

Relazione Annuale Integrata

2023



Mappa dei contenuti

Relazione sulla gestione	4
Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023	216
Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2023	302
Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti	380

Relazione sulla gestione

Lettera agli Stakeholder	6
Guida alla Relazione Annuale Integrata 2023	13
CAPITOLO 1 Overview	14
CAPITOLO 2 Strategia e modello di business	28
CAPITOLO 3 Rischi e opportunità	42
CAPITOLO 4 Governance, integrità ed etica di business	52
CAPITOLO 5 Performance 2023	66
CAPITOLO 6 Eventi successivi	160
CAPITOLO 7 Prevedibile evoluzione della gestione	164
CAPITOLO 8 Proposta dell'Assemblea degli Azionisti	168
CAPITOLO 9 Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16	172
CAPITOLO 10 Tassonomia UE	194

Lettera agli Stakeholder

Il 2023 ha rappresentato l'anno della ripresa del traffico aereo, nonostante le pressioni inflazionistiche e le crescenti tensioni geopolitiche, che hanno prodotto come conseguenza il mantenimento delle limitazioni al traffico aereo con relativo impatto nel percorso dei volumi pre-Covid di alcuni mercati.

Il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino ha registrato oltre 44,2 milioni di passeggeri, con un incremento rispetto all'anno precedente del +35%. Il risultato è ancor più significativo in quanto l'aumento si è concentrato sullo scalo di Fiumicino (+37%), con un recupero dei volumi di traffico rispetto al periodo pre-pandemia del 93%; mentre lo scalo di Ciampino ha consuntivato una crescita più contenuta rispetto al 2022 (+11%), per i noti vincoli di operatività che la normativa impone su tale aeroporto.

La crescita dei passeggeri movimentati sul principale aeroporto italiano si è caratterizzata nei mesi estivi con un forte aumento dei volumi di traffico, attraverso un importante aumento dei flussi Leisure e Visiting Friends and Relatives (VFR), nonché dagli importanti sviluppi della domanda internazionale. In particolare, la ripresa del traffico aereo ha interessato il mercato europeo e nord-americano, rispetto ai quali le performance registrate nel 2023 hanno evidenziato un aumento dei passeggeri rispettivamente del +10% e +12% rispetto al 2019.

Lo sviluppo aviation di Fiumicino ha delineato uno scenario complessivo molto positivo per il mercato romano con l'attivazione di 45 nuovi collegamenti aerei di cui 15 verso nuove destinazioni servite con voli diretti ed una programmazione che gradualmente si è avvicinata ai livelli pre-pandemia con circa 100 compagnie aeree che servono 200 destinazioni verso più di 70 Paesi, collegando così tutti i continenti alla Capitale. Il vero protagonista è stato il mercato nordamericano con una pianificazione che, nei mesi di picco, è arrivato a contare 34 partenze al giorno di cui ben 11 solo per New York. Un'offerta record grazie ai nuovi collegamenti avviati da ITA Airways e agli sviluppi dei vettori americani che, a livello aggregato, sono arrivati ad offrire un numero di collegamenti in crescita fino al 50% rispetto al periodo di picco in pre-pandemia. In questo contesto, il Leonardo da Vinci si è posizionato come terzo hub europeo

dopo Londra e Parigi per numero di voli verso la Grande Mela e tra gli aeroporti con la maggior crescita sui voli verso il Nord America, Canada compreso.

L'esercizio chiude con un risultato operativo consolidato positivo per 316,8 milioni di euro (131,9 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e con un utile netto di 193,4 milioni di euro rispetto ai 45,1 milioni di euro del 2022. La struttura finanziaria del Gruppo è stata ulteriormente rinforzata, come anche certificato dai rating creditizi investment grade, grazie ad una nuova operazione perfezionata nel mese di luglio. Infatti dopo aver emesso il proprio Green Bond inaugurale nel 2020 ed il primo Sustainability-Linked bond al mondo di un gestore aeroportuale nel 2021, nel mese di luglio 2023 ADR ha collocato con successo un nuovo Sustainability-Linked bond, che collega direttamente il costo del debito al raggiungimento di ambiziosi obiettivi di sostenibilità. L'operazione, da 400 milioni di euro e con durata 10 anni, ha riscontrato un forte interesse a livello internazionale e da parte degli operatori specializzati in investimenti "ESG", con richieste di quasi 5 volte l'offerta e ordini complessivi per circa 1,9 miliardi di euro, per oltre il 95% riconducibili a investitori esteri. L'operazione, congiuntamente al contestuale rimborso anticipato volontario di altri debiti finanziari di durata inferiore, ha inoltre consentito di rimuovere le principali scadenze di debito fino al 2027, incrementando la vita media del debito di 1,2 anni, ed ha accelerato la conversione della struttura finanziaria del Gruppo alla finanza sostenibile (ormai rappresentativa del 65% delle fonti di finanziamento).

Gli investimenti sono ammontati a oltre 323 milioni di euro, in aumento del 51% rispetto al 2022, per l'ampliamento e il potenziamento del sistema aeroportuale romano. Nel corso dell'anno, è stata completata la ristrutturazione di imbarco A31-A52 (ex Molo B), dopo un profondo intervento di ristrutturazione di carattere funzionale, impiantistico e normativo che ha interessato il molo a tutti i suoi livelli. La rinnovata disponibilità di dodici gate a contatto e dieci gate di imbarco remoto, oltre a garantire la capacità necessaria a fronteggiare i picchi di traffico estivo, ha garantito la possibilità di massimizzare l'allocazione di voli su gate dotate di pontile, con le conseguenti positive ricadute in termini di efficienza operativa e qualità del servizio. Sono inoltre

state inaugurate importanti nuove aree commerciali quali la piazza in area Schengen e la galleria che collega la stessa piazza con l'area di imbarco A1-A10. In area EST prosegue l'iniziativa di apertura ed ampliamento dell'offerta commerciale per i passeggeri. In particolare, è stata inaugurata la nuova Food Court di oltre 3.700 mq, aperte 4 nuove sale Lounge per oltre 2.000 mq e ampliata l'offerta Retail con l'apertura di importante brand del settore luxury e fashion.

Inoltre, sono stati realizzati una serie di lavori di riqualificazione di diverse aree e proseguiti, in generale, interventi per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento degli obblighi normativi.

Come gli anni precedenti, anche nel corso del 2023 è proseguito l'impegno del Gruppo nella qualità dei servizi offerti a passeggeri, operatori aeroportuali e stakeholder, dotando il sistema aeroportuale romano di procedure, tecnologie e sistemi innovativi con l'obiettivo di garantire standard di sicurezza e di qualità sempre più all'avanguardia. Un impegno che ha coinvolto tutto il personale di Aeroporti di Roma e che ha consentito agli scali di Fiumicino e Ciampino di essere ancora una volta tra i più riconosciuti a livello internazionale. Per la prima volta, infatti, il "Leonardo da Vinci" ha ottenuto - primo e unico aeroporto in Italia - il massimo riconoscimento delle 5 stelle Skytrax per gli standard eccellenti nella qualità del servizio. Non solo. Anche nel 2023, Airport Council International (ACI) Europe, l'associazione di categoria degli aeroporti a livello europeo, ha assegnato al Leonardo da Vinci il "Best Airport Award" nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri. Si tratta della quinta volta consecutiva negli ultimi 6 anni che ADR si posiziona al primo posto in Europa, a seguito della valutazione di una giuria di esperti dell'industria Travel&Tourism in Europa. Questo risultato si aggiunge al riconoscimento "Airport Service Quality Award" per il principale aeroporto italiano che per 6 anni consecutivi è risultato in testa alla classifica europea sulla qualità del servizio espressa direttamente dai passeggeri, attraverso la survey internazionale condotta da ACI World in oltre 350 aeroporti in tutto il mondo. Grazie a questi risultati, nel 2022 ACI ha incluso Aeroporti di Roma nel "Director General's Roll of Excellence", albo di eccellenza di cui fanno parte solo 69 aeroporti in tutto il mondo

(su oltre 18.000 scali presenti a livello mondiale), che si sono contraddistinti per gli elevatissimi livelli di qualità nei servizi. Inoltre, l'UNWTO, l'Organizzazione Mondiale del Turismo - per la prima volta in assoluto - ha premiato l'hub della Capitale con un riconoscimento ufficiale sulla Sostenibilità.

Sul fronte delle iniziative al passeggero è proseguito il percorso di valorizzazione dell'immenso patrimonio culturale e artistico italiano in tutte le sue declinazioni, un aeroporto che vuole assicurare contenuti culturali e di sensibilizzazione sociale in diversi spazi, immaginandosi come un vero e proprio "museo diffuso". Grazie alle collaborazioni con Istituzioni, Enti e Associazioni culturali sono stati realizzati numerosi eventi culturali, mostre, concerti e performance teatrali che hanno reso il Leonardo da Vinci un luogo vibrante e accogliente per i passeggeri, ricco di contenuti e protagonista delle connessioni tra persone e culture che, proprio in aeroporto, trovano la loro massima espressione. Dall'esposizione temporanea del Salvator Mundi di Giovan Lorenzo Bernini di proprietà del Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno, alla mostra di "Natural Reaction" by Marcantonio, l'opera di arte contemporanea raffigurante un rinoceronte bianco in dimensioni reali con uno schermo da cinquanta pollici trafitto dal suo corno, passando per l'esposizione dell'opera Vertigine di Manuel Felisi e l'opera "Deti" di Marco Lodola e concludendo con le esibizioni dell'Accademia di Santa Cecilia, Teatro dell'Opera e del Teatro Patologico, realtà composta da attori professionisti e attori con disabilità che nella cornice dell'area di imbarco A hanno interpretato un frammento della tragedia greca "Medea" di Euripide.

In ambito Sostenibilità e Innovazione è proseguito il processo di trasformazione intrapreso da ADR, che è stato anzi accelerato rafforzando così i pilastri strategici su cui si fonda il Piano di Sostenibilità: centralità delle persone (dipendenti, passeggeri, comunità territoriali, partner commerciali, ecc.), sostenibilità ambientale delle operazioni, sviluppo economico e sociale dei territori. Gli obiettivi del Piano sono stati definiti secondo principi di materialità, incrociando gli SDGs globali dell'Agenda 2030 con i temi più rilevanti a livello locale per gli stakeholder e per il management della Società. Il Piano è coerente con tutti gli strumenti di pianificazio-

ne strategica, operativa e finanziaria del Gruppo.

In questo contesto va ricordato come nel 2023 per gli scali di Fiumicino e Ciampino sia stata riconfermata la certificazione Airport Carbon Accreditation 4+ “Transition” di ACI Europe sulla riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂, oltre all’impegno dell’azienda nel ridurre progressivamente l’impronta ambientale dei propri aeroporti con il target del Net Zero Emission nel 2030, con venti anni di anticipo rispetto a quanto prefissato a livello di settore aeroportuale europeo.

Nel corso del 2023, Aeroporti di Roma ha proseguito le analisi di conformità delle proprie attività economiche alla Tassonomia Europea per le Attività Sostenibili. I risultati delle analisi hanno confermato la validità dell’impegno del Gruppo verso la realizzazione di un modello economico improntato sulla sostenibilità. Il framework della Tassonomia Europea rappresenta inoltre uno strumento fondamentale per stimolare gli investimenti sostenibili e contrastare efficacemente il fenomeno del greenwashing.

L’obiettivo dell’azienda di definire un percorso che renda compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell’ambiente è alla base del Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo, l’osservatorio promosso da ADR che ha lo scopo di accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del settore nel contesto degli SDGs e dell’Agenda 2030 e che raccoglie player industriali, stakeholder istituzionali e associazioni, guidati da esperti del mondo accademico. In quanto best practice a livello internazionale, il Patto è stato presentato alle Istituzioni europee presso il Parlamento Europeo a Bruxelles e a dicembre alla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP28) a Dubai nell’ambito delle iniziative virtuose selezionate dal Ministero dell’Ambiente italiano. La partecipazione a COP28 del Patto – che oggi conta circa trenta rappresentanti di istituzioni, aziende e associazioni sia di rilievo nazionale sia internazionale e che a dicembre ha dato vita una Fondazione –, ha rappresentato un’opportunità unica di presentare le soluzioni delineate finora per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica del settore: l’incentivo agli investimenti attraverso misure in grado di ridurre le emissioni come l’utilizzo di carburanti sostenibili, l’attività di ricerca di nuove tecnologie per la propulsione degli aeromobili e lo sviluppo dell’intermodalità.

Con l’obiettivo di proiettare il sistema aeroportuale verso il futuro con una visione innovativa, ADR si è fatta inoltre promotrice di accordi strategici per favo-

rire la transizione degli scali della Capitale a smart hub energetici, innovativi e sostenibili. In questa logica, è stata avviata un’ampia progettualità con il Gruppo FS, in particolare con Trenitalia tesa a favorire lo sviluppo dell’intermodalità presso lo scalo intercontinentale Leonardo da Vinci con l’obiettivo di accrescere l’offerta di servizi ferroviari ad Alta Velocità da e per l’aeroporto ed offrire soluzioni integrate “treno + aereo” in grado di proporre una nuova e più sostenibile esperienza di viaggio. Un’offerta arricchita anche dal lancio di servizi dedicati come “FCO Connect” che permette ai passeggeri in arrivo con Trenitalia ed in prosecuzione con i voli operati da ITA Airways, di fare il check-in e consegnare il bagaglio presso banchi dedicati direttamente nella stazione dell’aeroporto. Inoltre, ADR ha proseguito l’impegno di promuovere l’utilizzo di SAF (Sustainable Aviation Fuel), il biocarburante in grado di ridurre le emissioni di CO₂ del 60-80%, lavorando in particolare assieme ad ENI per sensibilizzare i vettori aerei verso un utilizzo del SAF che vada anche oltre, anticipandole, le prescrizioni normative. Mentre per la produzione di energia rinnovabile ADR realizzerà – insieme a Enel X – il più grande impianto fotovoltaico in autoconsumo in un aeroporto europeo. Situato parallelamente alla pista n° 3 del Leonardo da Vinci, l’impianto coprirà un’area di 340 mila mq con una potenza di 22 MW, producendo a regime circa 32 GWh di energia rinnovabile all’anno. Una volta operativo l’impianto eviterà l’immissione in atmosfera di oltre 11 mila tonnellate di CO₂. Nel corso dell’anno, è proseguito, inoltre, il piano di installazione della rete di colonnine di ricarica elettrica per la mobilità aeroportuale (il cui target si attesta a circa 500 punti di ricarica entro il 2025).

Sul fronte dell’innovazione, altro pilastro fondamentale della strategia business di Aeroporti di Roma, spicca l’Innovation Hub, che ad ottobre 2023 ha festeggiato il suo primo anno di attività, uno spazio unico all’interno del Terminal 1 nel quale sono state accolte oltre 50 startup provenienti da tutto il mondo, il lancio della seconda call4ideas con la selezione di 13 startup focalizzate su specifici ambiti di interesse strategico. È stato inoltre ampliato l’ecosistema internazionale di partnership promosso da Aeroporti di Roma, Airports for Innovation, che con l’aggiunta degli scali di Dubai, Oman, oltre a AENA, Atene, Nizza, Monaco, Vancouver e Dallas Fort Worth, raggiunge circa 0,7 miliardi di passeggeri gestiti potenzialmente coinvolgibili in soluzioni innovative comuni. Infine, il 2023 ha visto l’avvio delle attività “ADR Ventures”, società di Corporate Venture Capital del Gruppo, con i primi investimenti in Ottonomy e Assaia,

e la prosecuzione dello sviluppo e promozione internazionale dei servizi di Urban Air Mobility, attraverso UrbanV. Anche per queste ragioni, Aeroporti di Roma si è aggiudicata per il secondo anno consecutivo il “Corporate Innovation Award”, riconoscimento assegnato da Plug and Play, uno dei più grandi operatori di Venture Capital della Silicon Valley, come migliore corporate partner a livello globale in ambito Travel & Hospitality.

