni	10.2029
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP per progetto CEF	5.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	semestrale (in caso di utilizzo)	bullet	3 anni	07.2027
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	94.936	94.901	EUR	I tranche (110.000) 1,341% II tranche (40.000) 0,761%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	114.103	114.073	EUR	I tranche (40.000) 1,629% II tranche (30.000) 1,070% III tranche (80.000) 1,263%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
								amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	169.231	169.115	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		855.000	378.270	378.089						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo senior unsecured.

La linea di credito revolving sustainability-linked di importo massimo pari a 350 milioni di euro, sottoscritta in data 4 ottobre 2022, risulta interamente disponibile al 31 dicembre 2024.

La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2024 da: Banco BPM, Barclays, Gruppo BNP Paribas, Crédit Agricole, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Natixis, e Société Générale. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating creditizio di ADR e del raggiungimento o meno degli obiettivi di sostenibilità relativi previsti ai sensi della struttura “sustainability-linked”.

In data 2 agosto 2024, la linea di credito è stata estesa di un ulteriore anno: l'attuale scadenza è ottobre 2029.

In data 2 luglio 2024, ADR ha inoltre stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un finanziamento di importo pari a 5 milioni di euro, al fine di abilitare la ricezione del contributo europeo a fondo perduto CEF-AFIF, destinato all'ammodernamento delle cabine elettriche ed al potenziamento degli anelli di alimentazione nel contesto della realizzazione di nuovi stalli di ricarica elettrica in zona airside per i veicoli degli handler. Il finanziamento, che sarà impiegato per cofinanziare le iniziative incluse nel progetto, ha durata 3 anni e un periodo di disponibilità di 12 mesi, paga un tasso variabile e prevede rimborso a scadenza in

un'unica soluzione. La stipula del finanziamento risultava propedeutica alla firma del Grant Agreement con CINEA (l'Agenzia esecutiva per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente della Commissione Europea), avvenuta in data 18 luglio 2024.

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud”, e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente da BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). Al 31 dicembre 2024, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranches aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2035. Tutte le tranches utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso 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 ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto del 2016.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 8.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		31.12.2023	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	378.089	340.122	417.383	370.643
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	378.089	340.122	417.383	370.643

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2024; 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), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione.

Rispetto al 31 dicembre 2023 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 31 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente ai rimborsi dell'anno.

Altre passività finanziarie

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	VARIAZIONI				31.12.2024
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ. FIN.	RIMBORSI	DISMISSIONI	VALORE DI BILANCIO
Debiti per locazioni	2.380	2.146	82	(1.585)	(89)	2.934
quota corrente	1.183					1.230
quota non corrente	1.197					1.704

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si incrementa di 554 mila euro per effetto sostanzialmente delle nuove accensioni dell'anno (2.146 mila euro), parzialmente compensate dai pagamenti dei canoni di locazione (-1.585 mila euro).

Derivati con fair value passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Derivati con fair value passivo	0	803	(803)
Rateo interessi	0	175	(175)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	0	978	(978)
quota non corrente	0	0	0
quota corrente	0	978	(978)

Il valore al 31 dicembre 2023 di 803 mila euro si riferiva a due contratti derivati di tipo non-deliverable forward, sottoscritti da Leonardo Energia a maggio 2023 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano, venuti a scadenza a marzo 2024.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi dei contratti derivati si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari. 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.

Posizione finanziaria netta

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	di cui correlate	31.12.2023	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(99.455)	0	(239.306)	0
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(500.000)	0	(670.000)	0
Altre attività finanziarie correnti (C)	(5.288)	0	(6.265)	0
LIQUIDITÀ (D=A+B+C)	(604.743)		(915.571)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	0	0	978	0
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	63.881	0	63.949	134
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	63.881		64.927	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(540.862)		(850.644)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	340.370	0	379.157	22
Strumenti di debito (J)	1.611.704	0	1.606.493	0
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0	0	0	0
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	1.952.074		1.985.650	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)	1.411.212		1.135.006	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(45.398)		(38.210)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)	1.365.814		1.096.796	

6.17 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 2.578 mila euro, in riduzione di 437 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023, includono principalmente la stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

6.18 DEBITI COMMERCIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	226.592	199.987	26.605
Debiti verso imprese controllanti	194	1.036	(842)
Risconti passivi	11.202	9.809	1.393
Acconti e anticipi ricevuti	32.635	20.348	12.287
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	270.623	231.180	39.443

I Debiti verso fornitori, pari a 226.592 mila euro, si incrementano di 26.605 mila principalmente per effetto del maggiore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi sono pari a 11.202 mila euro e l'incremento di 1.393 mila euro rispetto a dicembre 2023 mila euro sostanzialmente per effetto dell'iscrizione del credito per contributi relativo ai progetti di investimento SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 che hanno determinato la rilevazione in contropartita del relativo risconto da rilasciare a conto economico coerentemente con i relativi piani di ammortamento.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 32.635 mila euro, registrano un incremento di 12.287 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti, in relazione alla crescita del volume di attività.

6.19 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	124.220	120.549	3.671
Debiti servizio antincendio	469	758	(289)
Debiti verso il personale	34.270	28.503	5.767
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	17.625	15.701	1.924
Debiti per depositi cauzionali	16.228	14.878	1.350
Altri debiti diversi	33.435	30.515	2.920
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	226.247	210.904	15.343

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 94.371 mila euro (90.954 mila euro al 31 dicembre 2023). 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;

- debito di 24.651 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.190 mila euro al 31 dicembre 2023). 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 per servizio antincendio sono pari a 469 mila euro in relazione al costo maturato nell'esercizio, al netto degli acconti pagati.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si incrementano, rispettivamente di 5.767 mila euro e di 1.924 mila euro, principalmente per l'incremento delle componenti di costo maturate nell'esercizio ma con regolazione differita.

Gli Altri debiti diversi, pari a 33.435 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio, pari a 25.926 mila euro, in aumento di 2.693 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2023, effettuato a gennaio 2024, e del pagamento del saldo 2023 e della prima rata 2024, effettuati a luglio 2024.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 RICAVI

I Ricavi del 2024 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	2024			2023		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	541.716	0	541.716	447.183	0	447.183
Infrastrutture centralizzate	16.471	0	16.471	13.556	0	13.556
Servizi di sicurezza	125.351	0	125.351	106.888	0	106.888
Altri	51.482	0	51.482	41.413	0	41.413
	735.020	0	735.020	609.040	0	609.040
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	8.608	64.749	73.357	7.782	55.206	62.988
Commerciali	0	194.678	194.678	0	154.961	154.961
Parcheggi	35.098	0	35.098	29.118	0	29.118
Pubblicità	13.727	0	13.727	9.891	0	9.891
Altri	11.840	2.377	14.217	10.919	1.537	12.456
	69.273	261.804	331.077	57.710	211.704	269.414
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	804.293	261.804	1.066.097	666.750	211.704	878.454
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	227.427	0	227.427	240.534	0	240.534
ALTRI RICAVI OPERATIVI	2.679	12.331	15.010	2.070	8.883	10.953
TOTALE RICAVI	1.034.399	274.135	1.308.534	909.354	220.587	1.129.941
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco Temporale	306.919			305.223		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico Momento	727.480			604.131		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 1.066.097 mila euro, si incrementano del 21,4% rispetto all'esercizio a confronto per effetto del sensibile incremento del traffico registrato nell'anno. Crescono in particolare sia le attività aviation (+20,7%) che quelle commerciali (+22,9%), le prime sostanzialmente per effetto volumi (le nuove tariffe aeroportuali su Fiumicino sono state applicate a partire dal 21 giugno), mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell'andamento delle sub-concessioni commerciali stimolato, oltre che dall'andamento del traffico, anche da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri in particolare nel segmento luxury nell'ambito Extra-Schengen. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni immobiliari, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 227.427 mila euro, sono relativi sostanzialmente 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 (costi esterni e costo del personale).

Gli Altri ricavi operativi, pari a 15.010 mila euro, sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Contributi e sovvenzioni	2.257	2.102
Plusvalenze da alienazioni	207	128
Recuperi di spesa	5.024	5.283
Indennizzi da terzi	170	181
Altri proventi	7.352	3.259
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	15.010	10.953

Gli altri ricavi operativi si incrementano di 4.057 mila euro rispetto all'esercizio a confronto sostanzialmente per effetto dell'indennizzo ricevuto in relazione all'esito positivo di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

7.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Carburante e lubrificanti	1.295	1.651
Energia elettrica, gas e acqua	29.842	30.862
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	7.089	6.910
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	38.226	39.423

Il consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 38.226 mila euro, il decremento di 1.197 mila euro è attribuibile alla riduzione dei costi di approvvigionamento energetico, parzialmente compensato dai maggiori costi dei materiali di consumo, ricambi e materiali vari connessi alla crescita dei volumi di attività.

7.3 COSTI PER SERVIZI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Costi per manutenzioni	72.776	63.669
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	58.787	42.410
Costi per servizi esterni	15.747	11.895
Costi per servizi di costruzione	185.931	203.519
Pulizie e disinfestazioni	8.143	7.391
Prestazioni professionali	14.346	14.091
Servizi antincendio	7.258	6.705
Altri costi	45.719	35.174
Compensi ad amministratori e sindaci	1.552	1.463
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	410.259	386.317

L'incremento dei costi per servizi, pari a 23.942 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per rinnovo infrastrutture aereoportuali (+16.377 mila euro) e per attività manutentive (+9.107 mila euro). Tale andamento riflette la crescita delle attività e l'apertura di nuove infrastrutture a pieno regime nel 2024 (avvenute ad aprile 2023) con conseguente aumento dei costi per manutenzioni e dei costi di funzionamento (pulizie, servizi esterni etc.). Tale incremento è in parte compensato dalla riduzione dei costi per servizi di costruzione (-17.588 mila euro). La voce Altri costi si incrementa principalmente per l'aumento delle spese di vigilanza, delle spese di pubblicità e promozioni e per l'incremento dei costi relativi agli oneri consortili.

7.4 COSTO PER IL PERSONALE

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Salari e stipendi	169.794	162.043
Oneri sociali	50.327	48.248
Benefici successivi al rapporto di lavoro	9.465	8.999
Altri costi	4.895	6.707
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	234.481	225.997
di cui:		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	24.478	24.769
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.030	2.480

L'incremento del Costo per il personale di 8.484 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è attribuibile all'incremento degli organici correlato alla crescita del volume di attività gestite.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

FORZA MEDIA	2024	2023	VARIAZIONE
Dirigenti	65,2	62,3	2,9
Quadri	355,3	326,9	28,4
Impiegati	2.206,6	2.050,3	156,3
Operai	1.286,7	1.250,2	36,5
TOTALE FORZA MEDIA	3.913,8	3.689,7	224,1

7.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Canoni concessori	45.480	37.595
Costi per godimento beni terzi	2.639	2.884
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(18.599)	(13.297)
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(973)	1.072
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	71	880
Imposte indirette e tasse	3.211	3.398
Oneri diversi	7.929	8.174
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	39.758	40.706

La voce Canoni concessori, pari a 45.480 mila euro, si incrementa di 7.885 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 (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri sono pari a -973 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a 71 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR.

La voce Oneri diversi, pari a 7.929 mila euro, include per 3.566 mila euro, gli oneri relativi alle quote di CO2 relative alle emissioni del 2024 della centrale di cogenerazione (5.086 mila euro nell'anno a confronto).

7.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -24.021 mila euro (-34.916 mila euro nel 2023).

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	34.761	27.065
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	0	835
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	61	28
Interessi da clienti e da altri	514	41
Altri proventi	(467)	4.620
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	34.869	32.589

I Proventi per interessi si incrementano di 7.696 mila euro in relazione al maggior tasso attivo medio ottenuto sugli investimenti della liquidità.

La voce altri proventi, nell'esercizio a confronto, includeva i proventi legati all'operazione, perfezionata in data 14 luglio 2023, di riacquisto parziale, ad un prezzo inferiore rispetto al valore nominale, di una quota del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro avente scadenza 8 giugno 2027 (4.154 mila euro).

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	6.967	9.184
Interessi su prestiti obbligazionari	40.206	32.352
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	5.092	10.295
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	5.604	7.777
Altri oneri finanziari per interessi	69	11
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	50.971	50.435
Valutazione derivati	0	1.631
Differenziali	0	1.078
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	511	4.471
TOTALE ONERI SU DERIVATI	511	7.180
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	258	335
Altri oneri	177	494
TOTALE ALTRI ONERI	435	829
TOTALE ONERI FINANZIARI	58.884	67.628

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 6.967 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si decrementano di 2.217 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 40.206 mila euro e si incrementano di 7.854 mila euro rispetto al 2023 per effetto degli interessi per l'intero esercizio 2024 del nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked emesso a luglio 2023 a valere sul programma EMTN per un valore nominale di 400 milioni di euro, parzialmente compensati dal rimborso, avvenuto a febbraio 2023, del prestito obbligazionario A4.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 5.092 mila euro e si decrementano di 5.203 mila euro principalmente per effetto del rimborso anticipato volontario, avvenuto a luglio 2023, di un prestito da 200 milioni di euro a tasso variabile stipulato con BNL.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 0, nell'esercizio a confronto includevano gli effetti della chiusura dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline e rimborsate a febbraio 2023.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati nel 2024 a conto economico, relativi i) al fair value negativo dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 1.701 mila euro), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 4.446 mila euro) e iii) al fair value positivo dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2018-2021 ed oggetto di unwinding (chiusura) a luglio 2023 (pari a -5.636 mila euro).

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Utili su cambi	1	129
Perdite su cambi	(7)	(6)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(6)	123

7.7 QUOTA DELL'UTILE (PERDITA) DI PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Tale voce è pari a -1.353 mila euro e include la svalutazione della partecipazione nella società a controllo congiunto UrbanV S.p.A., in relazione alla perdita consuntivata nel 2024. Nel 2023, il saldo della voce risulta pari a -871 e accoglieva l'effetto della svalutazione del valore della partecipazione nella società a controllo congiunto UrbanV S.p.A. per -644 mila euro e della partecipazione dell'1% in Spea Engineering S.p.A. per -227 mila euro. Come già indicato in precedenza ADR ha ceduto la quota del 19% del capitale di SPEA e la partecipazione residua dell'1% è stata, pertanto, classificata tra le Altre imprese.

7.8 IMPOSTE SUL REDDITO

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	101.488	57.298
IRAP	23.741	17.130
Imposta sostitutiva	146	146
	125.375	74.574
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(104)	469
	(104)	469
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	2.475	8.824
Imposte differite	(1.315)	(578)
	1.160	8.246
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	126.431	83.289

Con riferimento all'IRES si segnala che, anche per il 2024, è in vigore il contratto di consolidato fiscale con la capogruppo Mundys, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A. e le società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., Leonardo Energia S.r.l. e ADR Ventures S.r.l.

La stima del carico fiscale IRES del 2024 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata pari a 101.488 mila euro, corrispondente dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale dell'esercizio 2024.

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno. Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 6.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 23,8% (20,4% nel 2023). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2024		2023	
	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	425.604		281.034	
ALIQUOTA TEORICA		24%		24%
IRES teorica		102.145		67.448
Differenze permanenti	(788)	(189)	(5.588)	(1.341)
Differenze temporanee	(1.950)	(468)	(1.239)	(297)
Differenze temporanee su perdita fiscale	0	0	(35.475)	(8.514)
IRES effettiva		101.488		(57.298)
ALIQUOTA EFFETTIVA		23,8%		20,4%

8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,25x, che diventa 4,75x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori, in aggiunta a un rapporto di copertura degli interessi passivi che non deve risultare inferiore a 3,0x, che diventa 2,5x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility include una soglia massima di leverage ratio. 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.

Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 31 dicembre 2024, è già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2024.

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 il rispetto di covenant finanziari e prevede obblighi di fare/non fare 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 2024 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8; non sussistono fideiussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

9.2 IMPEGNI

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto relativi all'attività di investimento.

9.3 GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2024 è costituita dal valore contabile delle attività commerciali e finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito e della presenza di eventuali garanzie.

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, factoring, gestione accessi 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.

Per quanto riguarda gli investimenti della liquidità e le operazioni in contratti derivati, il Gruppo gestisce il rischio di credito nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato, come tracciate dalle policy interne, ricorrendo preferenzialmente a controparti con elevato standing creditizio e monitorando su base continuativa che non si verifichino concentrazioni rilevanti di rischio di credito.

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 2024 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 954,5 milioni euro, composta da:

- 599,5 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 355,0 milioni di euro di linee credito committed non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.16).

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2024 è pari a cinque anni e cinque mesi.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024				
	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.915.046)	(40.158)	(40.158)	(839.229)	(995.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(399.323)	(43.386)	(42.957)	(126.296)	(186.685)
Derivati con fair value positivo	270	270	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
TOTALE	(2.314.099)	(83.274)	(83.115)	(965.525)	(1.182.185)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023				
	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.955.204)	(40.158)	(40.158)	(546.263)	(1.328.625)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(443.138)	(43.815)	(43.386)	(127.582)	(228.355)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	(803)	(803)	0	0	0
TOTALE	(2.399.145)	(84.776)	(83.544)	(673.845)	(1.556.980)

Rischio di mercato

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio, del rischio tasso di interesse e del rischio di variazione di determinate materie prime, per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli dei sottostanti parametri di mercato.

Alla data del 31 dicembre 2024 il Gruppo ADR ha in essere un derivato di tipo non-deliverable forward, sottoscritto da Leonardo Energia a febbraio 2024 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano, per un valore nozionale pari a 449 mila euro e con scadenza marzo 2025.

									FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE		
Controparte	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sottos.	Scad.	Valore nozionale coperto (*)	Tasso applic.	Sottostante	Al 31.12.2024	Al 31.12.2023	AC/ Economico (**)	A Oci (***)	Importi pagati (incassati)
UniCredit	Forward	CF	M	05.2023	03.2024	8.209	Paga un prezzo fisso (€42,55 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV	Acquisti di gas metano	0	(803)	0	803	0
						3.082	Paga un prezzo fisso (€43,40 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV						
UniCredit	Forward	CF	M	02.2024	12.2024	1.394	Paga un prezzo fisso (€28,32 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV	Acquisti di gas metano	0	0	0	0	0
				02.2024	12.2024	1.366	Paga un prezzo fisso (€27,74 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV						
				03.2024	12.2024	1.423	Paga un prezzo fisso (€28,90 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV						
				02.2024	03.2025	449	Paga un prezzo fisso (€30,80 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV		270	0	0	270	0
					TOTALE (esclusi ratei)				270	(803)	0	1.073	0
					di cui:								
					derivati con fair value attivo				270	0			
					derivati con fair value passivo				0	(803)			

CF: cash flow value hedge - M: materie prime
(*) valore nozionale coperto alla data di accensione del contratto derivato
(**) la tabella non include gli importi relativi ai differenziali mensili incassati e pagati sui contratti Foward e registrati nel Conto Economico, alla voce "Consumo di materie prime e materiali di consumo", non essendo tali voci contropartita di variazioni di Fair Value
(***) la variazione del fair value è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale

Il Gruppo non ha in essere operazioni finanziarie in valuta estera.

9.4 INFORMAZIONI SULLE VALUTAZIONI AL FAIR VALUE

Di seguito è riportata la valutazione al fair value alla data di chiusura dell'esercizio e la classificazione secondo la gerarchia del fair value delle attività e passività valutate al fair value su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al fair value su base non ricorrente):

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			
	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4
Derivati con fair value positivo	0	270	0	270
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	270	0	270

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al fair value sono gli strumenti derivati, descritti nella Nota 9.3. 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 2024 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.16 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.

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 propo-

sti 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 18 novembre 2021 la Commissione Tributaria Regionale ha depositato la sentenza con la quale è stato accolto parzialmente il ricorso per riassunzione proposto da ADR. La società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni in materia di applicabilità delle esimenti da responsabilità sanzionatoria invocate in giudizio ha presentato ricorso in Cassazione. L'Agenzia delle Dogane non ha impugnato la sentenza per la parte di propria soccombenza notificando tre atti di contestazione delle sanzioni rideterminate applicando il principio del cumulo giuridico. La Società ha presentato delle memorie difensive chiedendo l'annullamento degli atti di contestazione. L'Agenzia delle Dogane, accogliendo la richiesta della società, ha annullato i tre nuovi atti di contestazione. ADR, ai sensi dell'art. 1, comma 191, della Legge n. 197/2022, ha presentato domanda di definizione agevolata delle controversie pendenti aventi ad oggetto le sole sanzioni collegate a tributi di cui è stato effettuato il pagamento, e depositato, presso la Corte di Cassazione, istanza per la cessata materia del contendere.

- 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. In data 10 ottobre 2024 si è tenuta l'udienza per la trattazione del ricorso relativo ai periodi d'imposta 2007 – 2010, per il quale si attende il deposito della relativa sentenza.
- 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. In data 5 dicembre 2024 si è tenuta l'adunanza in camera di consiglio per la trattazione dei ricorsi, per i quali si attende il deposito delle relative sentenze.

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 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 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 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. Il giudizio, già pendente davanti il Tribunale di Roma come da rimessione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario, è stato, nel mese di luglio 2024, nuovamente riassunto da Alitalia in Amministrazione Straordinaria dopo essere stato interrotto a causa del decesso del difensore di ENI. L'udienza per la prosecuzione è stata fissata al 27 marzo 2025. Nel frattempo, durante la pendenza del giudizio, prima dell'interruzione, era stata depositata, nel mese di marzo 2023 la CTU tecnico contabile disposta dal Giudice.
- 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 e Cassazione. In particolare:
 - Nel febbraio 2020 sono state pubblicate tre sentenze con cui il Tribunale 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 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. Con sentenze nn. 795/2022, 981/2022 e 988/2022 sono stati accolti tutti i tre gli appelli proposti dai gestori, Total Aviazione e Air Total, c/ KAI-KRI e c/ Tamoil. Tra giugno e ottobre 2022 Alitalia in AS ha proposto i rispettivi ricorsi in Cassazione. Si è tuttora in attesa della fissazione delle udienze di discussione.
 - Nel 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 prima comparizione delle Parti è stata differita d'ufficio prima al 25 marzo 2023 e poi, per ragioni di carico di ruolo della Corte, al 26 maggio 2025.
 - Nell'agosto 2020, è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel 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. Alitalia LAI in AS ha proposto appello. All'esito dell'udienza di comparizione delle Parti tenutasi il 9 maggio 2022, la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni al 11 dicembre 2023. Con sentenza n. 3360 del 13 maggio 2024, la Corte di Appello di Roma ha respinto il gravame proposto da Alitalia contro la sentenza di 1° grado.

- Nel dicembre 2021 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Esso Italiana srl ed Exxonmobil Aviation International limited, ha parzialmente accolto la domanda di Alitalia, condannando Exxonmobil alla restituzione ad Alitalia delle airport fees, nella misura di 5,2 milioni di euro, ed ha accolto la domanda di garanzia e manleva, condannando ADR, SEA e SABCO a rimborsare a Exxonmobil il sopracitato importo. ADR ha proposto appello; all'esito dell'udienza di comparizione delle parti, tenutasi il 7 giugno 2022, il giudizio verrà riunito al separato appello proposto da SEA, aggiornato, per la precisazione delle conclusioni, al 14 luglio 2026.

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), in data 9 marzo 2023, ha pubblicato la delibera 38/2023 che introduce i nuovi modelli di regolazione per il settore aeroportuale applicabili a valere dal 1° aprile 2023.

In data 19 luglio 2023, il Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte ha preso atto della abrogazione delle delibere dell'ART 118/2019 e 136/2020 ad opera della delibera 38/2023, ed ha quindi dichiarato l'improcedibilità dei ricorsi avverso tali Delibere, fermo restando che il merito della sussistenza del potere di ART di imporre modelli di regolazione tariffaria ai titolari di contratti di programma in deroga restava oggetto del ricorso presentato da ADR avverso la delibera 38/2023, presso il medesimo tribunale.

In data 10 novembre 2023, l'ENAC e ADR hanno sottoscritto il quarto Atto Aggiuntivo al contratto di programma ENAC/ADR, prevedendo che, nelle more della conclusione del processo autorizzativo del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che definirà lo scenario di sviluppo di lungo termine dello scalo, ADR presenti una proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024 – 2028, da sottoporre alla consultazione dell'utenza, in applicazione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla Delibera ART n. 38/2023.

Con la sottoscrizione di tale Atto Aggiuntivo, inoltre, ADR si è impegnata a rinunciare ai ricorsi ancora pendenti in materia tariffaria entro 90 giorni dalla stipula dell'Atto e, una volta che il processo di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2028 sarà definitivamente completato in applicazione dall'Atto Aggiuntivo, a rinunciare anche al ricorso pendente avverso la Delibera ART. 38/2023, in ragione della sua effettiva applicazione a tale periodo regolatorio.

Con Delibera n. 145/24 e Delibera n. 147/24, ART ha deliberato la conformità della proposta tariffaria di ADR per il periodo regolatorio 2024-2028, rispettivamente, per lo scalo di Fiumicino e per quello di Ciampino; il vettore Ryanair ha impugnato al Tar Piemonte entrambe le delibere dell'Autorità.

L'udienza del ricorso relativo alle tariffe di Fiumicino si terrà il 17 giugno 2025, mentre per l'altro ricorso si è in attesa di fissazione dell'udienza.

Espropri per la Realizzazione Svincolo Cargo City

ADR, delegata da ENAC quale Autorità Espropriante (ai sensi del Testo Unico Espropriazioni) ha proceduto con le attività di esproprio necessarie per la realizzazione dello "Svincolo Cargo City", opera prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, che per quota parte insiste su aree esterne al sedime aeroportuale. Tra i soggetti privati espropriati vi è la Società Nuova Agrisud Immobiliare Srl (Agrisud) per la quale ADR ha quantificato l'indennità provvisoria di esproprio in 315 mila euro, in base ad apposita Relazione di Stima elaborata dall'Agenzia delle Entrate. Agrisud non ha comunicato la propria condivisione dell'indennità e, pertanto, la suddetta somma è stata depositata presso la Ragioneria Territoriale dello Stato di Roma ed è stata attivata la Commissione Provinciale Espropri di Roma (CPE), Autorità competente a determinare in via definitiva la predetta indennità. La CPE ha stabilito per Agrisud un'indennità complessiva definitiva di 260 mila euro; la stima dell'indennità definitiva è stata notificata da ADR ad Agrisud.

Agrisud, in data 09.02.2021, ha notificato ad ADR (ed ENAC) specifico ricorso in Opposizione alla Stima con cui: i) ha conte

stato l'indennità definitiva come determinata dalla CPE; ii) ha quantificato l'indennità dovuta per l'esproprio in 6,9 milioni di euro; iii) ha richiesto al Giudice di voler condannare ADR (ed ENAC) al pagamento della somma determinata sub ii) o in quella maggiore o minore che sarà ritenuta di giustizia anche a seguito di specifica Consulenza Tecnica d'Ufficio.

ADR si è costituita nel giudizio. All'udienza del 12 maggio 2022, ADR ha contestato l'assoluta infondatezza della quantificazione dell'indennità operata da Agrisud, chiedendo che la causa sia rinviata per la precisazione delle conclusioni senza necessità di ulteriore istruttoria e senza necessità di nominare una Consulenza Tecnica d'Ufficio. La Corte, sciogliendo la riserva, ha ritenuto opportuno disporre una Consulenza Tecnica d'Ufficio. La valutazione della Consulenza Tecnica d'Ufficio (CTU) è stata fissata per l'udienza del 16 novembre 2023. All'udienza del 16 novembre Agrisud: i) ha contestato la CTU che ha stimato in 0,2 milioni di euro l'indennità complessiva da riconoscere (inferiore a quella stimata dalla CPE); ii) ha chiesto alla Corte di valutare la formulazione di una proposta transattiva ex art. 185 c.p.c.; iii) in subordine, ha chiesto rinvio per la precisazione delle conclusioni. ADR ha fatto presente alla Corte di non aver ricevuto da Agrisud alcuna proposta di definizione bonaria (che dovrebbe essere eseguita formalmente in ogni caso) ed ha ribadito la correttezza della quantificazione operata dalla CTU e delle relative stime economiche. La prossima udienza è stata fissata per il 27 febbraio 2025.

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.

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, richiedendo 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. Con sentenza pubblicata nel maggio 2021, il Tribunale di Roma, in accoglimento della domanda subordinata di ADR, ha dichiarato la risoluzione della convenzione di subconcessione per impossibilità sopravvenuta della prestazione e ha condannato Moccia all'immediata restituzione dell'area e al pagamento dell'indennità di occupazione senza titolo, per 2,5 milioni di euro. Moccia ha proposto appello con contestuale istanza di sospensione dell'efficacia del solo capo della sentenza relativo alla condanna al pagamento dell'indennità di occupazione; il Collegio ha accolto la suddetta istanza. La causa è stata rinviata, per la precisazione delle conclusioni, all'udienza del 15 maggio 2025.
- Con provvedimento del 8 luglio 2022, nell'ambito di un'azione di accertamento preventivo avviato da controparte davanti il Tribunale di Roma, è stata ammessa la Consulenza Tecnica di Ufficio richiesta dal ricorrente avente ad oggetto l'impianto e gli eventuali danni da questo subiti. All'udienza del 13 luglio 2022 è stato formalizzato l'incarico al CTU e formulati i quesiti. Le Parti hanno individuato i rispettivi CTP. In data 20 luglio 2022 hanno avuto inizio le operazioni peritali. Anche a seguito di proroghe nel frattempo intervenute, l'elaborato definitivo è stato depositato nel mese di giugno 2023.

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; con sentenza n. 5444/2022 la Corte di Appello di Roma ha accolto le domande di ADR e ha condannato le società dell'ATI alla restituzione delle somme pagate nel 2006 da ADR. La pronuncia è stata impugnata in Cassazione e si è in attesa della fissazione dell'udienza. Nel gennaio 2021, sia il Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell'ATI) hanno proposto ricorso in Cassazione per revocazione della ordinanza sopramenzionata comunicata nel giugno 2020. All'esito dell'udienza tenutasi il 14 maggio 2024, con ordinanza depositata il 6 agosto 2024 la Corte ha respinto il ricorso in revocazione.