L’innovazione ha permeato anche i processi: nel corso dell’anno è stata completata l’installazione presso i controlli di sicurezza delle innovative macchine C3, che consentono ai passeggeri di portare nel bagaglio a mano liquidi anche superiori ai 100 ml, oltre a computer, tablet e telefonini senza necessità di estrarli e separarli dalla valigia.

L’eccellenza operativa aeroportuale passa anche attraverso l’attenzione all’individuo e alla sua dignità. L’aeroporto è un luogo dove il passeggero deve sentirsi a proprio agio e libero di esprimersi. ADR si dedica a creare un ambiente inclusivo ed accogliente per tutti. Inclusione, Rispetto della Diversità e Uguaglianza restano i principi fondamentali che ispirano il modo di fare impresa di Aeroporti di Roma. Questa strategia è stata ulteriormente rafforzata con il recepimento di una nuova policy sui diritti umani del Gruppo Mundys, definita per garantire a ciascun dipendente uguali condizioni ed opportunità, senza distinzioni di età, genere, orientamento sessuale, etnia/cultura, religione, condizione fisica e disabilità, condizione economica, opinione politico-sindacale e altro. Ma anche per rimuovere ogni comportamento discriminatorio e favorire un clima di lavoro che assicuri il rispetto della dignità di ciascuno. Sul fronte della parità di genere, nel corso del 2023, la società di gestione aeroportuale ha ottenuto la Certificazione di Parità di Genere per le singole società del Gruppo, un risultato importante per valorizzare l’impegno e l’efficacia delle azioni DE&I già intraprese e definire le priorità dei futuri interventi volti a ridurre le differenze di genere sul luogo di lavoro.

Durante il 2023 ADR ha inoltre condotto un’analisi dell’impatto diretto, indiretto e indotto delle sue attività economiche che ha evidenziato un valore aggiunto totale di oltre 24 miliardi di euro e la generazione di circa 388.000 posti di lavoro grazie alle attività degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Questo riflette l’importante ruolo degli aeroporti nel promuovere lo sviluppo economico, il turismo e l’occupazione a livello locale e nazionale.

Nel 2023 è proseguita l’attività di ADR a supporto dello

sviluppo del territorio, contribuendo a salvaguardarne e promuoverne l’integrità ambientale, rinnovando il proprio impegno a contribuire allo sviluppo sociale e ambientale delle aree in cui si collocano gli aeroporti della Capitale. L’impegno del Gruppo Aeroporti di Roma nei confronti delle realtà locali, Fiumicino e Ciampino, dove opera, ma anche la città di Roma, area metropolitana nella quale gli aeroporti si collocano, e con le quali ADR mantiene un dialogo attivo e costante, è stato testimoniato da significative iniziative portate avanti in diversi ambiti.

Durante l’anno, oltre alle donazioni a beneficio del territorio ed interventi a supporto dell’attività svolta da una Onlus locale nei confronti di persone con disabilità e persone con difficoltà di adattamento sociale, è proseguito l’iter del progetto legato alla creazione della nuova pista ciclabile nel territorio di Fiumicino. Sono state organizzate a favore dei cittadini numerose visite guidate presso l’aeroporto “Leonardo Da Vinci”, in occasione dell’esposizione dell’opera Salvator Mundi del Bernini, ed è stata promossa una specifica attività di ascolto delle comunità locali di riferimento (Fiumicino e Ciampino), attraverso strumenti digitali per assicurarne la più ampia conoscibilità (surveys/adv.). Il 2023 ha confermato la rilevanza per le collettività locali delle iniziative promosse da ADR in ambito sociale e ambientale. A quest’ultimo riguardo, grazie alla collaborazione tra ADR e LS Travel Retail Roma S.r.l., sono stati individuati due parchi pubblici, situati rispettivamente nei Comuni di Fiumicino e Ciampino, in cui saranno realizzati interventi di piantumazione e riqualificazione ambientale a beneficio delle comunità locali.

ADR, focalizzata sull’importanza che lo sviluppo del territorio e delle comunità locali ricoprono come parte integrante del sistema aeroportuale, intende proseguire in maniera sempre più incisiva il percorso già efficacemente intrapreso coinvolgendo ancora di più le comunità locali, a partire dalle scuole del territorio attraverso la fattiva collaborazione instaurata con l’amministrazione del Comune di Fiumicino. Quest’ultimo nel 2023 ha dato luogo a ripetute visite tematiche in aeroporto della sezione dedicata “Scienze del Cielo” dell’Istituto Comprensivo C. Colombo di Fiumicino, con ulteriori iniziative dedicate ai giovani e al territorio come quella, ad esempio, del progetto “Outdoor Educational” in collaborazione con Fondazione Benetton e Maccarese S.p.A., che ha visto la partecipazione di circa 2.250 tra bambini e ragazzi, molto apprezzato dalle scuole.

È proseguita anche nel corso del 2023 l’illustrazione agli

stakeholder istituzionali di riferimento del nuovo Piano di Sviluppo, attualmente all'esame dell'ENAC, completamente rivisto all'insegna della sostenibilità, volto a minimizzare il consumo di suolo grazie all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, abilitando allo stesso tempo significative opere di risanamento e tutela ambientale a tutto beneficio del territorio. Il progetto rimodula in chiave sostenibile gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale con un crescente accento sull'intermodalità, anche a beneficio della competitività del sistema trasportistico nazionale in una logica integrata ed efficace.

Nel 2023, Aeroporti di Roma ha riaffermato il proprio impegno a guidare uno sviluppo dell'hub aeroportuale

che sia caratterizzato da un'integrazione sempre più profonda con le tematiche della sostenibilità sociale ed economica, una maggiore connettività e una focalizzazione sull'ascolto attivo. Questo impegno si estende sia alle risorse umane interne, patrimonio da valorizzare costantemente, sia alla comunità locale con l'obiettivo di stimolare il tessuto economico del territorio. Siamo pronti quindi a mantenere il ruolo di protagonisti, guidando la transizione ambientale e contribuendo al benessere delle nostre persone e della comunità locale, proiettandoci verso il futuro con la consapevolezza che ogni sfida rappresenta un'opportunità e che il nostro impegno continuo contribuirà a rendere il mondo non solo più connesso, ma anche più sostenibile.



IL PRESIDENTE
Vincenzo Nunziata



L'AMMINISTRATORE DELEGATO
Marco Troncone

Guida alla Relazione Annuale Integrata 2023

La terza Relazione Annuale Integrata del Gruppo Aeroporti di Roma (indicato anche come “ADR” o “Gruppo ADR”) rappresenta un documento avanzato e consolidato che si propone di fornire 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. Elaborato su base volontaria, questo documento offre una rappresentazione integrata e esaustiva 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, in linea con il concetto di Careport e coerente con gli orientamenti strategici del Gruppo. Per ulteriori dettagli, si rimanda alla sezione 2. Strategia e modello di business.

La struttura della terza Relazione Annuale Integrata comprende:

- La Relazione sulla Gestione, integrata con la Dichiarazione Non Finanziaria (“DNF”) ai sensi del D.Lgs. 254/2016;
- Il Bilancio Consolidato al 31.12.2023;
- Il Bilancio d'Esercizio di ADR S.p.A. al 31.12.2023;
- 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 in quattro 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;
- I capitoli della sezione 5. Performance 2023 presentano informazioni e dati relativi alla componente finanziaria e non finanziaria, in coerenza con la Matrice di materialità;
- I capitoli contenenti le informazioni finanziarie quantitative.

La novità principale è l'introduzione delle risultanze dell'analisi di Doppia Materialità, che costituisce un punto di riferimento essenziale per lo sviluppo e l'aggiornamento della strategia aziendale, con riferimento sia alla prospettiva dell'impatto che alla materialità finanziaria. Per ulteriori dettagli, si rimanda alla sezione 2.1 L'analisi di doppia materialità.

La terza Relazione Annuale Integrata è redatta in conformità con i principali standard e framework metodologici di riferimento, inclusi i principi dell'International Integrated Reporting Council (IIRC), i principi contabili internazionali International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards – IFRS dell'International Accounting Standards Board (IASB), e i GRI Sustainability Reporting Standards del GRI - Global Reporting Initiative, pubblicati nel 2016 e successivamente integrati e aggiornati nel 2021. Il documento è inoltre conforme alle disposizioni del D.Lgs. 254/2016, che attua la Direttiva 2014/95/UE riguardante la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario. Per ulteriori dettagli, si rimanda al Capitolo 9 della Relazione.



Capitolo 1

Overview

1.1	Highlights finanziari e non finanziari 2023	16
1.2	Il sistema aeroportuale romano	18
1.3	Mission e Vision	25
1.4	Il modello di creazione di valore	26

1.1

Highlights finanziari e non finanziari 2023

TABELLA 1 - Gli highlights finanziari e non finanziari 2023 di ADR

	UdM	Indicatori	2023	2022	Δ vs 2022
Business	n°	Totale passeggeri	44.429.929	32.836.515	35,3%
	n°	Totale movimenti aerei	309.233	254.820	21,4%
	Score	Soddisfazione dei clienti (ACI) ¹	4,6	4,5	1,3%
Economic	€/mln	Ricavi da gestione aeroportuale	878,5	643,7	36,5%
	€/mln	Costi operativi netti	660,0	508,2	29,9%
	€/mln	EBITDA	470,0	299,6	56,8%
	€/mln	Utile (Perdita) dell'esercizio di competenza del gruppo	+193,4	+45,1	329,3%
	€/mln	Investimenti	323,6	214,2	51,1%
	€/mln	Liquidità	909,3	1.025,0	-11,3%
Environment ²	ton	Emissioni CO ₂ (scope 1 e 2)	58.265	56.386	3,2%
	ton	Emissioni CO ₂ (scope 3) ³	948.966	889.396	6,7%
	MJ/Pax	Intensità dei consumi energetici	19,2	25	-23%
	%	Percentuale di acqua potabile rispetto all'acqua totale prelevata (FCO)	28%	34%	-6,0 p.p.
	%	Investimenti allineati alla Tassonomia UE	81%	72%	9 p.p.
Social	i	Tasso di infortuni sul lavoro	13,9	18,2	-23,6%
	n°	Numero totale di dipendenti	4.092	3.767	8,6%
	%	Percentuale di dipendenti donna	40%	38%	2 p.p.
	%	Percentuale di donne in posizioni manageriali	32,3%	29,2%	3,1 p.p.
	€/000	Valore economico distribuito ⁴	644.462	432.895	49%

¹ Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente)² La variazione dei KPI ambientali assoluti rispetto al 2022 è in parte dovuta alla ripresa della normale operatività post-Covid³ Al netto delle emissioni di Scope 3 della categoria "Cruise"⁴ Il Valore economico distribuito è così composto: costi operativi, salari e benefit dei dipendenti, pagamenti a fornitori di capitale, pagamenti alla Pubblica Amministrazione per Paese e investimenti nella comunità

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 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.



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



G. B. Pastine | Roma Ciampino (CIA)

- Secondary airport della Capitale
- A soli **15km** dal centro di Roma
- Sedime di **~157 ha** costituito da una sola pista di volo
- L'area pavimentata della pista di volo è pari a **10 ha**
- Sistema di aerostazioni con superficie complessiva lorda dedicata ai passeggeri pari a **~16.000 m²**
- ~70 piazzole** per la sosta di aeromobili e di elicotteri e una serie di strutture di supporto air side (hangar) e land side

INFOGRAFICA 2 - I certificati di eccellenza del Gruppo ADR conseguiti al 2023

**“Airport Service Quality Awards” 2023**

ACI World

L'Airport Service Quality è un sondaggio internazionale sulla soddisfazione della clientela, condotto da ACI (Airports Council International) World, l'associazione internazionale degli aeroporti attraverso un questionario standardizzato distribuito ai passeggeri, al gate, prima dell'imbarco. Il sondaggio viene effettuato in più di 350 aeroporti in tutto il mondo. I passeggeri hanno la possibilità di valutare i servizi presenti in aeroporto ed esprimere la loro soddisfazione complessiva relativamente alla customer experience attribuendo un punteggio da 1 (scarso) a 5 (eccellente). Per la prima volta entrambi gli aeroporti gestiti da ADR, nel 2023, si aggiudicano il «Best Airport» di ACI World per l'elevata qualità del servizio che caratterizza la customer experience offerta ai passeggeri.

Nello specifico, nel mese di marzo 2024, l'aeroporto di Roma Fiumicino ottiene il “Best Airport in Europe” panel aeroporti >40 milioni di passeggeri per il settimo anno consecutivo, mentre l'aeroporto di Ciampino si aggiudica per la prima volta il “Best Airport in Europe” panel aeroporti 5-15 milioni di passeggeri.



Nell'ambito dell'Airport Service Quality, condotto da ACI (Airports Council International) World, l'aeroporto di Fiumicino si aggiudica per la prima volta anche tutte e quattro le sotto-categorie degli awards introdotte per la prima volta da ACI World nel 2022, ovvero: Airport with the most dedicated staff (per la 2a volta consecutiva), Cleanest airport (per la 2a volta consecutiva), Most enjoyable airport (per la 2a volta consecutiva), Easiest airport journey.

Fiumicino è l'unico hub internazionale al mondo ad aver vinto tutti i premi previsti dal programma ASQ-ACI World nel 2023.

**“Best Airport” Award**

ACI Europe

Categoria aeroporti >40 milioni di passeggeri

Il “Best Airport Award” viene assegnato da ACI Europe agli aeroporti che hanno raggiunto l'eccellenza nella gestione delle attività aeroportuali, con particolare focus sulle operations, sullo sviluppo sostenibile e sulla customer experience. Nel 2018 e nel 2019, i giudici hanno assegnato all'aeroporto di Roma Fiumicino il prestigioso riconoscimento di miglior aeroporto d'Europa. Anche nel 2020 l'Airports Council International Europe ha giudicato l'Aeroporto di Fiumicino il miglior scalo in Europa assegnandogli il “Best Airport Award”, ed è la prima volta nella storia delle rilevazioni ACI che il premio viene attribuito per tre anni consecutivi esclusivamente allo stesso aeroporto. Nel 2022 e nel 2023 il premio è stato assegnato nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri ed è la 5° volta negli ultimi 6 anni che ADR si posiziona al primo posto tra gli scali europei, a seguito della valutazione di una giuria di esperti dell'industria Travel&Tourism in Europa.

**5 Stelle**

Skytrax

A seguito dell'attività di audit svolta in aeroporto dagli ispettori di Skytrax, principale società internazionale di rating sui livelli di qualità offerta da compagnie aeree ed aeroporti, nel 2022, prendendo in considerazione più di 800 diversi indicatori chiave di performance, Skytrax ha assegnato le 5 stelle, il massimo punteggio ottenibile, all'aeroporto di Roma Fiumicino. Si tratta di un certificato di eccellenza che corona l'impegno di ADR a garantire ai passeggeri la migliore esperienza possibile. Fiumicino risulta essere il primo aeroporto in Italia (solo 2 aeroporti in tutta l'Unione Europea, tra cui appunto Roma Fiumicino, hanno ottenuto ad oggi tale rating) a ricevere tale prestigioso riconoscimento di qualità.

**Corporate Innovation Award**

Plug and Play



Nel 2022 e nel 2023, ADR ha ricevuto il «Plug and Play Corporate Innovation Award» come migliore Corporate partner a livello globale in ambito Travel&Hospitality, per l'impegno a promuovere le iniziative di open innovation e a costruire l'«aeroporto del futuro». Nell'ambito dell'evento globale di PNP, che si è tenuto in Silicon Valley dal 14 al 16 giugno 2022, alla presenza di oltre 2.000 persone tra startup e corporate, ADR ha presentato il proprio modello di innovazione.

**Future Travel Experience Award**

Power List



In occasione del Future Travel Experience EXPO EMEA di Dublino, il Team Innovation ADR, sia nel 2022 che nel 2023, ha ricevuto il premio «FTE Airport Transformation Power List» a livello EMEA, per aver sviluppato un modello operativo che favorisce la diffusione della cultura dell'innovazione in azienda, garantendo lo sviluppo di un network («airports for innovation») per guidare la collaborazione con startup e partner di open innovation, e individuando progetti di innovazione attraverso lo scouting delle best practices aziendali e delle nuove tecnologie abilitanti.