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 notificato ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. All'esito dell'udienza di merito tenutasi il 12 aprile 2024, con sentenza pubblicata il 3 maggio 2024, il TAR Lazio ha dichiarato inammissibile il ricorso di ADR per carenza di interesse, attesa la mancanza di lesività dei provvedimenti impugnati.

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.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2024 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per 1,9 milioni di euro (nessuna riserva al 31 dicembre 2023) nei confronti del Gruppo. 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)	31.12.2024		2024		31.12.2023		2023	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Mundys S.p.A.	542	74.932	103	(1.033)	409	38.634	0	(961)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	542	74.932	103	(1.033)	409	38.634	0	(961)
IMPRESE COLLEGATE								
Spea Engineering S.p.A. (*)	0	0	0	0	74	332	0	(153)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	0	0	0	0	74	332	0	(153)
JOINT VENTURE								
UrbanV S.p.A.	324	219	352	(120)	101	265	142	(439)
TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE	324	219	352	(120)	101	265	142	(439)
PARTI CORRELATE								
Telepass S.p.A.	670	766	139	(492)	123	144	17	(211)
Autogrill Italia S.p.A.	3.944	324	25.779	(755)	4.403	194	20.416	(360)
Spea Engineering S.p.A. (*)	0	0	0	(221)	0	0	0	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(66)	0	0	0	(37)
Retail Italia Network S.r.l.	0	15	316	0	82	0	280	0
Telepass Pay S.p.A.	4	0	0	0	3	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	3	0	0	0	84	0	(20)
Infoblu S.p.A.	0	106	0	(34)	0	59	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	100	82	103	(5)	5	0	21	0
PTSCLAS S.p.A.	0	15		(37)	0	0	0	(50)
Edizione S.p.A.	0	57	0	(57)	0	39	0	(39)
Cellnex Italia S.p.A.	5	510	378	(510)	95	189	471	(189)
Vmz Berlin Betreibergesellschaft Mb (Gruppo Yunex)	0	6	0	(22)	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.492	0	(2.645)	0	2.051	0	(2.553)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	4.723	4.376	26.715	(4.844)	4.711	2.760	21.205	(3.459)
TOTALE	5.589	79.527	27.170	(5.997)	5.295	41.991	21.347	(5.012)

(*) A seguito dell'operazione, avvenuta in data 26 giugno 2024, di cessione delle azioni (pari al 19% al capitale sociale) detenute da ADR in Spea Engineering S.p.A, la partecipazione residua pari all'1% del capitale sociale di Spea Engineering è stata classificata nelle Altre Imprese

I rapporti intrattenuti con Mundys si riferiscono principalmente alla partecipazione delle società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito dei costi assicurativi.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Telepass S.p.A. (controllata da Mundys): sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility e al conseguimento di ricavi e costi derivanti dall'accordo con ADR S.p.A. per l'utilizzo dei varchi di sicurezza veloce situati all'interno degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e da accordi di collaborazione commerciale;
- Autogrill Italia S.p.A. (società collegata di Edizione S.p.A. per il tramite della società Avolta): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. “key management personnel”) in carica al 31 dicembre 2024 ammontano a 2.645 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nell'esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		2024		31.12.2023		2023	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	Oneri	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
Spea Engineering S.p.A.	0	0	0	0	0	155	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	0	0	0	0	0	155	0	0

Le passività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. si azzerano a seguito dell'operazione di acquisto del ramo di azienda “servizi di ingegneria aeroportuale” da parte della controllata ADR Ingegneria (si veda Nota 3. Perimetro e principi di consolidamento).

11. Altre informazioni

11.1 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi 2024
ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione (*)	KPMG S.p.A.	261
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	1
Totale ADR S.p.A.		417
Società controllate da ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	219
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	9
Totale Società controllate da ADR S.p.A.		228
TOTALE		645

(*) Esame limitato della Rendicontazione di Sostenibilità, del Report annuo sustainability linked bond; Certificazione contributi progetti Sesar; Parere sulla distribuzione acconto sui dividendi
(**) Sottoscrizione modelli Unico e 770.

11.2 INFORMATIVA SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE EX L. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2024 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici ai sensi della norma citata.

11.3 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI, ATIPICHE E/O INUSUALI

Nel corso del 2024, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

11.4 IMPATTI DERIVANTI DALLA SITUAZIONE MACROECONOMICA

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, in accordo agli IFRS e ai recenti richiami delle autorità di vigilanza sui mercati finanziari, il Gruppo ADR ha valutato l'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina e della Guerra in Medio Oriente sulla posizione finanziaria, sulla performance e sui flussi di cassa.

Gli avvenimenti in Ucraina hanno comportato la chiusura per le compagnie aeree europee dello spazio aereo in Russia, con il conseguente azzeramento, dall'inizio del primo trimestre 2022, del traffico per l'Ucraina, la Russia e la Bielorussia.

Alla data del presente Bilancio Consolidato, il Gruppo sta monitorando costantemente le evoluzioni di tali conflitti per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business del Gruppo.

12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- In data 20 gennaio 2025, ADR ha inaugurato la nuova Solar Farm, il più grande impianto fotovoltaico in autoconsumo in uno scalo europeo e tra i più estesi a livello globale realizzato all'interno di un confine aeroportuale, posizionato lungo il lato Est della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino. L'impianto si estende per quasi 2,5 km ed è composto da circa 55.000 pannelli in silicio monocristallino che, grazie ad una potenza di 22 MWp, consentiranno allo scalo di produrre annualmente energia rinnovabile per circa 32 GWh.
- Nel mese di gennaio 2025, è intervenuto il closing dell'operazione di acquisto da parte di Deutsche Lufthansa AG di una quota del 41% del capitale in ITA Airways, decretando l'ingresso ufficiale della compagnia italiana nel Gruppo Lufthansa.
- L'art. 14 del D. Lgs. n. 192/2024 ha riaperto, in via straordinaria, i termini per l'affrancamento delle riserve in sospensione d'imposta ancora sussistenti nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 e che residuano al termine dell'esercizio 2024, previo il pagamento di un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e dell'IRAP con aliquota del 10%. Il Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025 ha, quindi, approvato l'affrancamento della quota della Riserva sovrapprezzo azioni in sospensione d'imposta, pari a 355 milioni di euro. L'imposta sostitutiva sarà liquidata nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta 2024 e versata in quattro rate annuali di pari importo, a partire dalla data di scadenza del versamento a saldo delle imposte 2024. L'ambito di efficacia dell'operazione è stato individuato anche in coerenza con i chiarimenti resi disponibili dall'Agenzia delle Entrate con riferimento ad altri regimi di affrancamento.
- Su proposta del Consiglio di Amministrazione del 27 gennaio 2025, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 13 febbraio 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 747,9 milioni di euro a titolo di dividendo, da trarre per 667,4 milioni di euro dalla Riserva sovrapprezzo azioni, e 80,5 milioni di euro dagli utili portati a nuovo inclusi nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 12,02 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 24 febbraio 2025 e pagamento il 26 febbraio 2025.
- In data 3 febbraio 2025, ADR ha acceso due strumenti finanziari derivati di tipo interest rate swap forward starting, finalizzati alla sterilizzazione del rischio di fluttuazioni del tasso di interesse su futuro indebitamento finanziario. Gli strumenti hanno un nozionale complessivo di 200 milioni di euro, data di partenza 15 maggio 2025 e durata 7 anni.
- In data 21 febbraio 2025, è stata integralmente erogata la linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta il 4 ottobre 2022.
- In data 10 marzo 2025, l'aeroporto di Fiumicino, per l'ottavo anno consecutivo, è stato decretato, con un punteggio 4,61 (scala da 1 a 5) miglior scalo d'Europa per il 2024, nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri nel sondaggio "Airport Service Quality" (ASQ) condotto dall'Airport Council International (ACI) World. Inoltre, tra i più grandi Hub Internazionali, l'aeroporto di Fiumicino, insieme a Singapore, si è aggiudicato tutte le categorie di premi: "Airport with the Most Dedicated Staff in Europe", "Easiest Airport Journey in Europe", "Most Enjoyable Airport in Europe" e "Cleanest Airport in Europe". L'aeroporto di Ciampino, per il secondo anno consecutivo, si è aggiudicato, invece, il premio "Best Airport in Europe" nella categoria da 2 a 5 milioni di passeggeri e, per la prima volta, è risultato vincitore anche nella categoria "Airport with the Most Dedicated Staff in Europe".

Il Consiglio di Amministrazione

Allegati

Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale	Soci	% Possesso	% Interessenza gruppo ADR	Metodo di consolidamento o criterio di valutazione
CAPOGRUPPO								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Ingegneria S.p.A.	99 1	100	Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Coordinamento attività per realizzazione grandi opere aeroportuali	Euro	500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Attività edilizia e costruzione	Euro	5.050.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Leonardo Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	742.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ventures S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Investimenti in startup ad alto potenziale innovativo	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
IMPRESE COLLEGATE								
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	Tessera (Venezia)	Catering aeroportuale	Euro	103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata al costo
JOINT VENTURE								
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Advanced Air Mobility (AAM) e Urban Air Mobility (UAM)	Euro	90.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	66,67		Valutata con il metodo del patrimonio netto
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	Investimenti immobiliari, finanziari, ecc.	Euro	3.221.234	Aeroporti di Roma S.p.A.	7,77		Valutata al fair value
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	23.920.556	Aeroporti di Roma S.p.A.	5,37		Valutata al fair value
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1		Valutata al fair value
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	116.330	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,13		Valutata al fair value
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE ¹ e turismo d'affari	Euro	54.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota		Valutata al fair value
Assaia Inc.	United States	Machine Learning, AI Algorithms applied to turnaround operations	USD	647.249	ADR Ventures S.r.l.	1,7049		Valutata al fair value

¹ MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions)

Relazione della Società di Revisione

Relazione della Società di Revisione



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmaudit@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 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 (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

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 nel paragrafo "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. (nel seguito anche la "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 e 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.

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Valutazione del fondo per rinnovo infrastrutture aeroportuali

Note illustrative al bilancio: nota illustrativa n. 4 "Principi contabili applicati" – sezione "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" e sezione "Stime e valutazioni" e nota illustrativa n. 6.14 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota non corrente e corrente)"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €218,2 milioni (di cui quota non corrente pari a €159,5 milioni e quota corrente pari a €58,7 milioni). Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura degli interventi da effettuare, la tempistica prevista, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento. Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione hanno incluso: • comprensione del processo di stima utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione del fondo in oggetto; • analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici delle società del Gruppo riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione; • verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dal Gruppo per l'effettuazione delle stime; • analisi della ragionevolezza del tasso applicato dal Gruppo per l'attualizzazione del fondo; • verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo; • esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; • analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

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 consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 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.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a 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 e 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 o 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, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a 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 un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a 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;



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- 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 a un livello appropriato come richiesto dagli 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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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 consolidato 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) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2021 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 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

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, 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.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Roma, 3 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024

Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A	320
Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A	330
Relazione della Società di Revisione	378
Relazione del Collegio Sindacale	386
Allegati	394

Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.

Situazione patrimoniale-finanziaria	322
Conto economico	324
Conto economico complessivo	325
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	326
Rendiconto finanziario	328

Situazione patrimoniale-finanziaria

ATTIVITÀ

(EURO)	Note	31.12.2024	di cui correlate	31.12.2023	di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività Materiali	5.1	64.404.074		57.427.291	
Diritti Concessori		2.733.451.084		2.616.204.369	
Altre attività immateriali		72.083.262		64.787.034	
Attività Immateriali	5.2	2.805.534.346		2.680.991.403	
Partecipazioni	5.3	50.695.754		50.405.184	
Altre Attività finanziarie non correnti	5.4	44.767.520		37.580.462	
Attività per imposte anticipate	5.5	33.249.306		35.138.778	
Altre attività non correnti	5.6	499.730		480.530	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.999.150.730		2.862.023.648	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		5.242.641		4.703.432	
Crediti commerciali		284.658.085	25.710.326	259.299.518	33.591.904
Attività commerciali	5.7	289.900.726	25.710.326	264.002.950	33.591.904
Altre Attività finanziarie correnti	5.4	4.464.200		6.264.903	
Attività per imposte correnti	5.8	0		36.166	
Altre attività correnti	5.9	11.030.671	11.050	24.208.058	63.105
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	598.689.238		908.152.584	
Attività destinate alla vendita	5.11	0		950.000	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		904.084.835	25.721.376	1.203.614.661	33.655.009
TOTALE ATTIVITÀ		3.903.235.565	25.721.376	4.065.638.309	33.655.009

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(EURO)	Note	31.12.2024	di cui correlate	31.12.2023	di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		768.330.285		1.010.158.243	
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		160.551.965		120.614.899	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	5.12	991.106.993		1.192.997.885	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.13	6.022.639		7.554.417	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.14	154.080.433		171.735.527	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.15	8.643.489		16.397.193	
Fondi per accantonamenti non correnti		168.746.561		195.687.137	
Prestiti obbligazionari		1.611.703.502		1.606.493.433	
Finanziamenti a medio-lungo termine		338.666.358		377.959.745	
Altre passività finanziarie		1.581.598		997.641	
Passività finanziarie non correnti	5.16	1.951.951.458		1.985.450.819	
Altre passività non correnti	5.17	2.578.203	489.642	3.014.554	530.020
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.123.276.222	489.642	2.184.152.510	530.020
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.13	2.195.627		1.932.340	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.14	54.922.863		48.207.863	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.15	4.782.000		5.014.851	
Fondi per accantonamenti correnti		61.900.490		55.155.054	
Debiti commerciali	5.18	330.573.983	117.581.886	279.305.800	97.992.787
Passività commerciali		330.573.983	117.581.886	279.305.800	97.992.787
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		63.796.669		63.737.603	
Strumenti finanziari - derivati		0		0	
Altre passività finanziarie correnti		58.198.963	58.198.963	63.806.855	63.806.855
Passività finanziarie correnti	5.16	121.995.632	58.198.963	127.544.458	63.806.855
Passività per imposte correnti	5.8	75.194.580	69.030.382	39.662.940	31.810.550
Altre passività correnti	5.19	199.187.665	2.059.128	186.819.662	1.559.450
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		788.852.350	246.870.359	688.487.914	195.169.641
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.903.235.565	247.360.001	4.065.638.309	195.699.661

Conto economico

(EURO)	Note	2024	di cui correlate	2023	di cui correlate
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		1.059.600.975	80.701.099	876.199.527	67.974.282
Ricavi per servizi di costruzione		229.625.045		237.225.914	
Altri ricavi operativi		18.913.359	5.085.825	15.429.743	5.945.037
TOTALE RICAVI	6.1	1.308.139.379	85.786.924	1.128.855.184	73.919.319
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(21.821.143)		(17.691.533)	
Costi per servizi	6.3	(580.315.207)	(316.954.599)	(553.230.610)	(331.919.367)
Costo per il personale	6.4	(122.177.274)	(1.627.000)	(117.799.580)	(1.385.535)
Canoni concessori		(45.479.669)		(37.595.067)	
Costo per godimento beni di terzi		(1.683.846)		(2.267.807)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		17.672.565		14.003.318	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri		3.664.764		(1.159.479)	
Altri costi		(7.137.565)	(170.726)	(6.726.199)	(32)
Altri costi operativi	6.5	(32.963.751)	(170.726)	(33.745.234)	(32)
Ammortamento attività materiali	5.1	(12.008.895)		(10.601.955)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	5.2	(104.723.056)		(96.959.728)	
Ammortamento altre attività immateriali	5.2	(14.848.903)		(10.590.650)	
Ammortamenti		(131.580.854)		(118.152.333)	
TOTALE COSTI		(888.858.229)	(318.752.325)	(840.619.290)	(333.304.934)
RISULTATO OPERATIVO		419.281.150		288.235.894	
Proventi finanziari		49.082.373	14.222.286	61.253.365	28.828.785
Oneri finanziari		(62.141.239)	(2.300.401)	(68.830.534)	(449.969)
Utili (perdite) su cambi		(5.249)		122.499	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	6.6	(13.064.115)	11.921.885	(7.454.670)	28.378.816
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		406.217.035		280.781.224	
Imposte sul reddito	6.7	(116.237.605)		(74.334.912)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		289.979.430		206.446.312	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita		0		(4.317.000)	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		289.979.430		202.129.312	

Conto economico complessivo

(EURO)	Note	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			
		289.979.430	202.129.312
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	8.3	0	(2.069.886)
Effetto fiscale		0	496.746
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		0	(1.573.140)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.13	(80.087)	(191.510)
Effetto fiscale		19.200	46.080
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	5.3	0	(212.614)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(60.887)	(358.044)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	8.3	388.282	3.398.601
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		327.395	1.467.417
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		290.306.825	203.596.729

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

(EURO)	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva a da valu- tazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	Riserva da utili/ (perdite) da valutazione al fair vaule di partecipazioni	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio (al netto acconto su dividendi)	Totale patrimonio netto
SALDO AL 31 DICEMBRE 2022	62.224.743	12.461.960	667.389.496	5.142.356	(40.611.243)	333.567.747	30.740.510	1.070.915.569
Utile (perdita) dell'esercizio							202.129.312	202.129.312
Altre componenti dell'utile complessivo:				1.825.461	(212.614)	(145.430)		1.467.417
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				1.825.461				1.825.461
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(145.430)		(145.430)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni					(212.614)			(212.614)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				1.825.461	(212.614)	(145.430)	202.129.312	203.596.729
Destinazione utile dell'esercizio precedente						30.740.510	(30.740.510)	0
Distribuzione acconto sui dividendi							(81.514.413)	(81.514.413)
Altre variazioni								
SALDO AL 31 DICEMBRE 2023	62.224.743	12.461.960	667.389.496	6.967.817	(40.823.857)	364.162.827	120.614.899	1.192.997.885
Utile (perdita) dell'esercizio							289.979.430	289.979.430
Altre componenti dell'utile complessivo:				388.282		(60.887)		327.395
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				388.282				388.282
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(60.887)		(60.887)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni								
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				388.282		(60.887)	289.979.430	290.306.825
Destinazione utile dell'esercizio precedente						120.614.899	(120.614.899)	0
Distribuzione dividendi (saldo)						(120.093.754)		(120.093.754)
Distribuzione acconto sui dividendi							(129.427.465)	(129.427.465)
Distribuzione riserve						(242.676.498)		(242.676.498)
Altre variazioni					410.289	(410.289)		0
SALDO AL 31 DICEMBRE 2024	62.224.743	12.461.960	667.389.496	7.356.099	(40.413.568)	121.536.298	160.551.965	991.106.993

Rendiconto finanziario

(EURO)	2024	2023
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	289.979.430	202.129.312
Rettificato da:		
Ammortamenti	131.580.854	118.152.333
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	44.886.834	34.377.050
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.899.262	9.157.709
Variazione altri fondi	(9.230.073)	178.461
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	1.353.431	1.126.999
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	1.786.032	7.515.555
Altri costi (ricavi) non monetari	6.720.144	13.324.314
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	86.997.252	85.082.205
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	560.973.166	471.043.938
Investimenti in attività materiali	(19.188.678)	(19.074.441)
Investimenti in attività immateriali (*)	(276.838.902)	(274.090.333)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(62.559.399)	(48.380.368)
Investimenti in partecipazioni e rami d'azienda	(2.400.000)	(2.032.649)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	25.685.205	26.165.593
Variazione netta delle altre attività non correnti	(19.200)	(47.762)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(335.320.974)	(317.459.960)
Emissione di prestiti obbligazionari	0	393.698.771
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(309.465.281)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423.077)	(239.423.077)
Dividendi corrisposti	(492.197.717)	(81.514.414)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	572.445	(76.382.952)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	1.540.703	46.694.899
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(529.507.646)	(266.392.054)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(303.855.454)	(112.808.076)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	844.345.729	957.153.805
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	540.490.275	844.345.729

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 27.315.490 euro nel 2024 e per 21.992.882 euro nel 2023.

Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

(EURO)	2024	2023
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	844.345.729	957.153.805
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	908.152.584	995.184.651
Rapporti di conto corrente con società controllate	(63.806.855)	(38.030.846)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	540.490.275	844.345.729
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	598.689.238	908.152.584
Rapporti di conto corrente con società controllate	(58.198.963)	(63.806.855)

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(EURO)	2024	2023
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	78.919.900	11.400.171
Interessi attivi incassati	37.128.172	22.113.479
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	45.483.121	36.714.411
Dividendi ricevuti	14.204.260	28.540.108

Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.

Informazioni generali	332
Forma e contenuto del Bilancio	332
Principi contabili applicati	333
Contratto di concessione	334
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	335
Informazioni sulle voci di conto economico	360
Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	368
Altre garanzie, impegni e rischi	369
Rapporti con parti correlate	372
Altre informazioni	375
Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	376

1. Informazioni generali

Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la “Società” o “ADR” o “la Capogruppo”) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale romano in forza di rapporto concessorio sottoscritto tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (“ENAC”) e ADR stessa. Il 21 dicembre 2012 è stata approvata dal Presidente del Consiglio dei Ministri la nuova Convenzione-Contratto di Programma (“Contratto di Programma”), sottoscritta fra ADR ed ENAC il 25 ottobre 2012 in base alla quale ADR assume il compito di gestire il sistema aeroportuale direttamente e indirettamente attraverso le società controllate, a cui sono state attribuite specifiche attività. La concessione 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, Mundys S.p.A. (“Mundys”) è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.844.628, pari al 99,389% del capitale). Mundys 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 17 marzo 2025 e sottoposto a revisione contabile da parte di KPMG S.p.A.

Il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

2. Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio al 31 dicembre 2024 è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento CE n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

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 DER, 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. Il prospetto delle variazioni del patrimonio netto è stato definito in conformità allo IAS 1 tenendo ovviamente conto del risultato economico complessivo.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta sia la valuta fun-

zionale 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 2024 sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato, a 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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			Variazione			31.12.2024		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Investim.	Amm.ti	Altre variazioni	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
Terreni e fabbricati	17.421	(1.282)	16.139	348	(627)	145	17.914	(1.909)	16.005
Impianti e macchinari	83.999	(79.449)	4.550	6.281	(1.880)	2.416	92.418	(81.051)	11.367
Attrezzature industriali e commerciali	16.467	(14.675)	1.792	735	(961)	119	17.313	(15.628)	1.685
Altri beni	69.548	(44.784)	24.764	5.156	(7.174)	2.740	77.401	(51.915)	25.486
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.241	0	8.241	4.512	0	(5.572)	7.181	0	7.181
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.492	(2.551)	1.941	2.157	(1.367)	(51)	6.218	(3.538)	2.680
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	200.168	(142.741)	57.427	19.189	(12.009)	(203)	218.445	(154.041)	64.404

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2022			Variazione					31.12.2023		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Investim.	Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni	Variazioni acquisto ramo azienda	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
Terreni e fabbricati	17.429	(664)	16.765	0	(618)	(8)	0	0	17.421	(1.282)	16.139
Impianti e macchinari	82.847	(79.743)	3.104	1.922	(1.391)	1.235	(320)	0	83.999	(79.449)	4.550
Attrezzature industriali e commerciali	15.706	(14.006)	1.700	463	(659)	288	0	0	16.467	(14.675)	1.792
Altri beni	57.296	(37.727)	19.569	9.034	(6.762)	2.558	0	365	69.548	(44.784)	24.764
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.601	0	5.601	7.130	0	(4.490)	0	0	8.241	0	8.241
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.417	(2.829)	2.588	525	(1.172)	0	0	0	4.492	(2.551)	1.941
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	184.296	(134.969)	49.327	19.074	(10.602)	(417)	(320)	365	200.168	(142.741)	57.427

Le Attività materiali, pari a 64.404 mila euro (57.427 mila euro al 31 dicembre 2023), si incrementano nell'esercizio di 6.977 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (19.189 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno (12.009 mila euro).

Gli investimenti, pari a 19.189 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Impianti e macchinari (6.281 mila euro), all'acquisizione di autobus navetta elettrici per 4.675 mila euro, di mezzi sgombraneve per 385 mila euro e di macchine rx per 782 mila euro;
- nella classe Attrezzature industriali e commerciali (735 mila euro) all'acquisto di attrezzature di sicurezza per 271 mila euro;
- nella classe Altri beni (5.156 mila euro), all'installazione colonne ledwall per 1.446 mila euro e di apparati elettronici per euro 2.798 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (4.512 mila euro), all'acquisizione di autoveicoli per 625 mila euro e di apparati di rete per 1.816 mila euro, non ancora disponibili per l'uso alla data del 31 dicembre 2024;
- nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (2.157 mila euro) per diritto su impianti e macchinari (1.994 mila euro) e su fabbricati (164 mila euro);

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

5.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			Variazione			31.12.2024		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Investim.	Amm.ti	Altre variazioni	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
DIRITTI CONCESSORI									
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.179.164	(1.138.714)	1.040.450	0	(46.243)	0	2.179.164	(1.184.957)	994.207
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.002.766	(427.012)	1.575.754	229.625	(58.480)	(7.655)	2.224.736	(485.492)	1.739.244
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	4.181.930	(1.565.726)	2.616.204	229.625	(104.723)	(7.655)	4.403.900	(1.670.449)	2.733.451
Altre attività immateriali	128.534	(91.874)	36.660	19.898	(14.849)	23	148.455	(106.723)	41.732
Anticipi a fornitori	28.127	0	28.127	27.315	0	(25.091)	30.351	0	30.351
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	156.661	(91.874)	64.787	47.213	(14.849)	(25.068)	178.806	(106.723)	72.083
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	4.338.591	(1.657.600)	2.680.991	276.838	(119.572)	(32.723)	4.582.706	(1.777.172)	2.805.534

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2022			Variazione				31.12.2023		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Investim.	Amm.ti	Altre variazioni	Variazioni acquisto ramo azienda	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
DIRITTI CONCESSORI										
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.179.164	(1.092.472)	1.086.692	0	(46.242)	0	0	2.179.164	(1.138.714)	1.040.450
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.769.111	(360.646)	1.408.465	237.226	(50.718)	(20.006)	787	2.002.766	(427.012)	1.575.754
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.948.275	(1.453.118)	2.495.157	237.226	(96.960)	(20.006)	787	4.181.930	(1.565.726)	2.616.204
Altre attività immateriali	110.712	(79.304)	31.408	14.871	(10.591)	(164)	1.136	128.534	(91.874)	36.660
Anticipi a fornitori	31.057	0	31.057	21.993	0	(24.923)	0	28.127	0	28.127
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	141.769	(79.304)	62.465	36.864	(10.591)	(25.087)	1.136	156.661	(91.874)	64.787
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	4.090.044	(1.532.422)	2.557.622	274.090	(107.551)	(45.093)	1.923	4.338.591	(1.657.600)	2.680.991

Le Attività immateriali, pari a 2.805.534 mila euro (2.680.991 mila euro al 31 dicembre 2023) si incrementano di 124.543 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 249.523 mila euro e degli acconti corrisposti a fornitori e a controllate per 27.315 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 119.572 mila euro, dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori e alle controllate per 25.091 mila euro, e dalla riclassifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al “diritto di subentro” pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco B e sul completamento lavori relativi ad Hub Est che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (7.679 mila euro).

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

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

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 229.625 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 17,1 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 57,3 milioni di euro;
- interventi riqualifica Area imbarco D per 19,4 milioni di euro;
- interventi Solar Farm per 29,8 milioni di euro;

- interventi Epua 3 per 8,5 milioni di euro;
- interventi per risparmio energetico per 18,9 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 41.732 mila euro (36.660 mila euro al 31 dicembre 2023), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 19.898 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

5.3 PARTECIPAZIONI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			Variazione				31.12.2024		
	Valore lordo	Sval. cumulate	Valore Netto	Increment.	Decrem.	Riclassifi- che	Sval./ Rival.	Valore lordo	Sval. cumulate	Valore Netto
IMPRESE CONTROLLATE										
ADR Assistance S.r.l.	4.000	0	4.000	0	0	0	0	4.000	0	4.000
ADR Tel S.p.A.	1.428	0	1.428	0	0	0	0	1.428	0	1.428
ADR Mobility S.r.l.	1.756	0	1.756	0	0	0	0	1.756	0	1.756
ADR Security S.r.l.	500	0	500	0	0	0	0	500	0	500
Airport Cleaning S.r.l.	2.000	0	2.000	0	0	0	0	2.000	0	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	1.500	0	1.500	0	0	0	0	1.500	0	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	12.200	0	12.200	0	0	0	0	12.200	0	12.200
Leonardo Energia S.r.l.	11.942	0	11.942	0	0	0	0	11.942	0	11.942
ADR Ventures S.r.l.	2.000	0	2.000	0	0	0	0	2.000	0	2.000
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE	37.326	0	37.326	0	0	0	0	37.326	0	37.326
IMPRESE COLLEGATE										
Spea Engineering S.p.A.	9.057	(9.007)	50	0	0	(50)	0	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	0	3.883	(3.883)	0
TOTALE IMPRESE COLLEGATE	12.940	(12.890)	50	0	0	(50)	0	3.883	(3.883)	0
JOINT VENTURE										
UrbanV S.p.A.	900	(900)	0	2.400	0	0	(1.625)	3.300	(2.525)	775
TOTALE JOINT VENTURE	900	(900)	0	2.400	0	0	(1.625)	3.300	(2.525)	775
ALTRE IMPRESE										
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	(39.457)	12.543	0	0	0	0	52.000	(39.457)	12.543
Aeroporto di Genova S.p.A.	1.394	(910)	484	0	(484)	0	0	0	0	0
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	(1.307)	0	0	0	0	0	1.307	(1.307)	0
Spea Engineering S.p.A.	0	0	0	0	0	50	0	716	(666)	50
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Convention Bureau Roma e Lazio Srl	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1
TOTALE ALTRE IMPRESE	54.703	(41.674)	13.029	0	(484)	50	0	54.025	(41.430)	12.595
TOTALE PARTECIPAZIONI	105.869	(55.464)	50.405	2.400	(484)	0	(1.625)	98.534	(47.838)	50.696