**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 2022 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.

**Skytrax Best Airport Staff In Europe 2022**

Skytrax



Skytrax elabora ogni anno una classifica sulla soddisfazione dei passeggeri nel settore aereo e aeroportuale, sulla base dei giudizi espressi dai passeggeri di tutto il mondo attraverso una survey internazionale. Nel 2022, Fiumicino ha ottenuto il premio per il miglior staff aeroportuale a livello Europeo.

**ACA: Airport Carbon Accreditation**

ACI



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

**Director General's Roll Of Excellence 2021**

ACI

ACI ha creato il riconoscimento Director General's Roll Of Excellence per premiare gli aeroporti che per almeno 5 anni, nell'arco di dieci anni, hanno vinto il premio “Airport Service Quality Award”. Nel 2021 l'aeroporto di Roma-Fiumicino è stato premiato con tale onorificenza aggiudicandosi il premio “Director General's Roll Of Excellence” 2021. Ad oggi il premio ASQ è stato vinto per 6 anni consecutivi.

INFOGRAFICA 2 - I certificati di eccellenza del Gruppo ADR conseguiti al 2023



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

"Most Dedicated Staff In Europe" 2022

ACI

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality, ACI ha creato recentemente un nuovo premio che riconosce la dedizione del personale aeroportuale, in particolare le persone che lavorano all'informazione, alla manutenzione, al check-in, ai controlli di sicurezza, al controllo passaporti, nei negozi e nei bar/ristoranti. I voti espressi dai passeggeri sulla cortesia del personale hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei nel 2022 conseguendo il premio "Most Dedicated Staff In Europe".



FCO

"Most Enjoyable Airport In Europe" 2022

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.



FCO - CIA

ACI Europe Digital Transformation Award 2021

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.



FCO

"Cleanest Airport In Europe" 2022

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.



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

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

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.





1.3 Mission e Vision

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.

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

- **Il nostro modo di essere:**
Agiamo con integrità e trasparenza, incoraggiando comprensione e cooperazione. Creiamo fiducia e coltiviamo relazioni basate su 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;

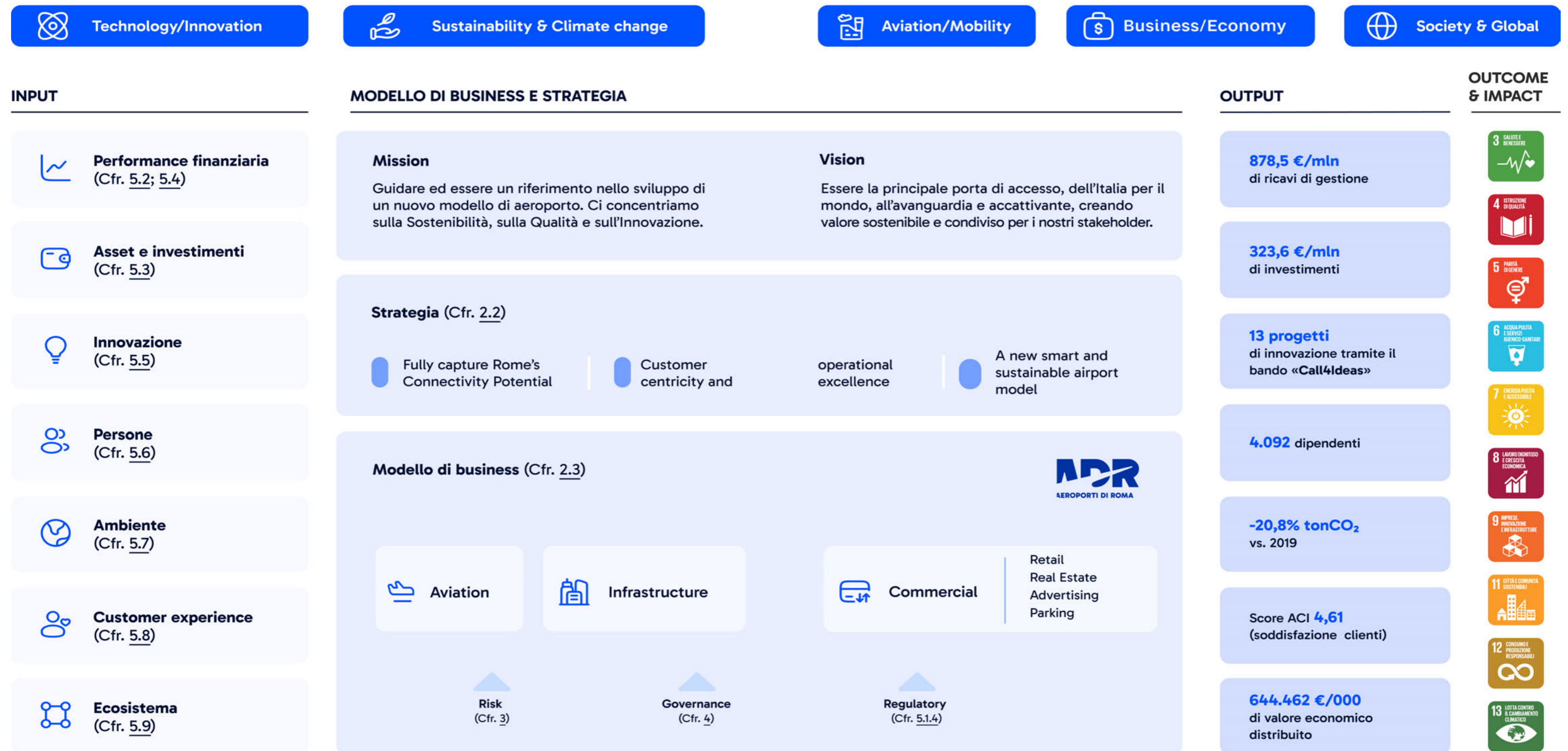
- **Le nostre sfide**
Abbiamo il coraggio di osare, imparando dagli errori, come individui e con le nostre persone, mossi da audacia e curiosità. Innoviamo per creare eccellenza, guidati dall'aspirazione di essere artefici del futuro.

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.

1.4 Il modello di creazione di valore

MEGATREND (Cfr. 2.2.1)



STAKEHOLDER (Cfr. 2.1.1)



Capitolo 2

Strategia e modelli di business

2.1	L'analisi di doppia materialità	30
2.2	Strategia e obiettivi	34
2.3	Il modello di business	38

2.1

L'analisi di doppia materialità

2.1.1 ANALISI DI MATERIALITÀ

In considerazione della centralità degli stakeholder nel modello di business del Gruppo e della graduale transizione verso un approccio informativo integrato, la matrice di materialità costituisce un punto di riferimento essenziale per lo sviluppo e l'aggiornamento della strategia aziendale, e rappresenta, inoltre, uno strumento consolidato nella rendicontazione non finanziaria.

Nel contesto attuale, caratterizzato da un crescente interesse verso la sostenibilità ed i temi ESG, l'analisi di materialità assume un ruolo cruciale. ADR ha adottato un approccio innovativo, introducendo nel 2023 l'analisi di doppia materialità. Questa metodologia consente di valutare non solo gli impatti dell'azienda in termini di sostenibilità ambientale, sociale e di governance, ma anche la rilevanza di questi impatti dal punto di vista finanziario.

Nel corso dell'anno, è stata condotta un'approfondita analisi di doppia materialità per identificare e valutare gli impatti significativi dell'azienda, sia dal punto di vista dell'impatto (impact materiality) che della materialità finanziaria (financial materiality).

Il processo è iniziato con un'analisi di benchmark e dei requisiti normativi specifici, in linea con le prescrizioni dei GRI Standard 2021 e degli Standard ESRS. Sono state, infatti, condotte interviste con figure chiave dell'azienda e analizzati documenti interni per ricostruire l'intera catena del valore, ed identificare una long list di impatti.

Grazie a questi input sono stati individuati gli impatti nelle due prospettive. La prima, detta Inside-Out o Impact Materiality, si riferisce agli impatti che l'azienda,

attraverso le sue attività, ha sull'ambiente, sulle persone e sugli ecosistemi. La seconda, invece, detta Outside-In o Financial Materiality, si concentra sull'importanza che un certo impatto, rischio o opportunità ha sulle performance economico-finanziarie dell'azienda.

Tutti gli impatti identificati nella fase di Impact Materiality sono stati valutati sotto due chiavi di lettura, la probabilità e la gravità. Per probabilità si intende la possibilità che un impatto effettivamente accada. La probabilità di un impatto considera le misure adottate da ADR per prevenire l'impatto e mitigarlo e tiene conto dei rischi associati, come il livello dei presidi di governance, la presenza di procedure per la gestione dei diritti umani e dei lavoratori, di processi di due diligence sui temi della sostenibilità etc.. Per gravità, invece, si intende una dimensione che è data dall'incrocio della scala d'intensità e dell'ambito di applicazione. Nel caso di impatti negativi viene inoltre preso in considerazione il carattere di irrimediabilità dell'impatto.

Per quanto riguarda invece gli impatti identificati nella fase di Financial Materiality, essi sono stati declinati sulla base della probabilità, come sopra descritta, e della magnitudo, ovvero l'entità dei potenziali effetti economico-finanziari generati dal rischio e/o opportunità identificati. La magnitudo è stata inoltre valutata con una scala temporale (breve, medio e lungo termine).

A valle di queste valutazioni siamo giunti ad una short list di impatti che sono stati poi accorpati in 17 temi materiali, categorizzati sotto aspetti ambientali, sociali, economici e di governance.

TABELLA 2 - I temi materiali del Gruppo ADR

AREA	ENVIRONMENT	SOCIAL	GOVERNANCE
TEMI MATERIALI	<ul style="list-style-type: none"> Tutela della biodiversità Circular Economy e gestione dei rifiuti Tutela della risorsa idrica Qualità dell'aria * Inquinamento acustico Lotta al climate change 	<ul style="list-style-type: none"> Diversity, equity & inclusion Tutela e sviluppo del territorio e delle comunità locali Tutela dei diritti umani * Crescita e sviluppo del personale ADR Salute e sicurezza delle persone 	<ul style="list-style-type: none"> Qualità del servizio e gestione dell'esperienza aeroportuale Governance, integrità ed etica di business Contributo allo sviluppo del Paese ed alla connessione locale e globale * Gestione responsabile della catena del valore Airport Security e Business Continuity * Sviluppo infrastrutture sostenibili

* Temi aggiunti rispetto al 2022

Questi temi sono poi stati sottoposti ad una estensiva fase di Stakeholder Engagement. Grazie al coinvolgimento di una vasta gamma di nostri stakeholder, i temi individuati sono stati classificati in termini di rilevanza. Questa ultima fase ha permesso la prioritizzazione dei temi materiali e la definizione della Matrice di Doppia Materialità, che rappre-

senta il risultato di questo processo di analisi e sintesi.

Sono stati coinvolti, sia durante workshop mirati alla valutazione della significatività dei Temi sia attraverso survey, più di 500 stakeholder.

TABELLA 3 - Stakeholder coinvolti

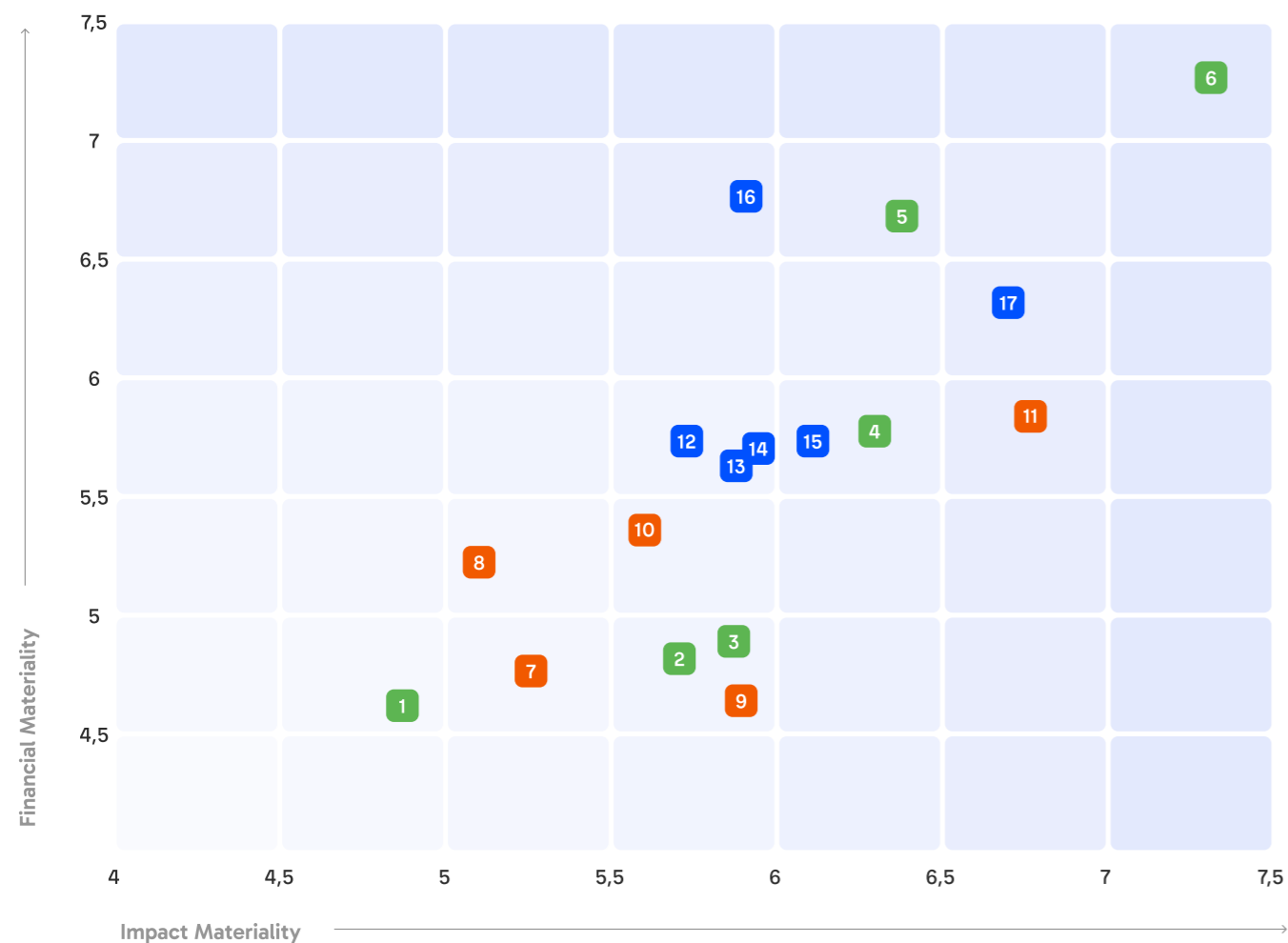
INTERNI	ESTERNI
<ul style="list-style-type: none"> Consiglio d'Amministrazione Management Dirigenti e Quadri 	<ul style="list-style-type: none"> Enti e Istituzioni Partner Industriali Fornitori Sindacati Clienti Stakeholder Finanziari Associazioni

I risultati dell'analisi di materialità sono il punto di partenza sulla base dei quali il Gruppo ADR imposta la struttura del suo Piano di Sostenibilità. Per ogni tema individuato, infatti, sono presenti e saranno aggiunte nuove iniziative a supporto del raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile degli

scali romani e del proprio business.

Durante il 2024 e negli anni a seguire l'obiettivo è quello di implementare sempre di più questa analisi e renderla una delle basi della pianificazione strategica dell'azienda.