Rispetto al 31 dicembre 2023, la variazione delle Partecipazioni di 291 mila euro è attribuibile all'effetto combinato di:

- cessione a Mundys S.p.A., in data 26 giugno 2024, della quota del 19% della partecipazione in SPEA Engineering S.p.A., classificata al 31 dicembre 2023 tra le Attività destinate alla vendita, ad un prezzo in linea con il valore di carico a fine esercizio 2023; la partecipazione residua dell'1% è stata, pertanto, classificata tra le Altre imprese;
- incremento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (detenuta al 66,67%) per effetto della sottoscrizione da parte di ADR dell'aumento di capitale sociale per 2.400 mila euro, parzialmente compensato dalla riduzione di valore per 1.625 mila euro, in relazione ai risultati conseguiti dalla società nel corso dell'esercizio (con l'utilizzo del fondo stanziato nel 2023 per 272 mila euro);
- cessione, in data 6 agosto 2024, della partecipazione del 15% in Aeroporto di Genova S.p.A. alla Camera di Commercio Industria e Artigianato di Genova per un importo pari a 437 mila euro, con conseguente rilevazione di una minusvalenza di 47 mila euro.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2024, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico, è di seguito riportato:

Denominazione	Sede	Valuta	Numero azioni / quote	Capitale (Euro)	Numero azioni / quote possedute	Quota partecip. (%)	Patrimonio netto al 31.12.2024 (migliaia di euro) (*)	Utile (perdita) esercizio 2024 (migliaia di euro) (*)	Valore di carico (migliaia di euro)
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	4.000.000	1	100%	8.299	2.375	4.000
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	5.396	1.775	1.428
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	14.820	6.579	1.756
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	4.754	3.042	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	3.297	746	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	500.000	1	100%	13.358	6.212	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	5.050.000	1	100%	16.987	1.024	12.200
Leonardo Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	742.000	1	100%	13.681	660	11.942
ADR Ventures S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	10.000	1	100%	1.497	(296)	2.000
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE									37.326
IMPRESE COLLEGATE									
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	Tessera (Venezia)	euro	20.000	103.200	4.000	20%	0	0	0
TOTALE IMPRESE COLLEGATE									0
JOINT VENTURE									
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	90.000	90.000	60.000	66,67%	1.162	(2.131)	775
TOTALE JOINT VENTURE									775
ALTRE IMPRESE									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	euro	3.783.734	3.221.234	250.000	7,77%	81.142	8.300	12.543
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	46.268	23.920.556	2.485	5,37%	10.897	291	0
Spea Engineering S.p.A.	Roma	euro	1.350.000	6.966.000	13.500	1%	27.451	(769)	50
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	euro	1	116.330	1	1,13%			1
Convention Bureau Roma e Lazio Srl	Roma	euro	135	54.000		1 quota			1
TOTALE ALTRE IMPRESE									12.595
TOTALE PARTECIPAZIONI									50.696

(*) I dati relativi al Patrimonio Netto e all'Utile (Perdita) dell'esercizio di S.A.CAL. S.p.A. e Spea Engineering S.p.A. sono relativi all'esercizio 2023 (ultimo bilancio approvato).

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell’interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

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 CORRENTI E NON CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			31.12.2023		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Altre attività finanziarie	49.232	4.464	44.768	43.485	6.265	37.580
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	49.232	4.464	44.768	43.485	6.265	37.580

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 44.768 mila euro (37.580 mila euro al 31 dicembre 2023) e si riferiscono principalmente:

- all’iscrizione del diritto di subentro per complessivi 43.256 mila euro (36.064 mila euro al 31 dicembre 2023), riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che ha trovato la sua prima applicazione nel 2022. L’incremento rispetto all’esercizio precedente (7.191 mila euro) deriva essenzialmente da ulteriori lavori di ristrutturazione della nuova area di imbarco A 31-52 (ex Molo B) e di ulteriori interventi relativi al Sistema Aerostazioni Est, le cui componenti infrastrutturale hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale;
- agli oneri accessori sostenuti (e non ancora spesi a Conto Economico) essenzialmente per la linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, che nel 2024 è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.16.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 4.464 mila euro (6.265 mila euro al 31 dicembre 2023) e si decrementano rispetto a dicembre 2023 principalmente per l’iscrizione di minori ratei attivi per interessi maturati sui conti correnti bancari e sui time deposit detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti.

5.5 ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Variazione			31.12.2024
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./diff. su proventi/oneri rilevati nel pn	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	29.538	2.643	(3.203)	0	28.978
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	121	28	(77)	0	72
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	38.444	0	(62)	0	38.382
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(2.199)	0	0	(122)	(2.321)
Fondi rischi e oneri	4.174	(1.061)	(1.176)	0	1.937
Altre	1.657	595	(426)	18	1.844
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	71.735	2.205	(4.944)	(104)	68.892
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Costo ammortizzato e strumenti derivati	16	0	0	0	16
Applicazione IFRIC 12	36.580	852	(1.805)	0	35.627
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	36.596	852	(1.805)	0	35.643
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	35.139	1.353	(3.139)	(104)	33.249

Il decremento di 1.890 mila euro registrato nel 2024 è ascrivibile principalmente a riassorbimenti e utilizzi relativi ai fondi rischi e all’effetto della dinamica del fondo di rinnovo.

In merito alle imposte anticipate, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

5.6 ATTIVITÀ ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 500 mila euro (481 mila euro al 31 dicembre 2023), sono relative a depositi cauzionali.

5.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 289.901 mila euro (264.003 mila euro al 31 dicembre 2023), comprendono:

- rimanenze, pari a 5.243 mila euro (4.703 mila euro al 31 dicembre 2023), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico e sistemi di telecomunicazione;

- crediti commerciali, pari a 284.658 mila euro (259.300 mila euro al 31 dicembre 2023).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Crediti verso clienti	414.226	388.849	25.377
Crediti verso imprese controllate	20.604	28.926	(8.322)
Crediti verso impresa controllante	89	0	89
Altri crediti commerciali	10.523	3.430	7.093
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	445.442	421.205	24.237
Fondo svalutazione crediti	(159.982)	(161.075)	1.093
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(802)	(830)	28
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(160.784)	(161.905)	1.121
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	284.658	259.300	25.358

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 25.377 mila euro essenzialmente per effetto dell’incremento dei volumi di attività registrati nel 2024

Il fondo svalutazione crediti include, tra gli altri, gli accantonamenti, effettuati nel 2021, relativi ai crediti per servizi regolamentati verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria.

Con riferimento, invece, ai crediti vantati da ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, gli stessi 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 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.

I crediti verso imprese controllate, pari a 20.604 mila euro, si decrementano di 8.322 mila euro rispetto al 2023. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 10.523 mila euro (3.430 mila euro al 31 dicembre 2023), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	Crediti scaduti		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
31.12.2024	284.658	115.330	78.437	664	90.227
31.12.2023	259.300	101.840	67.670	901	88.889

I crediti scaduti da oltre l'anno sono in larga misura costituiti dai crediti verso Alitalia SAI in a.s. e sono riconducibili principalmente i) alle competenze relative alle addizionali passeggeri e IRESA, la cui recuperabilità è garantita dal debito di pari importo rilevato tra le altre passività correnti e oggetto di riversamento agli Enti competenti solamente all’esito dell’incasso dal vettore, e ii) all’IVA ritenuta recuperabile sulla base della normativa vigente.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Incrementi / (Riassorbimenti)	Decrementi	31.12.2024
Fondo svalutazione crediti	161.075	57	(1.150)	159.982
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	830	(28)	0	802
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	161.905	29	(1.150)	160.784

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2023 riflette essenzialmente l’utilizzo del fondo a fronte di crediti non più recuperabili. Si rileva che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value.

5.8 ATTIVITÀ E PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	Attività			Passività		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	0	0	69.030	31.810	37.220
IRES	0	36	(36)	0	0	0
IRAP	0	0	0	6.165	7.853	(1.688)
TOTALE	0	36	(36)	75.195	39.663	35.532

Le Attività per imposte correnti si azzerano rispetto all’anno precedente.
Le Passività per imposte correnti si incrementano di 35.532 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per i maggiori debiti per tassazione consolidata attribuibili alla quota parte del carico fiscale IRES dell’esercizio, parzialmente compensato dal pagamento del saldo IRES 2023 e degli acconti IRES 2024.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 6.8 Imposte sul reddito.

5.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Crediti tributari	7.351	18.536	(11.185)
Crediti verso altri	3.680	5.672	(1.992)
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	11.031	24.208	(13.177)

I Crediti tributari, pari a 7.351 mila euro, sono composti principalmente da:

- 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;
- credito IVA per 1.311 mila euro.

La riduzione dei Crediti tributari rispetto al 31 dicembre 2023 riflette l'incasso, pervenuto a giugno 2024, del credito IVA chiesto a rimborso da ADR nel 2023 (-12.000 mila euro).

Il decremento dei Crediti verso altri, pari a 1.992 mila euro, è ascrivibile principalmente alla riduzione dei crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) per effetto dell'incasso del terzo Interim Payment relativo alle call 2016 e 2017 (-2.519 mila euro).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	Crediti scaduti		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
31.12.2024	11.031	10.898	0	0	133
31.12.2023	24.208	24.075	0	0	133

5.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	98.673	238.137	(139.464)
Mezzi Equivalenti	500.000	670.000	(170.000)
Denaro e valori in cassa	16	16	0
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	598.689	908.153	(309.464)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si decrementano di 309.464 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 essenzialmente per effetto del pagamento del saldo sui dividendi 2023 (pari a 120.094 mila euro), dell'acconto sui dividendi 2024 (pari a 129.427 mila euro) e dalla distribuzione di riserve di utili a nuovo (pari a 242.676 mila euro), nonché dell'assorbimento di cassa derivante dalle attività di investimento, parzialmente compensato dal flusso monetario derivante dalle attività operative dell'esercizio.

Per la disamina della riserva di liquidità di ADR si rinvia alla Nota 8.3.

5.11 ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

Le Attività destinate alla vendita, pari a 950 mila euro alla fine dell'esercizio precedente, si sono azzerate per effetto della già citata cessione della quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A..

5.12 PATRIMONIO NETTO

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	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	7.356	6.968	388
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.413)	(40.824)	411
Altre riserve e utili portati a nuovo	121.536	364.163	(242.627)
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	160.552	120.615	39.937
TOTALE PATRIMONIO NETTO	991.107	1.192.998	(201.891)

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

- l'utile dell'esercizio, pari a 289.979 mila euro;
- la distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2023, pari a 120.094 mila euro;
- la distribuzione dell'acconto sui dividendi relativi all'esercizio 2024, pari a 129.427 mila euro (2,08 euro per azione);
- la distribuzione di riserve di utili, pari a 242.676 mila euro, come da delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 15 novembre 2024.

Al 31 dicembre 2024, 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 8.3 Gestione dei rischi finanziari.

Le Altre riserve e utili portati a nuovo, pari a 121.536 mila euro includono essenzialmente: i) l'effetto cumulato derivante dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -3.155 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 255.031 mila euro; vi) la riserva relativa agli effetti delle operazioni di cessione di partecipazioni e rami d'azienda “under common control” pari a 17.981 mila euro.

Nel seguito si riporta il prospetto di analisi del capitale e delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile e dallo IAS 1, paragrafo 76.

(MIGLIAIA DI EURO)	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
CAPITALE SOCIALE	62.225	B	0		
RISERVE					
Riserva legale (1)	12.462	A, B	17		
Riserva sovrapprezzo azioni (2)	667.389	A, B, C	667.389		
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali	7.356	B	0		
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.413)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	121.536	A, B, C	121.536	(44.867)	
TOTALE E RISERVE	768.330		788.942		
TOTALE CAPITALE RISERVE	830.555		788.942		
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile (3)			788.942		

(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; sull'importo di 355.036 mila euro è apposto il vincolo di riserva in sospensione di imposta

(3) si tenga conto che la Riserva da valutazione al fair value di partecipazioni presenta un saldo negativo di 40.413 mila euro

Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

La quota distribuibile delle riserve è costituita per 355.036 mila euro da riserve in sospensione di imposta, che in caso di distribuzione, nel relativo periodo di imposta, concorrono alla formazione del reddito imponibile ai fini IRES di ADR.

In dettaglio, in relazione all'operazione di riallineamento ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti, è stato apposto il vincolo di riserva in sospensione di imposta su quota parte della Riserva sovrapprezzo azioni, per un importo pari a 355.036 mila euro, corrispondente al maggiore valore riallineato, al netto della relativa imposta sostituiva.

5.13 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	2024
VALORE INIZIALE FONDO TFR	9.486
Costo corrente	0
Interessi passivi	167
Totale costi rilevati a conto economico	167
Liquidazioni/utilizzi	(1.524)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	2
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	29
Effetto dell'esperienza passata	49
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	80
Altre variazioni	10
VALORE FINALE FONDO TFR	8.219
di cui:	
Quota non corrente	6.023
Quota corrente	2.196

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (“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.

Il decremento del fondo di 1.267 mila euro è ascrivibile principalmente al trasferimento di TFR accantonato in azienda verso fondi complementari per i dipendenti che ne hanno fatto richiesta nell’esercizio.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2024:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2024	31.12.2023
Tasso di attualizzazione	2,8%	3,0%
Tasso di inflazione	curva	curva
Tasso annuo di incremento del TFR	2,4%	2,8%
Tasso annuo di incremento salariale	0,8%	0,8%
Tasso annuo di turnover	2,2%	2,1%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,7%	0,7%

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 3-5 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE		2024/2023
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2023 distinte per sesso, ridotte all'85%	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%	
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti	

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(MIGLIAIA DI EURO)	INCREMENTO DELL'1,0%	DECREMENTO DELL'1,0%	INCREMENTO DEL 0,25%	DECREMENTO DEL 0,25%
Tasso annuo di turnover	8.222	8.212		
Tasso di inflazione			8.259	8.175
Tasso di attualizzazione			8.150	8.285

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 4 anni e il service cost previsto per il 2025 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)		(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	2.079	4° anno	1.099
2° anno	794	5° anno	1.065
3° anno	1.028		

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

5.14 FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Accantonam.	Effetto attualizzaz.	Utilizzi operativi	31.12.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	219.944	44.887	6.732	(62.560)	209.003
di cui:					
quota corrente	48.208				54.923
quota non corrente	171.736				154.080

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali 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.

5.15 ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Accantonam.	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	31.12.2024
Fondo imposte	4.695	71	0	0	4.766
Fondi per vertenze in corso e potenziali	15.948	0	(3.950)	(4.050)	7.948
Fondo assicurazioni interne	498	213	0	0	711
Fondo copertura perdite partecipate	271	0	0	(271)	0
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	21.412	284	(3.950)	(4.321)	13.425
Di cui:					
quota corrente	5.015				4.782
quota non corrente	16.397				8.643

Il fondo imposte, pari a 4.766 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 2007-2010, oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 7.948 mila euro (15.948 mila euro al 31 dicembre 2023), 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 del riassorbimento e utilizzi operativi che riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono la Società.
Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso.