GRAFICO 1 - Analisi di materialità del Gruppo ADR 2023



Abilitatori → Innovazione, Partnership & Finanza Sostenibile

ENVIRONMENT

- 1 Tutela della biodiversità
- 2 Circular Economy e gestione dei rifiuti
- 3 Tutela della risorsa idrica
- 4 Qualità dell'aria
- 5 Inquinamento acustico
- 6 lotta al climate change

SOCIAL

- 7 Diversity, equity & inclusion
- 8 Tutela e sviluppo del territorio e delle comunità locali
- 9 Tutela dei diritti umani

- 10 Crescita e sviluppo del personale ADR
- 11 Salute e sicurezza delle persone

GOVERNANCE

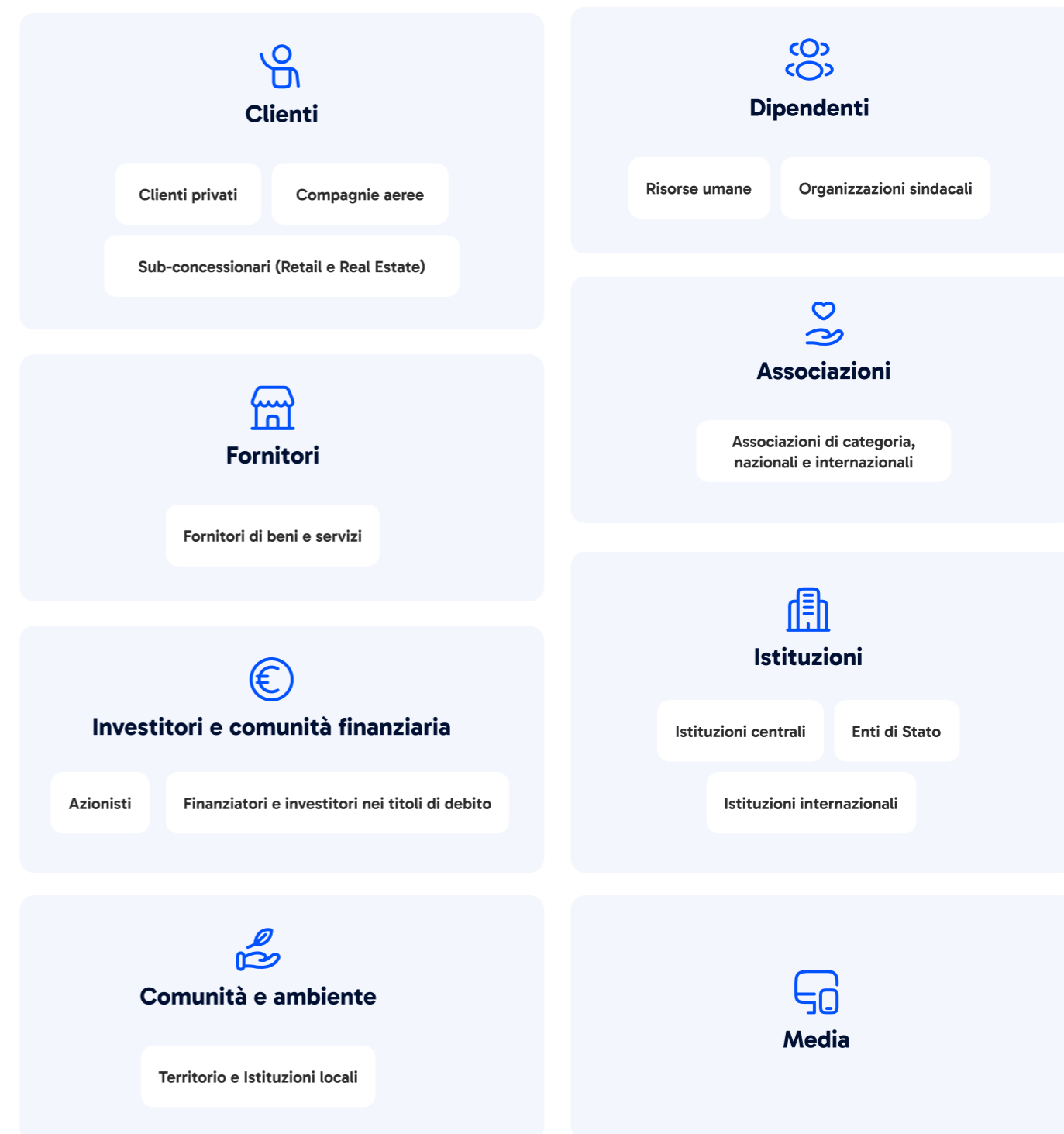
- 12 Qualità del servizio e gestione dell'esperienza aeroportuale
- 13 Governance, integrità ed etica di business
- 14 Contributo allo sviluppo del Paese ed alla connessione locale e globale
- 15 Gestione responsabile della catena del valore
- 16 Airport Security e Business Continuity
- 17 Sviluppo infrastrutture sostenibili

2.1.2 MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER

ADR è un'azienda privata che gestisce in regime di concessione un servizio pubblico caratterizzato da interazioni non solo con una pluralità diversificata di clienti, ma anche con le comunità locali e le Istituzioni. Tale ruolo implica la creazione e il mantenimento di re-

lazioni con molteplici categorie di stakeholder, attraverso specifici canali di dialogo, di coinvolgimento e di comunicazione sviluppati nel corso degli anni. Il rapporto con gli Stakeholder riveste dunque un'importanza strategica per la gestione efficace ed efficiente del sistema aeroportuale.

INFOGRAFICA 3 - La mappatura degli Stakeholder di ADR



2.2 Strategia e obiettivi

2.2.1 PREMESSA

Il settore aeroportuale è oggi 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” dimostrano 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 del WEF, riconciliando questa analisi con i propri pillar strategici.

TABELLA 4 - 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	<ul style="list-style-type: none"> Digitalizzazione dei processi e dei servizi al passeggero Utilizzo di big data e I.A. Nuove forme di mobilità (i.e. Advanced Air Mobility) 	<ul style="list-style-type: none"> Erosione della coesione sociale e polarizzazione della società 	<ul style="list-style-type: none"> A new smart and sustainable airport model Customer centricity and operational excellence
AUMENTO DEL FABBISOGNO ENERGETICO & CLIMATE CHANGE	<ul style="list-style-type: none"> Nuove soluzioni di mobilità elettrica e carburante sostenibile (SAF) Trasformazione sostenibile della supply chain Finanza ed investimenti sostenibili 	<ul style="list-style-type: none"> Crisi delle risorse naturali Mancata mitigazione degli effetti del cambiamento climatico Fallimento nell’adattamento al cambiamento climatico Disastri naturali ed eventi meteorologici estremi Perdita di biodiversità e collasso degli ecosistemi Incidenti ambientali su larga scala 	<ul style="list-style-type: none"> A new smart and sustainable airport model
CAMBIAMENTI DEMOGRAFICI	<ul style="list-style-type: none"> Incremento traffico aereo Accelerazione dell’urbanizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> Migrazione involontaria su larga scala 	<ul style="list-style-type: none"> Fully capture Rome’s Connectivity Potential Customer centricity and operational excellence
MULTIPOLARISMO	<ul style="list-style-type: none"> Sicurezza fisica e digitale Restrizioni al viaggio su scala globale e ripercussioni sulla connettività aerea Aumento della complessità di gestione dei programmi di volo 	<ul style="list-style-type: none"> Criminalità informatica diffusa e insicurezza informatica Confronto Goeconomico 	<ul style="list-style-type: none"> Fully capture Rome’s Connectivity Potential Customer centricity and operational excellence

2.2.2 STRATEGIC ROADMAP 2023-2027

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, simboleggiata dal concetto di Careport, 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 2023-2027 che prevede tre rotte:

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 Fiu-

TABELLA 5 - Strategic Roadmap 2023-2027 del Gruppo ADR



micino 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 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 100 milioni di passeggeri a fine concessione.

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, grazie al piano di miglioramento sviluppato nel corso di questi anni da ADR che, con il coinvolgimento di compagnie aeree, handlers ed enti di stato, ha portato all'innalzamento delle performance operative e al raggiungimento di elevati standard di qualità.

Questa volontà trova riscontro 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.

Una forte strategia pubblicitaria è rilevante per attirare brand nazionali e internazionali. Al fine di perseguire l'obiettivo dell'aumento dei ricavi con un'esperienza innovativa e sostenibile, al di là di quanto già presente in ADR (es. Balcone digitale).

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) e alla crescente digitalizzazione.

Per lo sviluppo del business Mobility sarà attenzionata l'area Parking, con la creazione di offerte ad hoc sia per clienti privati sia corporate insieme ad una costante attività di revenue management. Inoltre, per il Rent a Car (RAC) l'obiettivo è di accrescere il numero di subconcessionari e creare 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 su:

- individuare nuove idee e soluzioni per migliorare l'operatività in diverse aree operative con il progetto Call4Ideas;
- 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;

- prosecuzione di attività atte allo sviluppo di una rete dedicata all'innovazione e alla sostenibilità insieme ad altri operatori aeroportuali e Airport for innovation;
- lancio 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.

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 la realizzazione di progetti per lo storage elettrico.

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.

A testimonianza del suo impegno, ADR, nel giugno del 2023 ha ospitato il Business & SDGs High-Level Meeting, dedicato all'impegno delle imprese per People e Prosperity. L'evento ha visto la partecipazione dei manager delle principali imprese italiane coinvolte in questo network, e si è concluso con la firma del Manifesto "Imprese per le persone e la società", con lo scopo di diffondere l'ambizione di un impegno crescente nella dimensione sociale della sostenibilità in azienda, lungo le catene di fornitura e nelle comunità, aspirando al coinvolgimento della catena del valore, al fine di assicurare un futuro equo e sostenibile alle generazioni a venire, non lasciando nessuno indietro.

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".



2.3

Il modello di business

INFOGRAFICA 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 e a livello organizzativo, comprende, a partire dal 2021, 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.

Attività commerciali

Le attività commerciali, coordinate dall'omonima BU, comprendono: vendita retail dei negozi in aeroporto, attraverso contratti di sub-concessione di attività a terzi operatori specializzati, advertising aeroportuale, valorizzazione e sviluppo immobiliare del Gruppo. Più in dettaglio:

- le attività commerciali in sub-concessione comprendono negozi, bar, ristoranti e altri servizi - offerti ai passeggeri negli scali di Roma Fiumicino e Ciampino

- e sono suddivise nelle macrocategorie merceologiche: Core Category, Specialist Retail, Food & Beverage e servizi commerciali al passeggero;

- Real Estate collabora alla definizione della strategia di valorizzazione e sviluppo immobiliare del Gruppo anche in coordinamento con la BU Aviation. Inoltre, garantisce l'allocazione efficace ed efficiente del patrimonio immobiliare, nonché la pianificazione e la commercializzazione delle iniziative di sviluppo immobiliare;
- l'advertising è il business relativo alla vendita di spazi pubblicitari all'interno e all'esterno del sistema aero-stazioni di Fiumicino e Ciampino;
- il business Parking 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 la gestione degli operatori del Trasporto Pubblico di Linea e non.

Tutte queste progettualità sono concepite attraverso il principio della rigenerazione, limitando il consumo di suolo e contribuendo alla valorizzazione dei sistemi aeroportuali di Fiumicino e Ciampino, in linea con gli elevati livelli di servizio già oggi erogati e percepiti. 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 riduzione dell'impatto ambientale.

Dal punto di vista della produzione da fonti rinnovabili, le soluzioni chiave previste dal Progetto di Completamento di Fiumicino sud consistono nella creazione di diverse solar farm per una potenza fotovoltaica di picco fino a 60 MWp entro il 2030.

Per lo sviluppo di lungo termine in armonia con il principio dell'economia circolare, si assume come risorsa da inserire all'interno del processo realizzativo i materiali derivanti dalle demolizioni edilizie necessarie alla costruzione della nuova configurazione, prevedendo il recupero/riutilizzo dei materiali di risulta in ordine di almeno l'80%.

Anche nel campo della mobilità le iniziative previste nello sviluppo di medio termine potranno apportare un rilevante contributo, in particolare grazie alla realizzazione di una nuova infrastruttura dedicata alla ricarica dei veicoli elettrici plug-in, in grado di alimentare - entro il 2030 - ben 7.000 punti di ricarica a servizio dei parcheggi dedicati alle autovetture dei passeggeri e degli operatori, ai taxi/NCC, ai bus navetta, ai rent-a-car, al car sharing.



LA CONVENZIONE - Contratto di programma e modello regolatorio



La gestione in esclusiva del sistema aeroportuale della Capitale costituita dagli scali di Fiumicino e Ciampino si basa sulla concessione affidata alla Società con L. 10 novembre 1973, n. 755 ed in forza dell'Atto Unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma" approvata per legge il 21 dicembre 2012. L'Atto Unico, insieme 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 lo scorso 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. Viene, inoltre, determinato il valore della RAB iniziale al 1° gennaio 2013 in 1,8 miliardi di euro, aggiornato anno per anno con le regole della contabilità regolatoria;
 - "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 sulla base del rimando pro-tempore (in attesa dell'approvazione di ENAC del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale di ADR) previsto nel IV atto aggiuntivo – sottoscritto il 10 novembre 2023 – 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 non ammortizzato a quella data, desunto dalla contabilità regolatoria, degli investimenti realizzati.

Capitolo 3

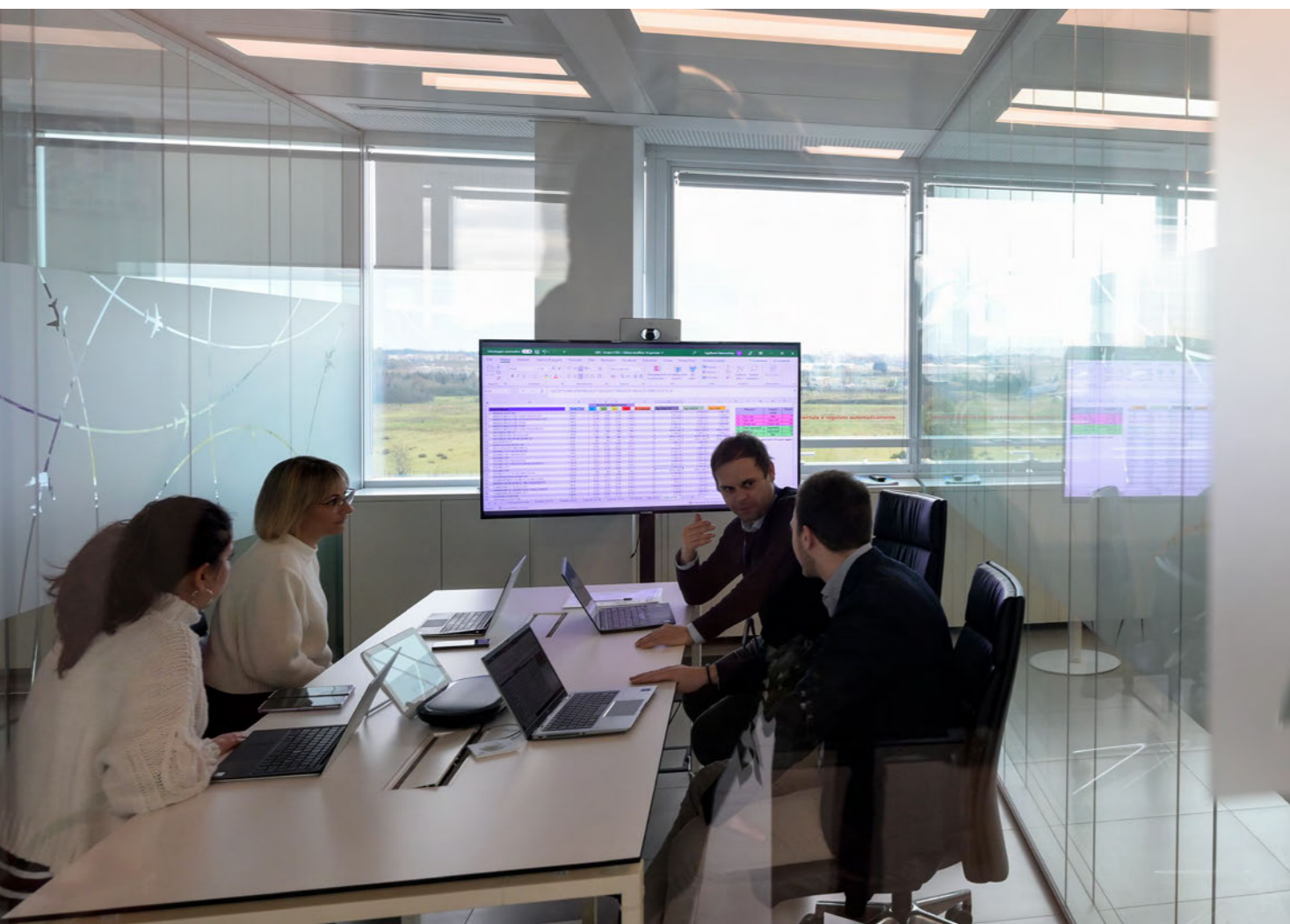
Rischi e opportunità

3.1	Il sistema di gestione dei rischi	45
3.2	Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo	46
3.3	Rischi di cambiamento climatico	51

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 imprevedibili, 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.

Inoltre, con l'obiettivo di rendere più efficaci le attività di identificazione, valutazione e monitoraggio dei rischi, nonché maggiormente allineate e integrate rispetto all'intero sistema di controllo interno e di gestione dei rischi dell'organizzazione, il processo di valutazione e gestione dei rischi è stato digitalizzato grazie all'implementazione di una piattaforma GRC, la quale consente una visione integrata dei rischi a diversi livelli dell'organizzazione, il miglioramento del monitoraggio delle attività di mitigazione e l'efficientamento delle attività di valutazione attraverso la mappatura digitale dei presidi di controllo.

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;
- VP Risk Governance & Compliance, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, 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 VP Risk Governance & Compliance, 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/aggiornamento del Risk Appetite Framework, ovvero della propensione al rischio dell'organizzazione e della relativa strategia di risposta per ogni categoria di rischio applicabile;
- predisposizione/aggiornamento del Catalogo dei Rischi e della relativa misurazione (cd. Risk Assessment). Tale fase, che coinvolge i Risk Owner ed il Risk Officer ADR, prevede l'identificazione e la valutazione dei rischi, nonché l'individuazione 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 Rischi;
- approvazione in Consiglio di Amministrazione dei risultati del Risk Assessment e delle relative azioni di mitigazione.

3.2

Mappatura dei rischi e 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 2 - Le principali categorie di rischi del Gruppo ADR

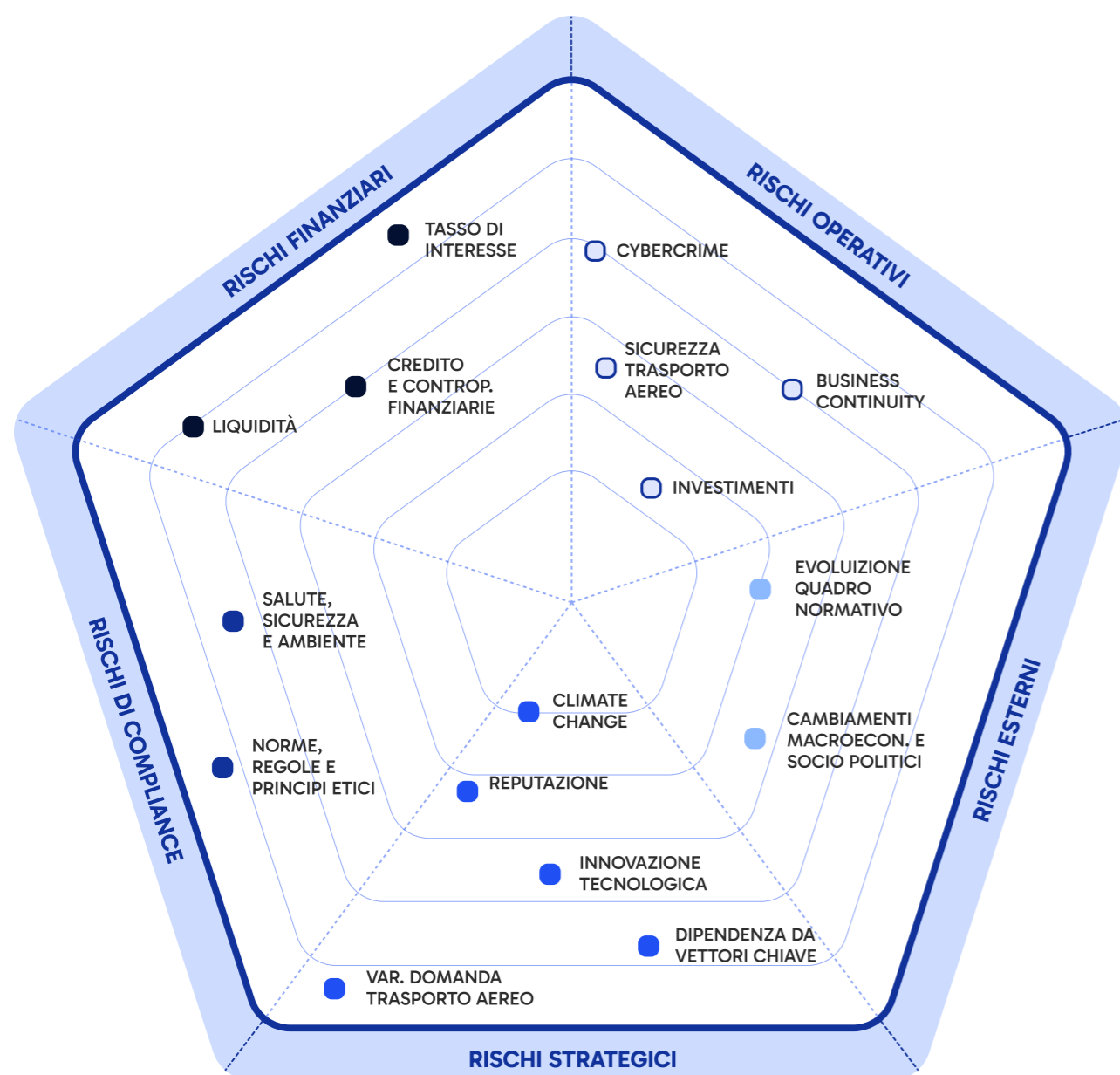


TABELLA 6.1 - Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischi del Gruppo ADR - **Strategici**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
ESG VARIATIONE 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.	<ol style="list-style-type: none"> I. Monitoraggio dinamiche macroeconomiche e sociopolitiche dei mercati e scenario analysis; II. attrattività degli aeroporti anche attraverso misure orientate alla sostenibilità; III. diversificazione e sviluppo del portafoglio vettori/mercati.
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.	<ol style="list-style-type: none"> 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 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.	<ol style="list-style-type: none"> 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 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.	<ol style="list-style-type: none"> 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.
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.	

TABELLA 6.2 - 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.	<ol style="list-style-type: none"> I. Monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale; II. attività di benchmarking giuridico/economico e valutazione quantitativa di eventuali modifiche alla dinamica tariffaria.
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).	<ol style="list-style-type: none"> 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 etc.).

TABELLA 6.3 - 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.	<ol style="list-style-type: none"> 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); 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.	<ol style="list-style-type: none"> 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.

TABELLA 6.4 - 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.	<ol style="list-style-type: none"> I. Organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo: <ul style="list-style-type: none"> - 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.	<ol style="list-style-type: none"> 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 dal piano di sviluppo aeroportuale	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	<ol style="list-style-type: none"> 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.	<ol style="list-style-type: none"> 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. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali; V. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT.

TABELLA 6.5 - 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.	<ul style="list-style-type: none"> • 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). 	<ol style="list-style-type: none"> 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.
LIQUIDITÀ	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.	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ol style="list-style-type: none"> 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).
TASSI DI INTERESSE	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	<ol style="list-style-type: none"> I. Utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (interest rate swap); II. assunzione di finanziamenti a tasso fisso
CREDITO E CONTROPARTE	Rischi legati all'affidamento delle controparti commerciali, al monitoraggio e al recupero dei relativi crediti.	<ul style="list-style-type: none"> • Sostenimento di costi di monitoraggio e recupero delle esposizioni in sofferenza; • svalutazione dei crediti con impatti a conto economico; • default delle controparti. 	<ol style="list-style-type: none"> I. Utilizzo di banche dati per lo screening delle controparti in fase di affidamento; II. ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni/garanzie o fidejussioni) o, in alternativa, pagamento "a pronti" o anticipato; III. monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del "comitato crediti".
CREDITO E CONTROPARTE	Rischi legati al possibile default delle controparti finanziarie.	<ul style="list-style-type: none"> • Default delle controparti; • perdita di valore degli investimenti della liquidità. 	<ol style="list-style-type: none"> 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.



3.3

Rischi di cambiamento climatico

Il Gruppo Aeroporti di Roma pone grande attenzione alle tematiche relative ai cambiamenti climatici futuri che potrebbero impattare lo scalo. Infatti, i rischi connessi al cambiamento climatico possono rappresentare una minaccia per l'operatività aziendale, per la safety aeroportuale, e la salute e sicurezza. I suddetti rischi possono poi comportare un aumento dei costi operativi, avere ricadute sui ricavi, incidere sulla capacità di attrarre investimenti e di accedere ai mercati dei capitali ed assicurativi. Inoltre, i rischi climatici potrebbero richiedere investimenti straordinari per l'ammodernamento degli asset gestiti o per la ricostruzione di strutture danneggiate, e possono inoltre impattare direttamente la reputazione aziendale. Allo stesso modo possono generare nuove opportunità di mercato e di sviluppo commerciale che derivano dalla transizione del settore dei trasporti verso una mobilità a basse emissioni di carbonio.

Il Gruppo ADR 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 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. 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 propedeutiche ad un piano di adattamento integrato e coerente con le strategie di sostenibilità.

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

- I. 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 diversi scenari climatici. 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;

- II. analisi 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;
- III. 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;
- IV. 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.

Capitolo 4

Governance, integrità ed etica di business

4.1	Struttura del gruppo	54
4.2	Modello di Governance	56
4.3	Management	60
4.4	Etica e compliance	62
4.5	Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo	64
4.6	La tutela dei diritti umani	64

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 della 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

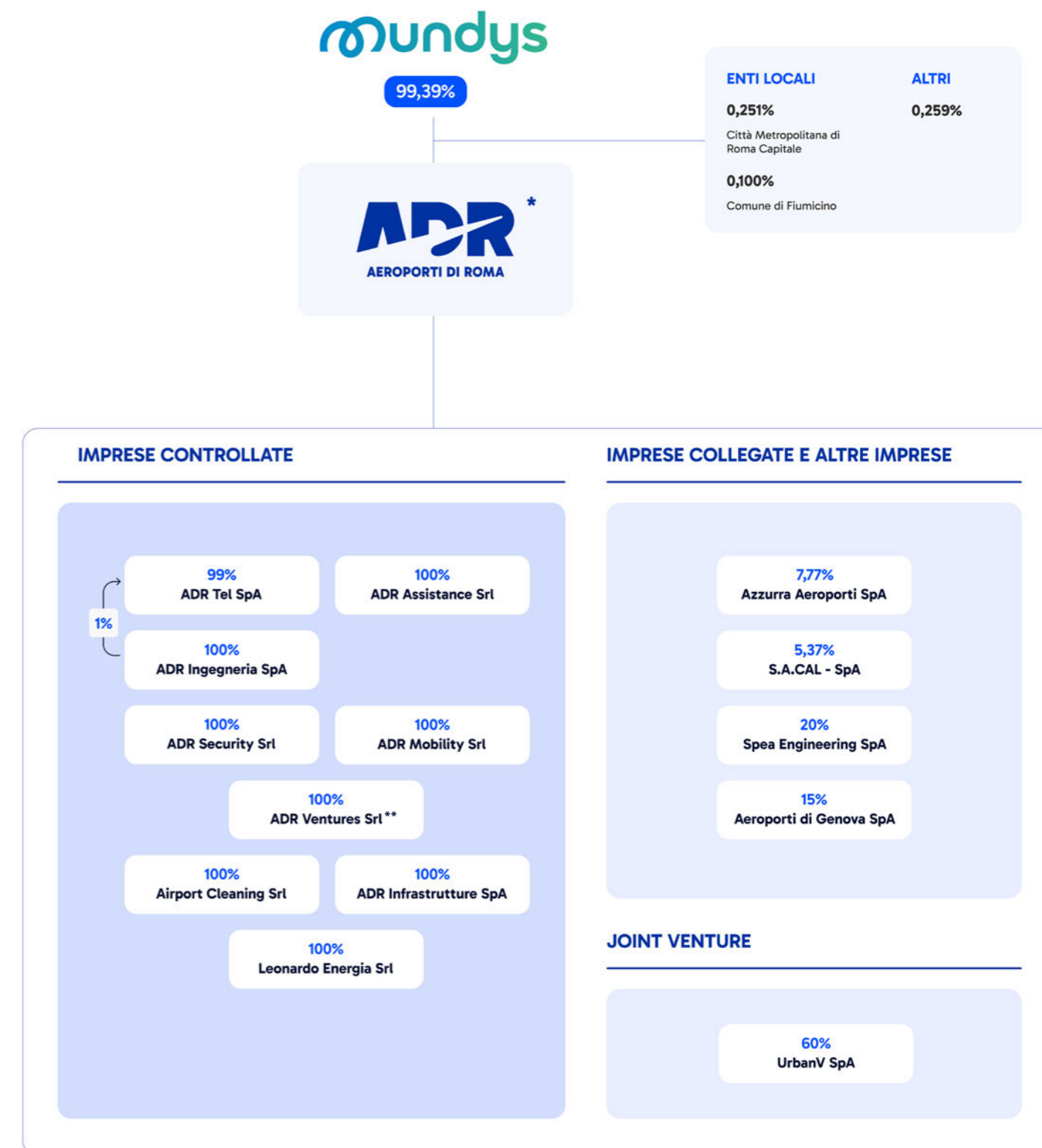
direttamente o tramite società esterne qualificate.

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 attraverso cui 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.



INFOGRAFICA 5 - La struttura del Gruppo ADR al 31.12.2023



*ADR SpA detiene, inoltre, una quota dell'1,13% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota di mille euro 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).

L'art. 16 dello Statuto sociale prevede che gli Enti Territoriali soci della Società possano designare, congiuntamente, uno dei membri del Consiglio di Amministrazione.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione⁵ è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 20 aprile 2023 per tre esercizi 2023-2025 (fino approvazione bilancio al 31.12.2025).

TABELLA 7 - Composizione del Consiglio di Amministrazione al 31.12.2023

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

TABELLA 8 - Composizione del Collegio Sindacale al 31.12.2023

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

⁵ 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.

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 9 - Composizione del Comitato Sviluppo Sostenibile al 31.12.2023

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 10 - Composizione del Comitato Controllo e rischi al 31.12.2023

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 11 - Composizione del Comitato Risorse Umane al 31.12.2023

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 non, 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 di obiettivi di sostenibilità.

Rapporti con la controllante Mundys S.p.A.

Il Consiglio di Amministrazione di ADR del 19 gennaio 2024, su invito del socio di maggioranza Mundys S.p.A., ha preso atto che, allo stato, non sono ravvisabili elementi che consentano di superare la presunzione di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento ex art. 2497-sexies c.c. da parte di Mundys S.p.A. su ADR, che dunque resta accertata.

Conseguentemente, il Consiglio di Amministrazione di ADR ha deliberato di provvedere a tutti gli adempi-

menti previsti dall'articolo 2497 -bis c.c. sul piano del relativo regime pubblicitario, sia nei pubblici registri, sia negli atti e nella corrispondenza in relazione all'assoggettamento all'attività di direzione e coordinamento da parte di Mundys su ADR S.p.A. Ha altresì deliberato di includere nel progetto di bilancio da sottoporre all'approvazione del Consiglio tutte le informazioni richieste in relazione all'assoggettamento all'attività di direzione e coordinamento da parte di Mundys.

ADR 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. 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

INFOGRAFICA 6 - Organigramma di ADR S.p.A.