5.16 PASSIVITÀ FINANZIARIE (QUOTA CORRENTE E NON CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024					31.12.2023		
	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	1.611.704	0	1.611.704	722.790	888.914	1.606.493	0	1.606.493
Finanziamenti a medio/lungo termine	378.089	39.423	338.666	157.692	180.974	417.383	39.423	377.960
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	23.228	23.228	0	0	0	23.343	23.343	0
Altre passività finanziarie	2.727	1.146	1.581	1.541	40	1.970	972	998
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.015.748	63.797	1.951.951	882.023	1.069.928	2.049.189	63.738	1.985.451
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	58.199	58.199	0	0	0	63.807	63.807	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.073.947	121.996	1.951.951	882.023	1.069.928	2.112.996	127.545	1.985.451

Al 31 dicembre 2024, il 66% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine di ADR – considerando anche il contributo delle linee non erogate al 31 dicembre 2024 quali la Revolving Credit Facility per 350 milioni di euro e il finanziamento sottoscritto con Cassa Depositi e Presiti nell’ambito del progetto europeo CEF per 5 milioni di euro – è strutturato in formato “Green” o “Sustainability-linked”¹.

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Variazioni				31.12.2024
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortizz.	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.606.493	0	0	0	5.211	1.611.704
quota corrente	0					0
quota non corrente	1.606.493					1.611.704

Al 31 dicembre 2024, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 5.211 mila euro per gli effetti sulla valutazione del debito dell’applicazione del metodo del costo ammortizzato.

¹ Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2024 emessi da ADR:

Denominazione	Valore nominale outstanding	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse fisso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	432.821	EUR	423.970	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – “GREEN BOND”	300.000	EUR	298.820	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	500.000	EUR	494.448	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
€400.000.000 4,875% EMTN 07.2033 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	400.000	EUR	394.466	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.632.821		1.611.704					

Risultano in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured, emessi sotto il Programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes), varato da ADR nel 2013:

- le note emesse l’8 giugno 2017 per un valore nominale originario di 500 milioni di euro e oggetto di tender offer a luglio 2023, presentano un nozionale residuo al 31 dicembre 2024 pari a 432,8 milioni di euro;
- l’emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label “green”;
- l’emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label “sustainability-linked”, con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all’1,75%. L’emissione prevede l’applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 25 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target (SPT) riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2021;
- l’emissione perfezionata il 3 luglio 2023, per un valore nominale di 400 milioni di euro e caratterizzata dal label “sustainability-linked”, con durata di 10 anni e cedola pari al 4,875%. L’emissione prevede l’applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino a 40 bps per anno, a partire dalla prima cedola pagabile dal 2031 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all’esercizio 2030, di uno o più SPT riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2022.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell’ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 31 dicembre 2024, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Moody’s, S&P e Fitch all’emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a Baa2 (outlook “stable”), BBB (outlook “stable”) e BBB- (outlook “stable”).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		31.12.2023	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	1.611.704	1.594.326	1.606.493	1.544.585
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.611.704	1.594.326	1.606.493	1.544.585

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2024; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2023, il fair value dei prestiti obbligazionari aumenta di 50 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente al decremento dei tassi base.

FINANZIAMENTI A MEDIO E LUNGO TERMINE

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Variazioni			31.12.2024
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio/lungo termine	417.383	0	(39.423)	129	378.089
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	377.960				338.666

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 39.294 mila euro principalmente per il rimborso a scadenza delle quote a breve relative ai finanziamenti BEI e CDP per complessivi 39.423 mila euro. Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2024.

(MIGLIAIA DI EURO)

Finanziatore	Denominazione	Ammontare concesso	Valore nominale outstanding	Valore di bilancio	Valuta	Tasso	Periodicità pagamaneto interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility Sustainability-linked ("RCF")	350.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale/semestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	7 anni	10.2029
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP per progetto CEF	5.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	semestrale (in caso di utilizzo)	bullet	3 anni	07.2027
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	94.936	94.901	EUR	I tranche (110.000) 1,341% II tranche (40.000) 0,761%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	114.103	114.073	EUR	I tranche (40.000) 1,629% II tranche (30.000) 1,070% III tranche (80.000) 1,263%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
								amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	169.231	169.115	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		855.000	378.270	378.089						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo *senior unsecured*.

La linea di credito revolving *sustainability-linked* di importo massimo pari a 350 milioni di euro, sottoscritta in data 4 ottobre 2022, risulta interamente disponibile al 31 dicembre 2024. La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2024 da: Banco BPM, Barclays, Gruppo BNP Paribas, Crédit Agricole, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Natixis e Société Générale. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating creditizio di ADR e del raggiungimento o meno degli obiettivi di sostenibilità relativi previsti ai sensi della struttura *"sustainability-linked"*. In data 2 agosto 2024, la linea di credito è stata estesa di un ulteriore anno: l'attuale scadenza è ottobre 2029.

In data 2 luglio 2024, ADR ha inoltre stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un finanziamento di importo pari a 5 milioni di euro, al fine di abilitare la ricezione del contributo europeo a fondo perduto CEF-AFIF, destinato all'ammodernamento delle cabine elettriche ed al potenziamento degli anelli di alimentazione nel contesto della realizzazione di nuovi stalli di ricarica elettrica in zona airside per i veicoli degli handler. Il finanziamento, che sarà impiegato per cofinanziare le iniziative incluse nel progetto, ha durata 3 anni e un periodo di disponibilità di 12 mesi, paga un tasso variabile e prevede rimborso

a scadenza in un'unica soluzione. La stipula del finanziamento risultava propedeutica alla firma del Grant Agreement con CINEA (l'Agenzia esecutiva per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente della Commissione Europea), avvenuta in data 18 luglio 2024.

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud”, e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente da BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”). Al 31 dicembre 2024, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranche aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2035. Tutte le tranche utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso. Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso 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 ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto del 2016.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 7.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		31.12.2023	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	378.089	340.122	417.383	370.643
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	378.089	340.122	417.383	370.643

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2024; 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), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2023 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 31 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente ai rimborsi dell'anno.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023	Variazioni				31.12.2024
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Incrementi per attualiz.fin.	Rimborsi	Dismissioni	Valore di bilancio
Debiti per locazioni	1.970	2.106	71	(1.420)	(0)	2.727
quota corrente	972					1.146
quota non corrente	998					1.581

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si incrementa di 757 mila euro per effetto sostanzialmente delle nuove accensioni dell'anno (2.106 mila euro), parzialmente compensate dai pagamenti dei canoni di locazione (-1.420 mila euro).

Altre passività finanziarie correnti

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 58.199 mila euro (63.807 mila euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata. A far data dal 7 novembre 2023 è stata adottata la modalità “cash pooling zero-balance” che prevede, attraverso l'implementazione di un ordine pagamento permanente, l'azzeramento quotidiano del saldo del conto corrente bancario detenuto dalle società controllate presso UniCredit, mediante accredito o addebito del saldo stesso sul conto corrente bancario intrattenuto da ADR con UniCredit. Tali movimenti vengono regolati mediante registrazioni di deposito o utilizzo di pari importo sul conto corrente di corrispondenza già intrattenuto tra ADR e le controllate.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	di cui correlate	31.12.2023	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(98.689)		(238.153)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(500.000)		(670.000)	
Altre attività finanziarie correnti (C)	(4.464)		(6.265)	
LIQUIDITÀ (D=A+B+C)	(603.153)		(914.418)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	58.199	58.199	63.807	63.807
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	63.797		63.738	134
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	121.996		127.545	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(481.157)		(786.873)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	340.248		378.957	22
Strumenti di debito (J)	1.611.704		1.606.493	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	1.951.952		1.985.450	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)	1.470.795		1.198.577	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(44.768)		(37.580)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)	1.426.027		1.160.997	

5.17 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 2.578 mila euro (3.015 al 31 dicembre 2023) e si riferiscono sostanzialmente alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

5.18 DEBITI COMMERCIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Debiti verso fornitori	173.125	153.783	19.342
Debiti verso imprese controllate	115.297	95.719	19.578
Debiti verso imprese controllanti	180	973	(793)
Risconti passivi	9.493	8.518	975
Acconti e anticipi ricevuti	32.479	20.313	12.166
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	330.574	279.306	51.268

Debiti verso fornitori (escluse le imprese controllate e controllanti), pari a 173.125 mila euro, si incrementano di 19.342 mila euro principalmente per effetto del maggiore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi sono pari a 9.493 mila euro e si incrementano di 975 mila euro rispetto a dicembre 2023 sostanzialmente per effetto dell'iscrizione del credito per contributi relativo ai progetti di investimento SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 che hanno determinato la rilevazione in contropartita del relativo risconto da rilasciare a conto economico coerentemente con i relativi piani di ammortamento.

I Debiti verso imprese controllate, pari a 115.297 mila euro, si incrementano di 19.578 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023. Per il dettaglio di tali debiti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 32.479 mila euro, registrano un incremento di 12.166 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti, in relazione alla crescita del volume di attività.

5.19 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	122.326	118.297	4.029
Debiti servizio antincendio	469	758	(289)
Debiti verso il personale	21.829	18.528	3.301
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	9.345	8.437	908
Debiti per depositi cauzionali	15.810	14.477	1.333
Altri debiti diversi	29.409	26.323	3.086
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	199.188	186.820	12.368

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 94.371 mila euro (90.954 mila euro al 31 dicembre 2023). 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;
- debito di 24.651 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.190 mila euro al 31 dicembre 2023). 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 per servizio antincendio sono pari a 469 mila euro in relazione al costo maturato nell'esercizio, al netto degli acconti pagati.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si incrementano, rispettivamente di 3.301 mila euro e di 908 mila euro, per l'incremento delle componenti di costo maturate nell'esercizio ma con regolazione differita.

Gli Altri debiti diversi, pari a 29.409 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio, pari a 25.926 mila euro, in aumento di 2.693 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2023, della prima rata 2024 e del conguaglio 2023, effettuati rispettivamente a gennaio e luglio 2024.

6. Informazioni sulle voci di conto economico

6.1 RICAVI

I Ricavi del 2024 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	2024			2023		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
AVIATION						
Diritti aeroportuali	541.716	0	541.716	447.183	0	447.183
Infrastrutture centralizzate	16.471	0	16.471	13.556	0	13.556
Servizi di sicurezza	125.439	0	125.439	106.925	0	106.925
Altri	51.490	0	51.490	41.419	0	41.419
	735.116	0	735.116	609.083	0	609.083
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	6.454	48.601	55.055	5.666	41.999	47.665
Commerciali	0	194.667	194.667	0	154.950	154.950
Parcheggi	0	34.069	34.069	0	27.692	27.692
Pubblicità	13.563	0	13.563	9.769	0	9.769
Parcheggi	0	0	0	925	0	925
Altri	23.502	3.629	27.131	22.902	3.214	26.116
	43.519	280.966	324.485	39.262	227.855	267.117
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	778.635	280.966	1.059.601	648.345	227.855	876.200
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	229.625	0	229.625	237.226	0	237.226
ALTRI RICAVI OPERATIVI	2.679	16.234	18.913	2.070	13.359	15.429
TOTALE RICAVI	1.010.939	297.200	1.308.139	887.641	241.214	1.128.855
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco Temporale	280.343			280.199		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico Momento	730.596			607.442		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 1.059.601 mila euro, si incrementano del 20,9% rispetto all'esercizio a confronto per effetto del sensibile incremento del traffico registrato nell'anno. Crescono in particolare sia le attività aviation (+20,7%) che quelle commerciali (+25,6%), le prime principalmente per effetto volumi, e solo marginalmente per le nuove tariffe aeroportuali su Fiumicino che sono state applicate a partire dal 21 giugno, mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell'andamento delle sub-concessioni commerciali stimolato, oltre che dall'andamento del traffico, anche da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri in particolare nel

segmento luxury nell'ambito Extra-Schengen. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni immobiliari, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 229.625 mila euro, sono relativi sostanzialmente 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 (costi esterni e costo del personale).

Gli Altri ricavi operativi, pari a 18.913 mila euro, sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Contributi e sovvenzioni	2.180	2.053
Plusvalenze da alienazioni	27	21
Recuperi di spesa	6.396	7.419
Indennizzi da terzi	111	158
Altri proventi	10.199	5.778
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	18.913	15.429

Gli altri ricavi operativi si incrementano di 3.484 mila euro rispetto all'esercizio a confronto sostanzialmente per effetto dell'indennizzo ricevuto in relazione all'esito positivo di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

6.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Carburante e lubrificanti	976	1.305
Energia elettrica, gas e acqua	14.142	10.151
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	6.703	6.236
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	21.821	17.692

L'incremento di 4.129 mila euro rispetto all'esercizio precedente è attribuibile all'incremento dei costi di approvvigionamento energetico, nonché ai maggiori costi dei materiali di consumo, ricambi e materiali vari connessi alla crescita dei volumi di attività.

6.3 COSTI PER SERVIZI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Costi per manutenzioni	69.115	61.127
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	62.559	48.380
Costi per servizi esterni	140.897	136.292
Costi per servizi di costruzione	218.347	225.884
Pulizie e disinfestazioni	30.645	29.337
Prestazioni professionali	13.307	12.770
Servizi antincendio	7.258	6.705
Altri costi	36.877	31.524
Compensi ad amministratori e sindaci	1.310	1.212
TOTALE COSTI PER SERVIZI	580.315	553.231

L'incremento dei costi per servizi, pari a 27.084 mila euro, è attribuibile principalmente alla crescita dei costi di funzionamento derivanti dall'apertura di nuove infrastrutture (aprile 2023) con conseguente aumento anche dei costi per manutenzioni (+7.988 mila euro), dei costi per servizi esterni (+4.605 mila euro), nonché ai maggiori costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+14.179 mila euro). Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per servizi di costruzione (-7.537 mila euro), coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi.

La voce Altri costi si incrementa principalmente per l'aumento delle spese di pubblicità e promozioni, delle spese accessorie del personale e per l'incremento dei costi relativi agli oneri consortili.

6.4 COSTO PER IL PERSONALE

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Salari e stipendi	89.486	85.529
Oneri sociali	24.999	24.144
Benefici successivi al rapporto di lavoro	4.809	4.535
Altri costi	2.883	3.592
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	122.177	117.800

L'incremento del Costo per il personale di 4.377 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è attribuibile all'incremento degli organici correlato alla crescita del volume di attività gestite.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio di ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

FORZA MEDIA	2024	2023	Variazione
Dirigenti	61,7	59,3	2,4
Quadri	317,0	290,6	26,4
Impiegati	877,9	806,5	71,4
Operai	317,8	313,1	4,7
TOTALE FORZA MEDIA	1.574,4	1.469,5	104,9

6.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Canoni concessori	45.480	37.595
Costi per godimento beni terzi	1.684	2.268
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(17.673)	(14.003)
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(3.665)	1.159
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	57	893
Imposte indirette e tasse	3.038	3.215
Oneri diversi	4.043	2.618
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	32.964	33.745

La voce Canoni concessori, pari a 45.480 mila euro, si incrementa di 7.885 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 (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri sono pari a -3.665 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono la Società. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a 57 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti di ADR.