Vincenzo Nunziata
Presidente



Marco Troncone
Amministratore Delegato
e DG



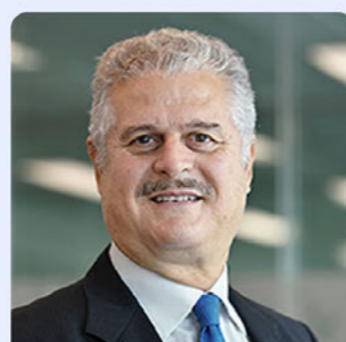
Devan De Paolis
Internal Audit



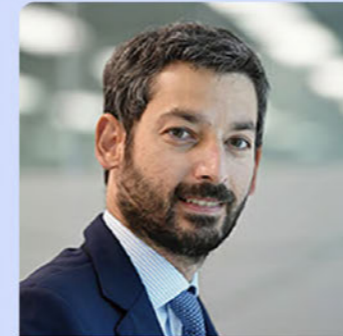
Ivan Bassato
BU Aviation



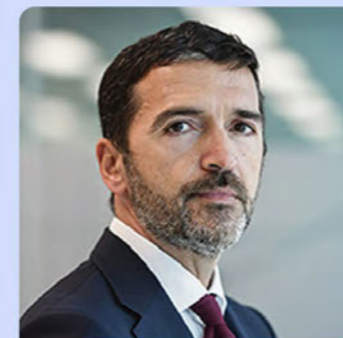
Marilena Blasi
BU Commercial



Giorgio Gregori
BU Infrastructures



Emanuele Calà
Innovation & Quality



Primiano De Maria
Legal & Corporate Affairs



Lorenzo Rinaldi
Risk Governance &
Compliance



Fabio Capozio
Administration & Finance



Gabriele Di Cintio
Procurement & Logistics



Pietro Caminiti
Information & Community
Technology



Giovanni Cavallaro
Strategic Planning &
Regulatory



Veronica Pamio
External Relations &
Sustainability



Alberto Valenza
Human Capital &
Organization, Health & Safety

L'attuale organizzazione aziendale, approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 11 maggio 2021, è caratterizzata dalla presenza di tre Business Unit / Unità Produttive, connotate da una piena accountability delle aree aziendali Business Critical:

- la BU Aviation comprende nel proprio ambito tutte le attività e i processi afferenti al mondo aviation, nonché quelli direttamente e indirettamente connessi con il trasporto aereo. L'organizzazione della BU Aviation, nel corso del 2023, ha visto lo spostamento del presidio relativo all'Energy Management in ambito Asset Operations & Maintenance;
- la BU Commercial include tutte le attività in ambito Retail, Food & Beverage, Core Category, Advertising e Real Estate;
- la BU Infrastructures comprende la gestione dell'intero processo di sviluppo infrastrutturale. Nel 2023 la BU ha affrontato un processo di succession del Chief (Giorgio Gregori) che il 31/12/2023 ha lasciato la Società per raggiungimento età pensionabile. Il percorso di succession ha visto la nomina a luglio di un Deputy del Chief. L'organizzazione della BU è stata inoltre caratterizzata da una separazione degli ambiti di pianificazione e governance degli investimenti.

In ambito Staff nel 2023 è avvenuta la fusione in ambito ICT della società controllata ADR Tel - focalizzata sugli aspetti commerciali - che è confluita nell'ambito della BU Commercial.

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.

ADR ha, inoltre, previsto dei progetti o comitati manageriali, delle Task Force e dei progetti per la gestione

di tematiche specifiche di interesse per la Società. In particolare, il 2023 ha visto la creazione di:

- Task Force Summer 2023, finalizzata al monitoraggio integrato e rispetto dei piani di rilascio delle infrastrutture critiche per la gestione della Summer 2023, nonché ad assicurare l'allineamento tra il fabbisogno di personale operativo e quello in forza individuando in tempo utile eventuali azioni correttive;
- Progetto Global Asset Management, per la gestione integrata ed end to end degli asset fisici;
- Noise Committee, per la gestione delle tematiche connesse al rumore.

4.4 Etica e compliance

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 Etico⁶ 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.

La Policy Anticorruzione⁷ 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 dipendenti e nelle terze parti la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che devono essere osservati.

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, si impegna in prima linea non solo a contrastare, ma anche 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. A tal fine, la Società 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 nel prevenire, rilevare e affrontare la corruzione, in conformità alle 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 Mundys, 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.

Ad 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 ed è successivamente stato rinnovato nel 2021.

Nell'ambito di tale sistema ADR svolge attività di:

- 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;
- formazione in aula del Management del Gruppo ADR;
- formazione e-learning al resto dei dipendenti⁸
- formazione e sensibilizzazione delle terze parti in merito a meccanismi contrattuali e materiale informativo pubblicato in un'apposita sezione nel sito web.

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 recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni 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 segnalazioni⁹ (c.d. Whistleblowing), disciplinato dalla Policy Gestione delle Segnalazioni, volto a fornire ampio accesso a tutti coloro che vogliono effettuare una segnalazione e a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante.

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 dai Vice President (i) Internal Audit (con funzione di Coordinatore), (ii) Human Capital & Organization, Health & Safety, (iii) Legal & Corporate Affairs, (iv) Finance & Administration 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 vogliono effettuare una segnalazione, ADR mette a disposizione una pluralità di canali di segnalazione tra loro alternativi, nello specifico:

- piattaforma informatica, accessibile da parte di tutti i Segnalanti (Dipendenti, Terzi, ecc.) sul sito Internet di ADR che consente di effettuare segnalazioni in forma scritta e orale;
- posta elettronica;
- posta ordinaria.

Ai sensi del D. Lgs. 24/2023, oltre ai suddetti canali, le segnalazioni in forma orale possono essere effettuate anche attraverso un incontro diretto con il Team Segnalazioni o uno o più componenti, su richiesta del segnalante.

Inoltre, nel corso del 2023, non vi sono stati casi di azioni legali per cause di comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche.

⁶ Per ulteriori dettagli, si rimanda a <https://www.adr.it/codice-etico>

⁷ Per ulteriori dettagli, si rimanda a <http://www.ADR.it/policy-anticorruzione-di-gruppo>.

⁸ 136 dipendenti formati nel 2023 tra dirigenti, quadri e impiegati

⁹ Per ulteriori dettagli, si rimanda a <https://www.adr.it/whistleblowing-gruppo-adr>

4.5

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 Mundys, adottano e attuano un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo aderente ai requisiti del D.Lgs. 231/2001 e sviluppato sulle rispettive specificità giuridiche e operative.

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

La Parte Generale di ogni Modello 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;
- il sistema sanzionatorio;

- le modalità di informazione e formazione per la diffusione del Modello.

Al contempo, i Modelli contemplano le parti speciali – documenti ad uso interno – 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). 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. Le comunicazioni possono essere trasmesse all'Organismo di Vigilanza.

4.6

La tutela dei diritti umani

A dicembre 2022 è stata approvata la Policy Human Rights 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 degli impatti potenziali ed attuali sui diritti;
- individuazione delle misure appropriate per prevenire e mitigare gli impatti potenziali e per porre rimedio agli impatti effettivi;
- monitoraggio periodico per:
 - I. verificare la corretta attuazione delle politiche in materia di diritti umani;
 - II. valutare la performance dell'organizzazione;
 - III. promuovere il miglioramento continuo;

- 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.

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti a episodi di discriminazione, nel 2023 non sono state avviate istruttorie.



Capitolo 5

Performance 2023

5.1	Attività di business	68
5.2	Performance economica, patrimoniale e finanziaria	86
5.3	Asset e investimenti	105
5.4	Strumenti di Sustainable Finance	106
5.5	Innovazione	120
5.6	Persone	124
5.7	Ambiente	130
5.8	Customer Experience	139
5.9	Ecosistema	145

5.1 Attività di business

5.1.1 AVIATION

Nel corso dell'anno 2023, il sistema aeroportuale romano ha registrato 44,4 milioni di passeggeri. La consistente crescita dei volumi (passeggeri +35% e movimenti +21% rispetto al 2022) si è concretizzata a partire dal secondo trimestre grazie ad una forte ripresa dei flussi di breve e medio raggio europei e, dalla Summer, alla crescita del traffico da e per il Nord America rispetto ai volumi del 2019.

A livello sistema, infatti, la stagione Summer ha visto un incremento del +27% del traffico totale rispetto al 2022 mentre Roma Fiumicino del +29% ed un recovery rispetto al 2019 del 94%.

Rispetto al 2022, la crescita è stata trainata principalmente dall'incremento dei flussi di traffico UE (+28%) ed Extra UE ¹⁰ (+58%). Per l'ambito domestico il tasso di crescita si attesta intorno al +23%, un valore inferiore rispetto agli altri due ambiti internazionali poiché maggiormente impattato dalle scelte di network dell'Hub carrier.

Nel corso del 2023 lo sviluppo Aviation di Fiumicino ha visto l'attivazione di circa 45 nuove rotte, di cui 15 verso nuove destinazioni precedentemente non operate e l'operatività di 7 nuove compagnie.

TABELLA 12 - Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano 2023

	UdM	2023	2022	2021	2019	Δ% (2023-2022)	Δ% (2023-2019)
Movimenti	n.	309.234	254.820	151.191	362.036	+21%	-15%
Fiumicino	n.	266.489	212.503	113.972	309.783	+25%	-14%
Ciampino	n.	42.745	42.317	37.219	52.253	+1%	-18%
Passeggeri	n.	44.429.929	32.836.515	13.988.955	49.412.069	+35%	-10%
Fiumicino	n.	40.545.240	29.360.613	11.662.842	43.532.573	+38%	-7%
Ciampino	n.	3.884.689	3.475.902	2.326.113	5.879.496	+12%	-34%
Di cui: imbarcati	n.	22.139.740	16.324.341	6.922.911	24.615.046	+36%	-10%
Fiumicino	n.	20.193.035	14.579.140	5.760.634	21.664.400	+39%	-7%
Ciampino	n.	1.946.705	1.745.201	1.162.277	2.950.646	+12%	-34%
Merci	ton	197.913	149.168	111.254	204.900	+33%	-3%
Fiumicino	ton	184.019	134.456	95.096	186.492	+37%	-1%
Ciampino	ton	13.894	14.712	16.158	18.408	-6%	-25%

¹⁰ Si segnala che dal gennaio 2021 rientra nel perimetro Extra-UE anche il Regno Unito.

GRAFICO 3 - Composizione del traffico aereo 2023 per il sistema aeroportuale romano

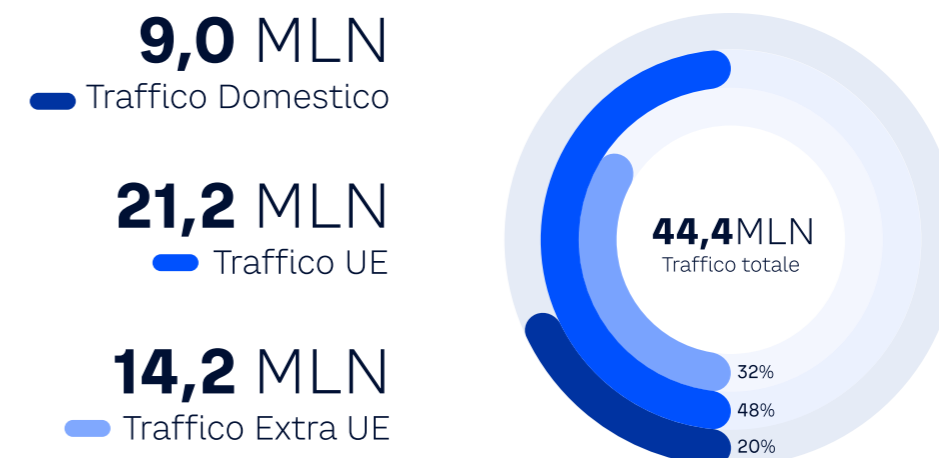


GRAFICO 4 - Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano e variazione rispetto al 2022



GRAFICO 5 - Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica



Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare, nell'anno 2023, 40,5 milioni di passeggeri, con una crescita rispetto al 2022 pari al +38% per i passeggeri e +25% per i movimenti. Il calo rispetto al 2019 è pari rispettivamente al -7% e -14%.

L'ambito UE è stato il mercato best performer con 18.7 milioni di passeggeri, un incremento pari al +33% e

una market share di quasi il 46% sullo scalo. Anche il mercato Extra UE, con 13 milioni di passeggeri, ha ottenuto ottime performance con una crescita pari al +60% guidata dall'incremento dei flussi sul mercato del Nord America (+46% verso il 2022 e +12% verso il 2019). Buoni risultati anche in ambito domestico dove il traffico supera gli 8,8 milioni di passeggeri, con un incremento del +23% rispetto al 2022.

Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha gestito, nel 2023, quasi 3,9 milioni di passeggeri con un incremento dei volumi trasportati del +12% rispetto al 2022. 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 2,4 milioni di passeggeri, è il principale mercato per lo scalo con il 63% dei volumi complessivi e registra una crescita pari al +2,4%. In crescita anche il traffico Extra UE (1,2 milioni di passeggeri totali) del +38%.

GRAFICO 6 - Composizione del traffico aereo 2023 per lo scalo di Fiumicino

Variazione % 2023 vs. 2022 (milioni di passeggeri)

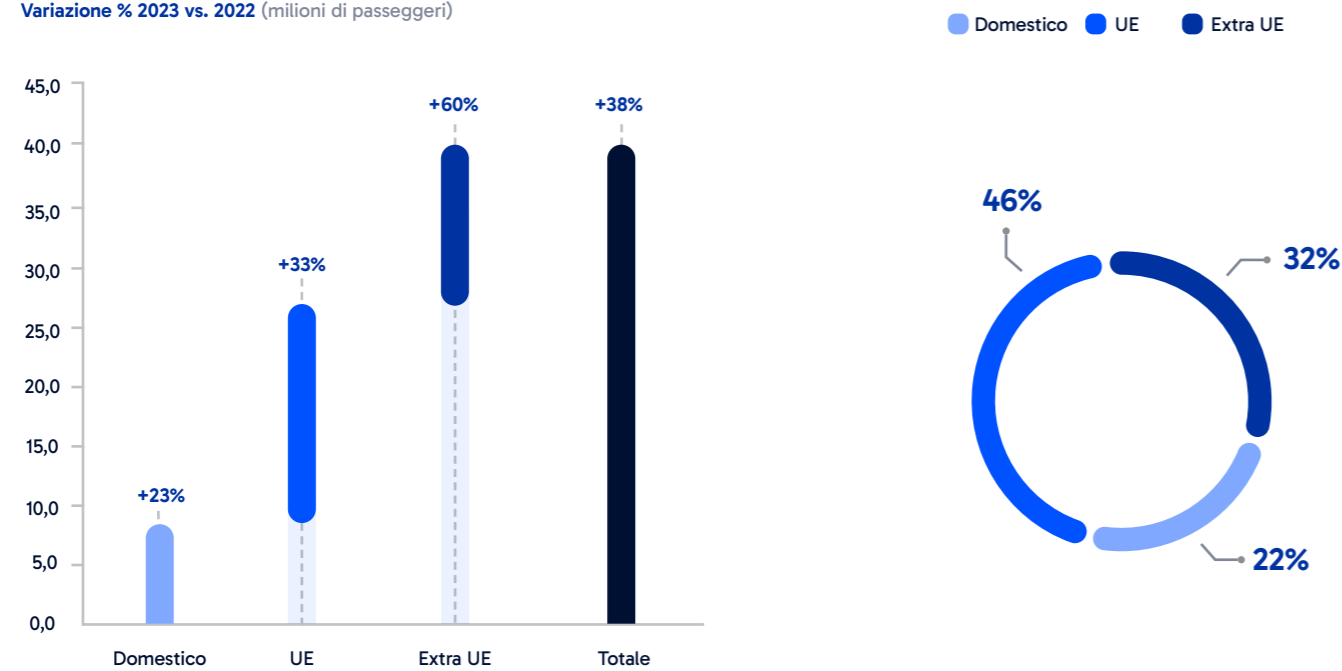
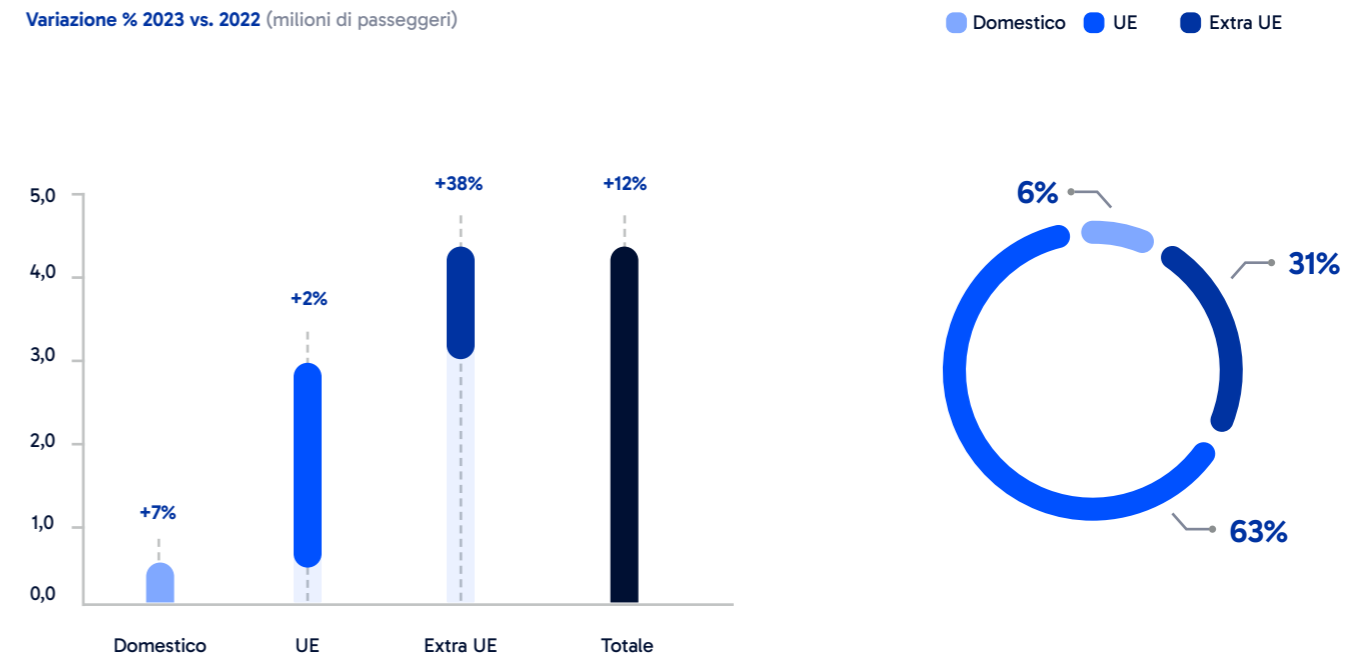