6.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -13.064 mila euro (-7.455 mila euro nel 2023).

PROVENTI FINANZIARI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	34.755	26.902
Interessi da imprese controllate	18	289
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	0	835
Differenziali	0	0
Altri proventi		
Dividendi da società controllate	14.204	28.540
Interessi di mora da crediti del circolante	59	27
Interessi da clienti e da altri	514	40
Altri proventi finanziari	(468)	4.620
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	49.082	61.253

I Proventi per interessi su depositi bancari si incrementano di 7.853 mila euro in relazione al maggior tasso attivo medio ottenuto sugli investimenti della liquidità.

I Dividendi da partecipazioni, attribuiti all'esercizio in cui sono stati deliberati in conformità ai principi contabili internazionali, sono pari a 14.204 mila euro, in riduzione di 14.336 mila euro rispetto al 2023 e sono così composti:

- ADR Mobility S.r.l. per 4.726 mila euro come da destinazione dell'utile 2023;
- ADR Tel S.p.A. per 4.266 mila euro come da destinazione dell'utile 2023 e distribuzione di utili portati a nuovo;
- ADR Security S.r.l. per 1.939 mila euro come da destinazione dell'utile 2023;
- ADR Assistance S.r.l. per 1.839 mila euro come da destinazione dell'utile 2023;
- Airport Cleaning S.r.l. per 930 mila euro come da destinazione dell'utile 2023;
- Leonardo Energia S.r.l. per 504 mila euro come da destinazione dell'utile 2023.

Si segnala, inoltre, che la voce altri proventi nell'esercizio a confronto includeva i proventi legati all'operazione, perfezionata in data 14 luglio 2023, di riacquisto parziale, ad un prezzo inferiore rispetto al valore nominale, di una quota del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro avente scadenza 8 giugno 2027 (4.154 mila euro).

ONERI FINANZIARI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	6.732	8.935
Interessi su prestiti obbligazionari	40.206	32.352
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	5.092	10.295
Interessi a imprese controllate	2.300	450
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	5.604	7.777
Altri oneri finanziari per interessi	10	8
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	53.212	50.882
Valutazione derivati	0	1.632
Differenziali	0	1.078
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	511	4.472
TOTALE ONERI SU DERIVATI	511	7.182
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	167	223
Svalutazione di partecipazioni valutate al costo	1.353	1.127
Altri oneri	166	482
TOTALE ALTRI ONERI	1.686	1.832
TOTALE ONERI FINANZIARI	62.141	68.831

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 6.732 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si decrementano di 2.203 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 40.206 mila euro e si incrementano di 7.854 mila euro rispetto al 2023 per effetto del interessi per l'intero esercizio 2024 del nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked emesso a luglio 2023 a valere sul programma EMTN per un valore nominale di 400 milioni di euro, parzialmente compensati dal rimborso, avvenuto a febbraio 2023, del prestito obbligazionario A4.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 5.092 mila euro e si decrementano di 5.203 mila euro principalmente per effetto del rimborso anticipato volontario, avvenuto a luglio 2023, di un prestito da 200 milioni di euro a tasso variabile stipulato con BNL.

Gli Interessi a imprese controllate sono pari a 2.300 mila euro e sono relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 0, nell'esercizio a confronto includevano gli effetti della chiusura dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline e rimborsate a febbraio 2023.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati nel 2024 a conto economico, relativi i) al fair value negativo dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 1.701 mila euro), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 4.446 mila euro) e iii) al fair value positivo dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2018-2021 ed oggetto di unwinding (chiusura) a luglio 2023 (pari a -5.636 mila euro).

La svalutazione di partecipazioni valutate al costo è pari a 1.353 mila euro. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.3.

UTILI (PERDITE) SU CAMBI

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
Utili su cambi	1	129
Perdite su cambi	(6)	(6)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(5)	123

6.7 IMPOSTE SUL REDDITO

(MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	93.489	51.415
IRAP	21.026	14.837
	114.515	66.252
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(63)	568
	(63)	568
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	2.739	8.391
Imposte differite	(953)	(876)
	1.786	7.515
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	116.238	74.335

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2023-2025 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Mundys, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A..

La stima del carico fiscale IRES del 2024 è rappresentata da un onere netto da tassazione consolidata pari a 93.489 mila euro, corrispondente dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale dell'esercizio.

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno. Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 5.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 23,0% (18,3% nel 2023). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2024		2023	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	406.217		280.781	
ALIQUOTA TEORICA		24%		24%
IRES teorica		97.492		67.387
Differenze permanenti	(12.413)	(2.978)	(32.531)	(7.807)
Differenze temporanee	(4.269)	(1.025)	2.367	568
Differenze temporanee su perdita fiscale	0	0	(36.386)	(8.733)
IRES effettiva		93.489		51.415
ALIQUOTA EFFETTIVA		23,0%		18,3%

7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,25x, che diventa 4,75x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori, in aggiunta a un rapporto di copertura degli interessi passivi che non deve risultare inferiore a 3,0x, che diventa 2,5x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility include una soglia massima di leverage ratio.

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.

Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 31 dicembre 2024, è già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2024.

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 il rispetto di covenant finanziari e prevede obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti investment grade.

8. Altre garanzie, impegni e rischi

8.1 GARANZIE

ADR al 31 dicembre 2024 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 7; non sussistono fideiussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

ADR ha inoltre emesso una parent company guarantee, fino alla concorrenza massima di 1,6 milioni di euro, prestata nell'interesse della controllata Leonardo Energia e in favore della controparte bancaria UniCredit, nell'ambito di operazioni in contratti derivati di copertura sul prezzo del gas metano sottoscritti dalla propria controllata. Per dettagli si rinvia alla Nota 9.3 del bilancio consolidato.

Infine, si segnala la sottoscrizione di un impegno finanziario di ADR in favore della controllata ADR Ventures per un importo massimo di 8 milioni di euro (di cui 2 milioni di euro già versati in sede di costituzione). Tale impegno si sostanzia nell'obbligo da parte di ADR di deliberare, sottoscrivere e versare uno o più aumenti di capitale, scindibili e progressivi, in favore di ADR Ventures nell'arco temporale di 36 mesi a partire dal 28 aprile 2023.

8.2 IMPEGNI

ADR ha in essere impegni di acquisto per 156,6 milioni di euro relativi all'attività di investimento.

8.3 GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per ADR al 31 dicembre 2024 è costituita dal valore contabile delle attività commerciali e 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 e della presenza di eventuali garanzie.

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, 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.

Per quanto riguarda gli investimenti della liquidità e le operazioni in contratti derivati, ADR gestisce il rischio di credito nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato, come tracciate dalle policy interne, ricorrendo preferenzialmente a controparti con elevato standing creditizio e monitorando su base continuativa che non si verifichino concentrazioni rilevanti di rischio di credito.

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 2024 ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 953,7 milioni euro, composta da:

- 598,7 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 355,0 milioni di euro di linee credito committed non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 5.16).

La vita media ponderata residua dell’indebitamento finanziario al 31 dicembre 2024 è pari a cinque anni e cinque mesi.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024				
	Totale flussi contrattual	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Da più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.915.046)	(40.158)	(40.158)	(839.229)	(995.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(399.323)	(43.386)	(42.957)	(126.296)	(186.685)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
TOTALE	(2.314.369)	(83.544)	(83.115)	(965.525)	(1.182.185)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Da più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.955.204)	(40.158)	(40.158)	(546.263)	(1.328.625)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(443.138)	(43.815)	(43.386)	(127.582)	(228.355)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
TOTALE	(2.398.342)	(83.973)	(83.544)	(673.845)	(1.556.980)

Rischio di mercato

Alla data del 31 dicembre 2024 ADR non ha in essere derivati e/o operazioni finanziarie in valuta estera.

8.4 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 effettuate 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’anno non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati della Società.

Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		2024		31.12.2023		2023	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
IMPRESE CONTROLLANTI								
Mundys S.p.A.	534	69.211	103	(1.033)	402	32.784	0	(961)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	534	69.211	103	(1.033)	402	32.784	0	(961)
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	2.354	4.492	3.058	(28.947)	1.646	4.266	2.461	(26.760)
ADR Tel S.p.A.	1.852	53	6.018	(5.285)	3.794	376	6.055	(4.927)
ADR Mobility S.r.l.	7.041	233	38.497	(2.556)	14.333	217	33.044	(2.362)
ADR Security S.r.l.	2.764	12.056	4.665	(67.657)	2.282	13.976	4.478	(62.497)
Airport Cleaning S.r.l.	2.286	5.011	4.201	(28.889)	1.999	4.817	4.151	(28.187)
ADR Ingegneria S.p.A.	2.147	21.354	1.113	(26.144)	921	13.601	1.279	(19.279)
ADR Infrastrutture S.p.A.	701	67.023	822	(130.057)	2.335	52.062	710	(153.135)
Leonardo Energia S.r.l.	1.306	5.411	492	(23.376)	1.197	6.604	479	(31.343)
ADR Ventures S.r.l.	178	0	187	(100)	92	25	99	(25)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	20.629	115.633	59.053	(313.011)	28.599	95.944	52.756	(328.515)
IMPRESE COLLEGATE								
Spea Engineering S.p.A.(*)	0	0	0	0	74	331	0	(153)
TOTALE RAPPORTI CON IMPREE COLLEGATE	0	0	0	0	74	331	0	(153)
JOINT VENTURE								
UrbanV S.p.A.	38	219	156	(120)	35	263	128	(439)
TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE	38	219	156	(120)	35	263	128	(439)
PARTI CORRELATE								
Autogrill Italia S.p.A.	3.899	322	25.612	(755)	4.363	192	20.263	(360)
Edizione S.r.l.	0	57	0	(57)	0	39	0	(39)
Spea Engineering S.p.A.*	0	0	0	(221)	0	0	0	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(49)	0	0	0	(25)
Retail Italia Network S.r.l.	0	15	316	0	82	0	280	0
Telepass S.p.A.	609	656	139	(259)	0	0	0	0
Infoblu S.p.A.	0	22	0	(34)	0	15	0	0
K-Master S.r.l.	0	3	0	0	0	84	0	(20)
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	7	0	30	0	5	0	21	0
PTSCLAS S.p.A.	0	15	0	(37)	0	0	0	(50)
Cellnex Italia S.p.A.	5	510	378	(510)	95	189	471	(189)
Vmz Berlin Betreibergesellschaft Mb (Gruppo Yunex)	0	6	0	(22)	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.492	0	(2.644)	0	2.051	0	(2.553)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	4.520	4.098	26.475	(4.588)	4.545	2.570	21.035	(3.236)
TOTALE	25.721	189.161	85.787	(318.752)	33.655	131.892	73.919	(333.304)

^(*)A seguito dell’operazione, avvenuta in data 26 giugno 2024, di cessione delle azioni (pari al 19% al capitale sociale) detenute da ADR in Spea Engineering S.p.A, la partecipazione residua pari all’1% del capitale sociale di Spea Engineering è stata classificata nelle Altre Imprese

I rapporti intrattenuti con Mundys si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito dei costi assicurativi.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2024, 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 verso ADR; gli addebiti di ADR alla società sono relativi al service tecnico di conduzione e gestione operativa dell’infrastruttura ICT sugli scali di Fiumicino e Ciampino, nonché a riaddebiti vari.

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 costi sostenuti da ADR verso ADR Ingegneria sono relativi alle attività di progettazione e direzione lavori in ambito aeroportuale; ADR ha addebitato alla società utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I costi sostenuti da ADR verso ADR Infrastrutture sono relativi a servizi di costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali, ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

Alla società Leonardo Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell’aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La società, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino, subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Autogrill Italia S.p.A. (società collegata di Edizione S.p.A. per il tramite della società Avolta): conseguimento di ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari;
- Telepass S.p.A.: sostenimento di costi e conseguimento di ricavi derivanti dall’accordo con ADR per l’utilizzo dei varchi di sicurezza veloce situati all’interno degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e da accordi di collaborazione commerciale.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. “key management personnel”) in carica al 31 dicembre 2024 ammontano a 2.644 mila euro e includono l’ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nell’esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

RAPPORTI DI NATURA FINANZIARIA

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024		2024		31.12.2023		2023	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	0	8.138	1.839	(247)	0	6.657	5.000	(50)
ADR Tel S.p.A.	0	7.146	4.266	(292)	0	11.799	9.900	(95)
ADR Security S.r.l.	0	12.102	1.939	(380)	0	6.440	2.640	(68)
ADR Mobility S.r.l.	0	11.525	4.726	(541)	0	17.508	8.000	(82)
Airport Cleaning S.r.l.	0	4.561	930	(171)	0	4.589	3.000	(41)
ADR Ingegneria S.p.A.	0	1.677	5	(59)	0	2.030	109	(3)
ADR Infrastrutture S.p.A.	0	1.271	13	(220)	0	5.779	138	(6)
Leonardo Energia S.r.l.	0	11.779	504	(390)	0	9.005	42	(105)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	0	58.199	14.222	(2.300)	0	63.807	28.829	(450)
TOTALE	0	58.199	14.222	(2.300)	0	63.807	28.829	(450)

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility, Airport Cleaning, ADR Ingegneria, ADR Infrastrutture e Leonardo Energia 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, attraverso la modalità “cash pooling zero-balance” descritta nella Nota 5.16.

Il saldo della voce proventi finanziari include i dividendi corrisposti dalle società controllate (ADR Mobility, ADR Tel, ADR Security, ADR Assistance, Airport Cleaning e Leonardo Energia,) per un totale di 14.204 mila euro.

10. Altre informazioni

10.1 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e dalla lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi 2024
ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione (*)	KPMG S.p.A.	261
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	1
TOTALE		417

(*) Esame limitato della Rendicontazione di Sostenibilità, del Report annuo sustainability linked bond; certificazione contributi progetti Sesar; parere sulla distribuzione acconto sui dividendi
(**) Sottoscrizione modelli Unico e 770

10.2 INFORMATIVA SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE EX L. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2024 non sono stati incassati dalla Società contributi pubblici ai sensi della norma citata.

10.3 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI, ATIPICHE E/O INUSUALI

Nel corso del 2024, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

10.4 IMPATTI DERIVANTI DALLA SITUAZIONE MACROECONOMICA

Nella predisposizione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024, in accordo agli IFRS e ai recenti richiami delle autorità di vigilanza sui mercati finanziari, ADR ha valutato l'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina e della Guerra in Medio Oriente sulla posizione finanziaria, sulla performance e sui flussi di cassa.

Gli avvenimenti in Ucraina hanno comportato la chiusura per le compagnie aeree europee dello spazio aereo in Russia, con il conseguente azzeramento, dall'inizio del primo trimestre 2022, del traffico per l'Ucraina, la Russia e la Bielorussia.

Alla data del presente Bilancio d'esercizio, ADR sta monitorando costantemente le evoluzioni di tali conflitti per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business di ADR.

10.5 PROPOSTA ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 289.979.429,94. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte:

1. di approvare il Bilancio dell'esercizio 2024, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. di portare a nuovo la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 160.551.964,50, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 129.427.465,44 (pari a euro 2,08 per azione) corrisposto nel 2024.

Il Consiglio di Amministrazione

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

Relazione della Società di Revisione



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 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. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, del conto economico e del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

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 nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" 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 e 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 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.

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00705600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Valutazione del fondo per rinnovo infrastrutture aeroportuali

Note illustrative al bilancio: nota illustrativa n. 3 "Principi contabili applicati" e nota illustrativa n. 5.14 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota non corrente e corrente)"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €209 milioni (di cui quota non corrente pari a €154,1 milioni e quota corrente pari a €54,9 milioni). Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura degli interventi da effettuare, la tempistica prevista, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento. Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • comprensione del processo di stima utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del fondo in oggetto; • analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici della Società riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione; • verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime; • analisi della ragionevolezza del tasso applicato dalla Società per l'attualizzazione del fondo; • verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo; • esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; • analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

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.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. 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 ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 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.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a 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 e 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 o 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, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a 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 un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a 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;



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- 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 a un livello appropriato come richiesto dagli 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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2021 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 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

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2024, 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) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio;



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, 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.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Roma, 3 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione del collegio sindacale sul bilancio al 31 dicembre 2024 all'assemblea ordinaria degli azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'articolo n. 2429, co.2 del codice civile

Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, 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 bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, che sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 17 marzo 2025 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 controllata e soggetta a direzione e coordinamento da Mundys S.p.A., che possiede il 99,39% del capitale sociale.

ADR esercita 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., Airport Cleaning S.r.l., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Ventures S.r.l e Leonardo Energia S.r.l., mentre la società UrbanV S.p.A. (Joint Venture) non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

Il Bilancio di esercizio di ADR chiuso al 31 dicembre 2024, composto dalla Situazione Patrimoniale Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario, dalle Note Illustrative e corredato dalla Relazione sulla Gestione evidenzia un utile di esercizio pari a Euro 289.979.430 e presenta in sintesi i seguenti valori:

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

(euro)	31.12.2024
ATTIVITÀ	
Attività non correnti	2.999.150.730
Attività correnti	904.084.835
TOTALE ATTIVITÀ	3.903.235.565
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	991.106.993
di cui Capitale sociale	62.224.743
di cui Riserve e utili portati a nuovo	768.330.285
di cui utile d'esercizio	289.979.430
a dedurre acconto su dividendi	(129.427.465)
Passività non correnti	2.123.276.222
Passività correnti	788.852.350
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	3.903.235.565

CONTO ECONOMICO

(euro)	31.12.2024
Ricavi	1.308.139.379
Costi	(888.858.229)
RISULTATO OPERATIVO	419.281.150
Proventi (oneri) finanziari	(13.064.115)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	406.217.035
Imposte sul reddito	(116.237.605)
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	289.979.430

A livello di Gruppo l'utile ammonta a 299,2 milioni di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.015,3 milioni di euro e si decrementa di 193,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 sostanzialmente per effetto del pagamento del saldo dei dividendi 2023 (120,1 milioni di euro), del pagamento dell'acconto sui dividendi 2024 (129,4 milioni di euro) e della distribuzione di riserve di utili a nuovo (242,7 milioni di euro), parzialmente compensato dal risultato economico complessivo dell'esercizio (+300,3 milioni di euro).

Il flusso di cassa netto consolidato dell'esercizio, negativo per 309,9 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 599,5 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 909,3 milioni di euro. Anche per l'esercizio 2024 è stata redatta Relazione Annuale Integrata del Gruppo ADR (la quarta), un documento che si propone di fornire una visione completa, misurabile e trasparente agli stakeholder delle proprie performance finanziarie e di sostenibilità e, dunque, del valore generato dal Gruppo sia in termini economici sia ambientali, sociali e di governance. Si ritiene particolarmente apprezzabile questo documento in quanto viene redatto in conformità agli European Sustainability Reporting Standards (ESRS), introdotti dalla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). La struttura della Relazione Annuale Integrata si compone della Relazione sulla Gestione, che include la Rendicontazione di sostenibilità ai sensi del D.lgs. 125/2024, del Bilancio Consolidato al 31.12.2024, del Bilancio d'Esercizio di ADR S.p.A. al 31.12.2024 e, una volta approvato il bilancio, della relativa Delibera assembleare degli Azionisti.

Il Collegio Sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste dalla Norma 3.8. delle “Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate” consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, alla società incaricata della revisione legale.

Ciò premesso, Vi significhiamo che 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 risultano iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale costi pluriennali (impianto, ampliamento, ricerca e sviluppo, pubblicità e avviamento)

- per i quali il Collegio Sindacale abbia dovuto 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 indicato 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 unitamente alla relazione sulla gestione illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione economica; vengono analiticamente indicati i principi contabili applicati e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente.

Il Collegio ha esaminato altresì il Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2024, 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; nelle Note Illustrative sono analiticamente indicati i principi contabili e l'area di consolidamento.

Rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2023, il perimetro di consolidamento non risulta variato.

Si segnala che, a far data dal dal 1° luglio 2024, hanno avuto decorrenza gli effetti dell'acquisto del ramo d'azienda "servizi di ingegneria aeroportuale" di SPEA Engineering S.p.A. da parte della società ADR Ingegneria S.p.A., il cui contratto di acquisto è stato formalizzato in data 26 giugno 2024. Tale ramo era già gestito da ADR Ingegneria S.p.A. a partire dal 1° marzo 2021 in virtù del contratto di affitto dello stesso in essere con SPEA Engineering S.p.A., contratto che è stato, quindi, risolto in relazione a tale acquisizione.

Con riferimento alle partecipazioni non consolidate si segnala:

- cessione a Mundys S.p.A., in data 26 giugno 2024, della quota del 19% della partecipazione in SPEA Engineering S.p.A., classificata al 31 dicembre 2023 tra le Attività destinate alla vendita, ad un prezzo in linea con il valore di carico a fine esercizio 2023; la partecipazione residua dell'1% è stata, pertanto, classificata tra le Altre imprese;
- incremento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (detenuta al 66,67%) per effetto della sottoscrizione da parte di ADR dell'aumento di capitale sociale per 2.400 mila euro, parzialmente compensato dalla riduzione di valore per 1.625 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, in relazione ai risultati conseguiti dalla società nel 2024;
- cessione, in data 6 agosto 2024, della partecipazione del 15% in Aeroporto di Genova S.p.A. alla Camera di Commercio Industria e Artigianato di Genova per un importo pari a 437 mila euro.

Vi rappresentiamo che KPMG S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data odierna, 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 al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa rispettivamente del Gruppo ADR e di Aeroporti di Roma S.p.A., 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 KPMG ha evidenziato gli elementi alla base del giudizio di revisione, gli aspetti chiave della revisione contabile e le procedure conseguentemente attivate. Nella Relazione aggiuntiva la KPMG ha dichiarato, ai sensi dell'art.

6, paragrafo 2, lett. a), del Regolamento (UE) n. 537/2014 di avere rispettato i principi in materia di etica di cui agli artt. 9 e 9-bis del D.Lgs. 39/2010 e di non avere riscontrato situazioni che abbiano compromesso la propria indipendenza ai sensi degli artt. 10 e 17 del D.Lgs. 39/2010 e degli artt. 4 e 5 del Regolamento (UE) n. 537/2014. Il Collegio sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute non ritiene che vi siano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della società di revisione.

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 (SA 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 2024 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-ter, 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. La società di revisione, inoltre, ha rilasciato la relazione sull'esame limitato della Rendicontazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del 27 gennaio 2010, n. 39 senza formulare rilievi.

Il Collegio Sindacale evidenzia inoltre:

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 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.

Informativa sulle erogazioni pubbliche ex L. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2024 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici ai sensi della norma citata.

Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

In data 24 gennaio 2025 il Collegio Sindacale ha effettuato approfondita attività di monitoraggio in relazione alla distribuzione straordinaria di riserve, successivamente deliberata dall'Assemblea degli azionisti del 13 febbraio 2025 senza formulare rilievi sull'operazione non ritenendola pregiudizievole per la solidità della società e le prospettive di sviluppo futuro.

In merito agli altri eventi successivi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio il Collegio non ritiene di intervenire con ulteriori commenti rispetto a quanto indicato dagli Amministratori nella propria Relazione.

Attività di vigilanza

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, assicurandosi che le operazioni deliberate e poste in essere dagli Amministratori fossero conformi alle predette regole e principi, oltre che ispirate a principi di razionalità economica e non manifestamente imprudenti o azzardate, in conflitto di interessi con la società, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, ovvero tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale. Il Collegio ritiene che gli strumenti e gli istituti di governance adottati dalla Società rappresentino un valido presidio per il rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Nel corso del 2024 il Collegio si è riunito n. 14 volte, ha partecipato a n. 2 Assemblea degli Azionisti e a n. 10 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Il Collegio Sindacale, in persona del suo Presidente ovvero per il tramite di almeno un sindaco a ciò delegato, ha partecipato altresì alle riunioni dei Comitati endoconsiliari (Controllo Rischi, Risorse Umane e Sviluppo Sostenibile).

Il Collegio Sindacale ha talvolta partecipato ai lavori del Comitato Controllo e Rischi in seduta congiunta; ha inoltre:

- 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 ha osservazioni particolari da riferire.
- incontrato più volte il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che meritino di essere evidenziati nella presente relazione.
- incontrato più volte la struttura dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.
- incontrato più volte l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione, che meritino di essere evidenziate nella presente relazione.
- incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo ed ha 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.
- acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e sul suo concreto funzionamento, anche tramite la raccolta 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 ha osservazioni particolari da riferire.

Non risultano pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

Nel corso del 2024 il Collegio Sindacale ha inoltre svolto le seguenti specifiche attività:

- in data 17 gennaio 2024 ha rilasciato parere vincolante favorevole in ordine alle proposte di incarico alla società di revisione KPMG relative a: i) Esame limitato del prospetto Sustainability-Linked Bond e ii) Esame limitato della Revolving Credit Facility Sustainability;
- in data 11 marzo 2024 ha espresso parere favorevole sulla remunerazione dell'amministratore delegato: consuntivazione MBO 2023, LTI 1° ciclo 2021/2023 e assegnazione MBO 2024;
- in data 5 giugno 2024 ha espresso parere favorevole all'aggiornamento del target Emissioni CO2 Scope 1&2" - LTIP 2021-2023 2°&3° ciclo;
- in data 27 giugno 2024 ha espresso parere favorevole in merito all' assegnazione del piano LTIP 2024;
- in data 28 ottobre 2024 ha effettuato approfondita attività di monitoraggio in relazione all'acconto sui dividendi relativi all'esercizio 2024 deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 30 ottobre 2024 e alla distribuzione straordinaria di riserve deliberata dall'Assemblea degli azionisti del 14 novembre 2024 senza formulare rilievi sulle due operazioni non ritenendole pregiudizievoli per la solidità della società e le prospettive di sviluppo futuro;
- in data 13 dicembre 2024 ha espresso parere favorevole in merito all'emanazione della procedura per il conferimento di incarichi alla società di revisione e sulle seguenti tre proposte di incarico della società di revisione i) RAI 2024 – Esame limitato sul progress report riferito ai Sustainability-Linked Bond; ii) Esame limitato sul Sustainability-Linked Loan Progress Report del Revolving Facility Agreement; iii) Esame limitato sul prospetto di ricalcolo delle emissioni di CO2 (scope 1 e 2 del 2019) su Revolving Facility Agreement.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente relazione.

Codice della Crisi d'impresa e dell'insolvenza

È stato eseguito il monitoraggio periodico ai fini della valutazione di eventuali sintomi di disagio economico, finanziario o patrimoniale tali da rilevare una situazione di insofferenza da segnalare all'organo amministrativo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 del D.L. 118/2021.

Rendicontazione di sostenibilità

Nell'ambito della vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, il Collegio ha verificato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società alle esigenze introdotte dalla normativa in materia di sostenibilità. Gli assetti organizzativi, infatti, devono essere idonei al perseguimento degli obiettivi ESG strategici definiti dal consiglio di amministrazione nonché alla produzione e alla raccolta dei dati necessari per la redazione del reporting di sostenibilità. A tal fine ha incontrato il revisore legale incaricato dell'attestazione della rendicontazione di sostenibilità per uno "scambio di informazioni" sulla pianificazione delle relative attività.

Conclusioni

Signori Azionisti,

sulla base di quanto sopra indicato, anche in considerazione delle risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile contenute nell'apposita relazione di revisione del Bilancio, a compendio dell'attività di vigilanza svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale non ha rilevato specifiche criticità, omissioni, fatti censurabili o irregolarità. Non ha pertanto osservazioni non rilevando motivi ostativi all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2024 ed alla proposta di delibera formulata dal Consiglio di Amministrazione circa il riporto a nuovo del residuo utile di esercizio di euro 160.551.964,50, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 129.427.465,44 (corrispondenti ad euro 2,08 per azione) pagato nell'esercizio.

Il Collegio Sindacale, in considerazione dell'approssimarsi della scadenza del suo mandato triennale, invita l'Assemblea degli azionisti che sarà convocata per l'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2024 a nominare il nuovo organo di controllo.

La presente relazione è stata approvata all'unanimità dal Collegio Sindacale.

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente
Dott. Giuseppe Cosimo Tolone

Roma, 3 aprile 2025

Allegati

Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2023 di Mundys S.p.A.

ADR S.p.A. è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Mundys S.p.A.

Di seguito viene riportato un prospetto riepilogativo dei dati essenziali del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 di Mundys, ultimo bilancio disponibile:

Bilancio di esercizio di Mundys S.p.A. al 31 dicembre 2023

STATO PATRIMONIALE (MIGLIAIA DI EURO)

ATTIVITÀ	31.12.2023
Attività non correnti	9.258.557
Attività correnti	571.124
TOTALE ATTIVITÀ	9.829.681
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	5.284.119
di cui Capitale sociale	825.784
Passività non correnti	3.752.242
Passività correnti	793.320
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	9.829.681

CONTO ECONOMICO (MIGLIAIA DI EURO)

	31.12.2023
Proventi / (Oneri) da partecipazioni	696.988
Proventi / (Oneri) finanziari	(132.589)
Proventi / (Oneri) operativi	(98.618)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	479.524

**Delibera
dell'Assemblea
Ordinaria degli
Azionisti**

Delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 28 aprile 2025

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato:

1. di approvare il Bilancio dell'esercizio 2024, che evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 289.979.429,94, con tutti i documenti di cui si correda;
2. di portare a nuovo la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 160.551.964,50, che residua dopo l'acconto sui divi-
dendi pari a euro 129.427.465,44 (pari a euro 2,08 per azione) corrisposto nel 2024.



Aeroporti di Roma S.p.A.

Sede legale:
Via Pier Paolo Racchetti 1
00054 Fiumicino (RM)

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

Capitale sociale:
Euro 62.224.743,00 i.v.

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

aeroportidiroma@adr.it
www.adr.it

In copertina
DREAM ON di Marco Lodola, 2024