GRAFICO 7 - Composizione del traffico aereo 2023 per lo scalo di Ciampino

Variazione % 2023 vs. 2022 (milioni di passeggeri)



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.

ADR, in materia di accadimento di eventi aeronautici occorsi presso lo scalo di Fiumicino, si distingue per un -20% di eventi, peraltro senza conseguenze significative, rispetto alla media registrata in Europa.

Le prestazioni di Safety dello scalo sono periodicamente monitorate rispetto ad un mix di 23 indicatori, 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.

Il 2023 è stato caratterizzato da una consistente ripresa del traffico aereo dopo il periodo negativo causato dalla pandemia da COVID-19. I mesi di picco estivo, in particolare, hanno evidenziato alcune difficoltà da parte delle società di handling legate principalmente all'ingresso di nuove risorse necessarie per l'assistenza agli aeromobili al suolo, non caratterizzate da esperienza lavorativa consolidata. ADR è stata in grado di gestire il cambiamento operativo mitigando il rischio delle operazioni attraverso l'analisi periodica degli indicatori di performance, l'attuazione di attività puntuali e preventive svolte anche in coordinamento con tutti gli stakeholders esterni coinvolti grazie a tavoli di lavoro dedicati oltre ad un'attività di monitoraggio sul campo che ha registrato, nel periodo compreso tra il 01/06/2023 ed il 15/09/2023, un incremento di n.242 ispezioni (+1.424%)

rispetto allo stesso periodo di riferimento dell'anno precedente, con presenza quotidiana focalizzata alle fasi più critiche del turnaround (es: ingresso dell'aeromobile e attività di assistenza da parte dell'handler di riferimento). Il lavoro svolto per analizzare la natura di tale cambiamento e come questo impattasse sul numero delle risorse in campo e sullo human factor, ha permesso di mantenere i livelli di safety adeguati agli standard previsti.

Oltre l'obiettivo di evitare incidenti o ridurre 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. È stata attuata la campagna "Safety on the road" nelle giornate del 12 e 13 dicembre 2023 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 circolazione in airside. Sono intervenuti piloti di linea, personale medico e testimoni diretti di incidenti stradali che, in maniera efficace, suscitando emozioni forti, hanno stimolato i circa 350 partecipanti intervenuti ad adottare comportamenti virtuosi per la tutela di sé stessi e degli altri.

L'Aviation Safety Management System

In linea con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 2014/139, 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 2023, sullo scalo di Fiumicino, sono state attivate 46 iniziative di cambiamento (21 infrastrutturali, 23 procedurali e 2 organizzative) mentre 30 iniziative impattanti sul livello di sicurezza delle operazioni, sono state valutate fino a chiusura del processo con l'applicazione di opportune misure di mitigazione (10 infrastrutturali, 18 procedurali e 2 organizzative). Sullo scalo di Ciampino sono state, invece, attivate 21 iniziative di cambiamento

(7 infrastrutturali, 12 procedurali e 2 organizzative). Delle 21 iniziative di cambiamento 2 hanno richiesto preventiva approvazione da parte dell'Autorità Aeronautica.

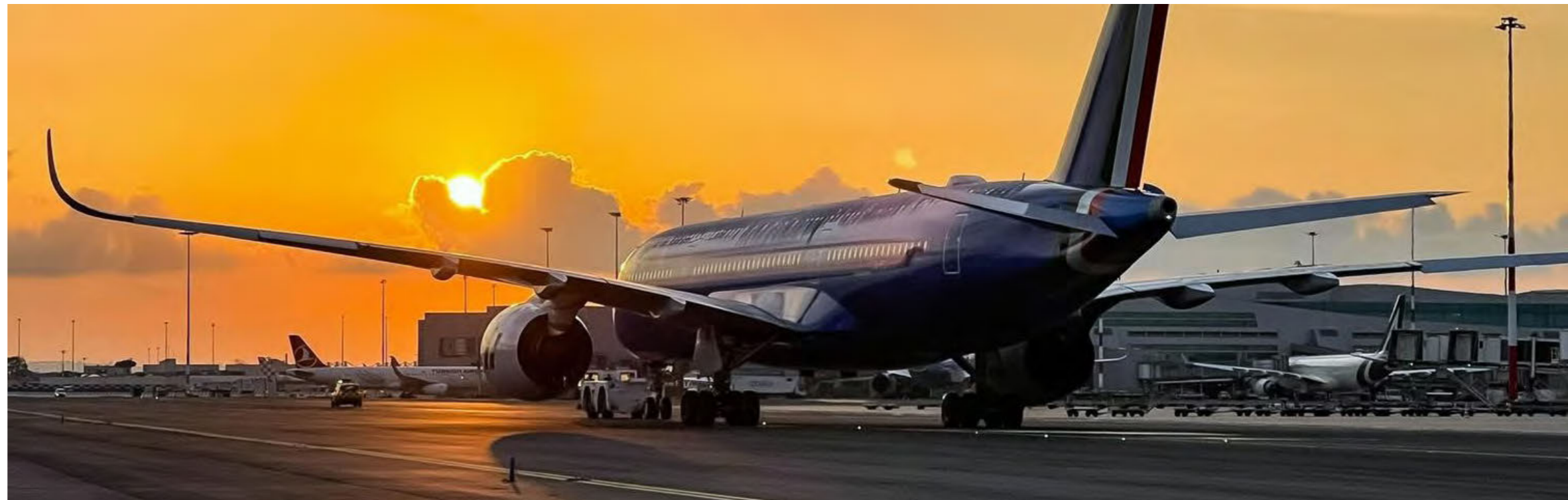
ADR, all'interno dell'iniziativa Call4ideas, ha inoltre attivato alcune PoC (Proof of Concept) finalizzate alla valutazione di nuove tecnologie utili al miglioramento dei livelli di safety sullo scalo nell'ambito dei processi di Apron management e prevenzione FOD (Foreign Object Damage).

Il soccorso sanitario

Il centro di pronto soccorso aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, gestito da ADR, ha prestato soccorso nel 2023 a 3.042 passeggeri e 3.999 operatori aeroportuali colpiti da malore o vittime di incidenti stradali o infortuni nell'intorno 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.



Il 25 ottobre 2023 è entrata in vigore per lo scalo di Fiumicino la revisione 4 del Piano di Emergenza Aeroportuale a seguito del parere positivo di ENAC a valle delle verifiche di competenza effettuate in merito alla gestione delle modifiche apportate alle specifiche procedure.

Tra la notte del 5 e 6 dicembre 2023 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.35 colleghi ADR e n.32 volontari della Croce Rossa Italiana. Ogni area dell'esercitazione è stata verificata, tramite checklist, da n. 13 osservatori ADR e n. 22 osservatori esterni rappresentati anche da personale di compagnie aeree che hanno altresì partecipato in maniera attiva simulando di essere un parente del passeggero o un membro dell'equipaggio di volo. Tutti gli elementi raccolti durante l'esercitazione sono stati analizzati in opportuno de-briefing nell'Emergency Response Committee pianificato tenutosi nel mese di gennaio 2024 con l'obiettivo di condividere possibili spunti di miglioramento da attuare per il miglioramento continuo delle procedure di gestione dei vari scenari di emergenza.

Sono, inoltre, state svolte n. 3 esercitazioni parziali in coordinamento tra ADR, Ente Nazionale di Assistenza al Volo e Vigili del Fuoco. Sono stati testati i tempi di intervento dei mezzi di soccorso sul luogo dell'evento e 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 anche in considerazione di eventi indesiderati occorsi in altri scali internazionali.

Per lo scalo di Ciampino, il 23 ottobre 2023 è entrata in vigore la revisione 2 del Piano di Emergenza Aeroportuale a seguito dell'implementazione del nuovo di Sistema di Allertamento Primario, che permette l'attivazione e la chiusura di tutti gli stati di allerta gestiti dai vari enti aeroportuali e previsti dal PEA.

Il 26 gennaio 2023 si è svolta l'esercitazione full scale relativa allo scenario del PEA "Stato di allerta aeromobile - Livello Rosso, Incidente entro sedime". La simulazione ha avuto lo scopo di verificare l'attivazione dello stato di

allerta, la corretta applicazione delle azioni di competenza degli enti coinvolti, l'efficacia dei flussi di comunicazione previsti e la corretta implementazione delle azioni correttive scaturite dalle esercitazioni precedenti (parziali e full scale). La simulazione è stata realizzata coinvolgendo circa 150 persone (101 partecipanti, 12 organizzatori/osservatori interni, 4 osservatori esterni, 15 operatori aeroportuali dedicati alle funzioni operative, altri partecipanti appartenenti all'organizzazione sanitaria ed Enti di Stato).

Inoltre, è stato sviluppato un piano di esercitazioni parziali con frequenza quindicinale per un totale di 6 esercitazioni con il coinvolgimento del pronto soccorso PSO/ADR, dei Vigili del Fuoco e di ENAV. Ogni esercitazione è stata preceduta e seguita da briefing e debriefing con il personale coinvolto.

Un'ultima esercitazione parziale è stata svolta il 12 ottobre con la Protezione Civile e il Comune di Roma (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 Roma, e l'intervento degli enti preposti al soccorso e coordinamento. Per l'esercitazione sono stati coinvolti, oltre agli enti aeroportuali, alla Protezione Civile di Roma e alla Polizia Locale di Roma Capitale, anche i mezzi Provinciali dei VVF e dell'Ares 118.

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 2023 sono state eseguite 55 attività di audit così suddivise:

- 33 audit su processi principali del Gestore;

- 16 audit diretti a società contrattualizzate;
- 6 società di handling che operano in airside o altre società che operano in airside.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite al 31/12/2023 un totale di 88 findings così suddivisi:

TABELLA 13 - Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2023 sullo scalo di Fiumicino

Owner processo	UdM	Livello 2	Livello 3
ADR	n.	12	36
Contracted activities	n.	9	11
Società di handling e altre	n.	9	11
Totale	n.	30	58

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva (380 inspection totali) sulle seguenti attività in Airside:

- Aircraft Turn Around - Ground Handling (330);
- circolazione veicolare (26);
- gestione dei Cantieri in airside (24).

Sullo scalo di Ciampino, nel corso del 2023 sono state eseguite 35 attività di audit così suddivise:

- 12 audit su processi principali del Gestore;
- 9 audit diretti a società contrattualizzate;
- 11 società di handling che operano in airside;
- 3 audit straordinari.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite un totale di 42 findings così suddivisi:

TABELLA 14 - Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2023 sullo scalo di Ciampino

Owner processo	UdM	Livello 2	Livello 3
ADR	n.	6	7
Soggetti esterni	n.	19	10
Totale	n.	25	17

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva (33 ispezioni totali) sulle seguenti attività in Airside:

- Aircraft Turn Around - Ground Handling;
- circolazione veicolare;
- gestione dei Cantieri in airside.

Il Safety & Compliance Monitoring Management System è, altresì, sottoposto periodicamente ad audit di sorveglianza svolti dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile. Sullo scalo di Fiumicino, nel corso del 2023 il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito 5 attività di audit sui seguenti processi ADR correlati al Certificato di Aeroporto:

- Prevenzione Wildlife;
- Verifiche su terze parti;
- Gestione Merci pericolose;
- Piani di manutenzione;
- Gestione Cantieri.

Per lo scalo di Ciampino, nel corso del 2023 sono state eseguite 6 attività di audit sui seguenti processi:

- Safety Risk management e Management of change;
- Apron Management System e Surface Movement Ground Control System;
- Organizzazione del Gestore;
- Sistema di Soccorso e lotta antincendio.

Infine, durante le attività di sorveglianza non sono state riscontrate conformità di rilievo, e sono pertanto state attestate le capacità dell'organizzazione ad allinearsi a quanto richiesto dalla regolamentazione europea di riferimento.

5.1.2 COMMERCIAL

Retail

All'interno del segmento Retail, rientrano tutte le attività di subconcessione di spazi finalizzate alla vendita al dettaglio sia in ambito Retail che Food&Beverage. Attualmente sono presenti oltre 25.000 mq presso lo scalo di Fiumicino dedicati a questa tipologia di attività, di cui circa il 45% per attività di ristorazione e il restante 55% per attività Retail. In termini di ricavi il segmento Retail ha generato circa il 65% del totale, il Food&Beverage circa il 27% e i Servizi Commerciali circa l'8%.

Durante il 2023, le attività commerciali hanno registrato delle performance positive sia in termini di volumi che di spesa per passeggero, grazie alla ripresa del traffico passeggeri, che alle nuove aperture e alla maggiore propensione all'acquisto da parte dei passeggeri, soprattutto nel segmento luxury in ambito Extra-Schengen.

Per quanto riguarda le nuove aperture si segnala che, con l'apertura del nuovo Molo A, dell'Avancorpo del T1 e della piazza Est, sono state progressivamente aperte le nuove attività commerciali sia in ambito Retail che Food&Beverage, operative dal mese di maggio, che hanno contribuito al miglioramento delle performance.

TABELLA 15 - Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Fiumicino

	UdM	2023	2022	2019	Δ% (2023 vs 2022)
Spesa media Retail	€/pax partente	20,2	17,0	16,5	+18%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	6,8	5,9	5,4	+14%

TABELLA 16 - Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Ciampino

	UdM	2023	2022	2019	Δ% (2023 vs 2022)
Spesa media Retail	€/pax partente	6,2	7,4	5,0	-17%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	5	3,9	3,5	+27%

La spesa media per passeggero ha registrato sullo scalo di Fiumicino un importante miglioramento rispetto all'anno precedente, grazie ad un diverso comportamento d'acquisto dei passeggeri e all'apertura dei nuovi shop e aree di ristorazione. Si segnala una performance particolarmente positiva nel segmento luxury in ambito Extra-Schengen dove, nonostante l'assenza di alcuni segmenti di passeggeri "high-spender", ha registrato incrementi significativi della spesa per passeggero su determinate direttrici di traffico.

La spesa media per passeggero ha registrato valori positivi anche rispetto al 2019. Tra i principali fattori che hanno influito, in ambito Retail, il miglioramento del comportamento d'acquisto di alcune categorie di passeggeri nel segmento luxury (es. passeggeri con destinazione USA, UK, ecc.). In ambito Food & Beverage hanno influito positivamente anche le nuove aperture nell'area Est dello scalo.

Sullo scalo di Ciampino ha influito positivamente il rinnovo dell'offerta commerciale del Food&Beverage che ha visto nel corso dell'anno l'apertura di tutti i nuovi format, generando un incremento di spesa per passeggero del +27%.

Advertising

Nel 2023 la linea di business ha generato 9,9 milioni di euro di ricavi, con valori in netta ripresa rispetto al 2022 ed ormai prossimi al 2019 (si ricordi vi era all'epoca un diverso modello di business) anche se il segmento del mercato di riferimento registra ancora valori negativi rispetto al periodo pre-pandemico. Durante l'anno ADR ha rafforzato la propria proposta commerciale con l'obiettivo di migliorare il posizionamento sul mercato pubblicitario: questo si è tradotto nel deployment di nuovi asset digitali nell'area Domestico - Schengen dello scalo di Roma Fiumicino, ed in particolare nel nuovo Molo A31-59, come anche nel totale rinnovamento dell'iconico asset posto al centro della galleria commer-

ciale extra-Schengen. Inoltre, si è avviata una incisiva attività commerciale, tanto in Italia quanto all'estero, volta all'incremento della base clienti internazionali supportata da una rinnovata capacità di costruzione di progetti di engagement, customizzati per le esigenze del cliente, anche in stretto contatto con le linee di business retail, F&B, Mobility etc.

Real Estate

La BU Commercial ha in gestione anche i ricavi provenienti da sub-concessioni immobiliari legate ad attività aeronautiche (hangar e manutenzioni), cargo, manutenzione infrastrutture e magazzinaggio, di tipo ufficio e in generale per servizi alle persone (passeggeri e stakeholder aeroportuali). Tali 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. Il 2023 è stato caratterizzato dalla completa ripresa delle attività a supporto delle operazioni aviation e delle subconcessioni immobiliari. Sono stati avviati ed in parte completati progetti ed iniziative sia collegate allo sviluppo di nuovo traffico, sia all'incremento dell'offerta per i servizi ai passeggeri, sia per incrementare la sostenibilità delle attività degli stakeholders aeroportuali. Tra queste si segnala il riordino del sistema Lounge in area Schengen con l'apertura di 4 nuove sale (e la chiusura di 3 sale preesistenti in zona impattate dai lavori di riordino) accessibili direttamente dal piano ammezzato del Terminal 1. Si conferma inoltre l'impatto causato dalla ristrutturazione di porzioni rilevanti del sistema aerostazioni che ha generato anche nel corso di quest'anno numerose richieste di spostamenti, anche plurimi, per svuotare le aree oggetto di intervento, con ripercussioni sia all'interno dei terminal che fuori terminal.

Real Estate – Uffici

L'occupancy rate per il comparto uffici è prossimo alla saturazione (95%), anche a causa delle importanti ristrutturazioni dei terminal che implicano spostamenti di uffici operativi e di spazi di supporto; sono stati avviati i lavori per la costruzione della terza torre uffici che si affiancherà alle due torri uffici esistenti (12.650 mq utili ad uso ufficio complessivi) con ulteriori 9.500 mq utili ad uso di ufficio.

Real Estate – Logistica

Gli operatori del settore logistico sono concentrati nel quadrante nord-est dell'aeroporto di Fiumicino ed in piccola parte presso quello di Ciampino. A causa della nota limitazione sul numero dei voli imposta sull'aeroporto di Ciampino, sono state studiate delle soluzioni per agevolare lo spostamento degli operatori presso lo scalo di Fiumicino, con l'obiettivo di garantirne una operatività piena in armonia con le peculiarità della filiera industriale logistica. I circa 35.000 mq disponibili presso Fiumicino con tale destinazione d'uso sono tutti sub-concessi. È prevista la realizzazione di un comparto logistico di seconda linea per il quale è stata completata la fase di predisposizione dei terreni ed ottenuto un significativo avanzamento sul permitting per la realizzazione di ca 10.000 mq che verranno realizzati e condotti in landlord.

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.

Principali KPIs — Commercial

RETAIL & FOOD

27

Spesa media retail e Food& Beverage (€/pax)

CANONI

35.284

Totale dei ricavi dai canoni delle attività Real Estate (€/000)

PARKING

1.860.835

Totale dei tickets parking (N.)

Non si registrano scostamenti significativi rispetto all'anno 2022 su queste infrastrutture né nelle sub-concessioni né nell'occupancy. Il processo di riorganizzazione degli spazi in seguito al trasferimento dei rami d'azienda da parte di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria è sostanzialmente concluso: rimane sensibile l'impatto sui fabbricati tecnici ed operativi a suo

tempo serventi le attività di manutenzione ed handling sui quali è stata condotta ad una valutazione per alcuni interventi di miglioramento.

È stata completata l'attività di demolizione ed iniziata quella di ricostruzione di un hangar ad uso commerciale per circa 4.000 mq presso l'aeroporto di Ciampino.

TABELLA 17 - Principali ricavi delle attività Real Estate del Gruppo¹¹

	UdM	2023	2022	2019	Δ% (2023 vs 2022)
Canoni uffici ¹²	€/000	2.173	1.687	2.794	32,6%
Canoni logistica	€/000	5.646	3.938	4.279	40,2%
Canoni polo manutentivo	€/000	9.424	7.990	11.883	17,8%
Canoni Altro	€/000	18.041	12.566	17.334	44,1%
TOTALE CANONI	€/000	35.284	26.181	36.290	34,8%

Numeri chiave del Real Estate

- 590.000 mq under management;
- 93% occupancy;
- Interventi terminal:
 - 60 iniziative concluse nel corso dell'esercizio, per una superficie complessiva pari a circa 9.500 mq
 - 23 iniziative in corso nel mese di dicembre, per una superficie complessiva pari a circa 2.500 mq
- Interventi fuori terminal:
 - 18 iniziative concluse nel corso dell'esercizio, per una superficie complessiva pari a circa 25.000 mq
 - 45 iniziative in corso nel mese di dicembre, per una superficie complessiva pari a circa 140.000 mq
- In sviluppo:
 - fuori terminal 30.000 mq circa con 3 iniziative maggiori (Nuovo edificio per uffici fronte Terminal 1, Training Center Wizz Air, Nuovo Magazzino DHL).

Parking

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 la gestione degli operatori del Trasporto Pubblico di Linea (TPL – bus) e non (TPNL – taxi ed NCC).

Il mercato potenziale degli utenti dei parcheggi di Fiumicino e Ciampino è rappresentato da coloro che possono ragionevolmente 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 19.750 suddivisi nelle seguenti categorie di parcheggio:

- per passeggeri (FCO): Breve Sosta, Multipiano e Lunga Sosta per complessivi 8.300 posti auto;
- per operatori (FCO) per complessivi 6.900 posti auto;
- per passeggeri (CIA) con 850 posti auto;
- per operatori (CIA) con 650 posti auto;
- per servizi in sub-concessione destinati agli autonoleg-

giatori per un totale di 1.400 posti auto;

- per il Trasporto Pubblico di Linea (TPL) con 150 posti bus;
- per il Trasporto Pubblico Non di Linea (TPNL) con 1.200 posti auto.

Nel corso del 2023, grazie alle azioni operative e commerciali messe in atto, fra queste la piena implementazione del Revenue Management System, le transazioni parcheggi sono aumentate rispetto al 2022 del +20,8% e i ricavi del +32,8%, mentre rispetto al 2019 sono aumentati del +16% quindi in misura superiore al traffico passeggeri.

Nel corso del 2023, è proseguita la digitalizzazione del servizio parcheggi, migliorando l'app easy Parking 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, iniziate nel 2014, sono proseguite anche nel 2023. 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;

- 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 180 punti di ricarica fast e ultra fast prima fase del piano che prevede a fine 2031 l'installazione di 5000 punti di ricarica;
- 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 2023 è continuata l'azione di chiusura di nuovi contratti per il portale B2B "4Corporate" e il lancio della nuova app per pagamenti su device mobili.

TABELLA 18 - Dati relativi al Business Parking di ADR al 31.12.2023

	UdM	2023	2022	2019	Δ% (2023 vs 2022)
Revenue Parking passeggeri	€/000	24.682	18.067	23.836	+37%
Totale Tickets	n.	1.860.835	1.539.325	2.271.846	+21%
Costo del Ticket medio	€	13,3	11,7	10,5	+13%
Durata medio di parcheggio	h	17,2	16,2	12,8	+6%

Si è mantenuto l'aumento delle durate medie delle soste e di conseguenza del ticket medio visto nel 2021 e 2022 con uno spostamento delle transazioni verso soste più lunghe di passeggeri verso accompagnatori passando da 16 ore medie a 17 ore medie a conferma del fatto che il

viaggio aereo è stato fatto per ragioni più importanti, con stazionamenti nella destinazione più lunghi. Questo fatto, con l'ausilio delle politiche di Revenue Management, ha contribuito all'incremento del ticket medio del 27% rispetto al 2019 e del 12% rispetto al 2022.

¹¹ I dati fanno riferimento ai canoni (no royalties e utenze) ed escludono le partite intercompany

¹² Nella categoria uffici sono considerati gli uffici 1 e uffici 2 della Torre e terminal FCO

5.1.3 INFRASTRUTTURE

Nel 2023 è proseguita l'intensa campagna di rinnovamento delle infrastrutture Terminal dello scalo di Fiumicino, con importanti rilasci infrastrutturali che hanno sostenuto la crescente ripresa dei volumi di traffico.

In particolare, il 12 aprile è stata riaperta al traffico l'area di imbarco A31-59 (ex Molo B), dopo un profondo intervento di ristrutturazione di carattere funzionale, impiantistico e normativo che ha interessato il molo a tutti i suoi livelli. La rinnovata disponibilità di dodici gate a contatto e dieci gate di imbarco remoto, oltre a garantire la capacità necessaria a fronteggiare i picchi di traffico estivo, ha garantito la possibilità di massimizzare l'allocatione di voli su gate dotate di pontile, con le conseguenti positive ricadute in termini di efficienza operativa e qualità del servizio.

In pari data, è stata inaugurato il completamento della "piazza", punto baricentrico della nuova area commerciale Schengen dell'estensione di 2.300 mq e dotata di 995 sedute di tipo leisure (chaise longue verso il fronte vetrato sugli apron), poltroncine ergonomiche per le aree work e sedute del tipo standard con punto di ricarica dedicato. L'area rappresenta il principale punto di sosta dei passeggeri in attesa della pubblicazione del gate di imbarco, offrendo oltre ad un'ampia offerta food e commerciale, anche un esteso affaccio sui piazzali e sulle piste di volo. La nuova departure lounge domestico-Schengen è stata completata con l'apertura a ovest, a partire da novembre, della mall commerciale con un'ampia offerta retail dove il passeggero attende il tempo della "call forward" prima dell'imbarco. Inoltre, il 21 aprile sono stati attivati i nuovi 3 nastri di riconsegna bagagli al Terminal 1 che si sono aggiunti ai 5 già operativi nel Terminal, ampliando la capacità di ulteriori 3 milioni di passeggeri per anno.

All'avvio della stagione aeronautica 2023, stante la ripresa del traffico manifestatasi già nella stagione estiva 2022, presso il Terminal 3, è stata riaperta in nuova configurazione anche l'area dedicata ai controlli di sicurezza dei passeggeri cosiddetti "sensibili" (voli operati dalle compagnie aeree americane ed israeliane) che richiedono la segregazione dei passeggeri fino all'espletamento dei controlli, adeguata dal punto di vista impiantistico e normativo in primis ma anche dal punto di vista estetico e funzionale. L'area, oltre ad essere stata ampliata (+1.300 mq), consentendo di avere superfici più idonee per garantire la distinzione delle differenti funzioni (preparation area, accodamento, area de-stress post controlli, etc...), vede anche un maggiore numero di varchi di accesso, un

numero maggiore di macchine radiogene per i controlli (+5 unità) della tipologia "C3" - nuova tecnologia che garantisce uno standard di security elevatissimo per il controllo del bagaglio a mano. Contestualmente in termini temporali e planimetricamente attiguo all'area sopra descritta, sono state rilasciate ulteriori postazioni di controllo passaporti (+7 box) che hanno ulteriormente implementato la frontiera emigration operativa presso il "finger est del Terminal 3" così da garantire adeguati livelli di servizio.

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. Nella hall partenze, rinnovata architettonicamente con finiture di maggiore impatto e una maggiore ariosità grazie all'aumento dell'altezza utile dovuta alla modifica dei controsoffitti, si è avuto il rilascio di tre isole check-in riconfigurate con design innovativo e nuova tecnologia "a doppio collettore"; isola "L" con 19 desk (resa nuovamente operativa nel mese maggio 2023), isole B (giugno 2023) e A (agosto 2023) con 24 desk ciascuna. Anche a quota arrivi si è avuto il rilascio dei nastri 5 e 10 nel mese di giugno 2023 destinati al traffico extra-Schengen e installati, per la prima volta, con una nuova tecnologia che permette la parzializzazione del nastro. Sono dunque utilizzati per il totale della lunghezza (circa 100 metri l'uno) in caso di aeromobili wide-body, o come singoli nastri da 50 m in caso di aeromobili narrow-body. Nell'ottica di perseguire la campagna di ammodernamento e ampliamento dei terminal, 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. Consentirà l'incremento della capacità di imbarco, mediante l'inserimento di ulteriori 6 gate remoti a quota piazzali e il miglioramento dell'efficienza energetica e manutentiva nonché, per la prima volta, la possibilità di utilizzo in modalità ibrida (Schengen ed extra Schengen) dell'infrastruttura. La riqualificazione comporterà anche un innalzamento notevole del livello percepito di comfort allineando il concept architettonico alle infrastrutture più recenti e realizzando una nuova area commerciale in copertura, accessibile sia ai passeggeri che ad altra utenza. Sono attualmente in corso i lavori di strip-out e demolizione propedeutici alla realizzazione dell'in-

tervento sopra descritto, che consentiranno di poter avviare le attività di cantiere in un'area già sgombera e disalimentata.

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, si è conclusa a maggio 2023 la riqualificazione della via di rullaggio Bravo, realizzata utilizzando bitumi ad alte prestazioni che garantiscono maggiori performance ai carichi degli aeromobili e durabilità nel tempo. L'intervento ha incluso anche il miglioramento impiantistico della via di rullaggio con il rifacimento completo della distribuzione primaria e secondaria degli impianti di assistenza al volo (AVL)

utilizzando la tecnologia «Led» e il completo rifacimento delle reti di smaltimento delle acque piovane per adeguare il sistema a quelli già presenti nel sedime aeroportuale, garantendo adeguata risposta ad eventi pluviometrici di consistente entità.

In tema di sostenibilità ambientale e risparmio energetico, è in completamento la realizzazione del cavidotto di collegamento tra la futura solar farm di pista 3 e la sottostazione elettrica, 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 d'Europa. 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 e riuscirà a produrre a regime circa 32 GWh di energia rinnovabile all'anno.



5.1.4 ADEGUAMENTI E MODIFICHE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO

TABELLA 19 - Modifiche del quadro normativo di riferimento del Gruppo ADR

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO CIA	Atto Unico – Convenzione Contratto di Programma.	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.
<p>Note: Il 19 giugno 2023 l'ENAC, all'esito delle elezioni Comunali di Fiumicino, ha reiterato alla nuova amministrazione la richiesta di avvio dell'iter di ripermetrazione della Riserva del Litorale Romano, già inoltrata alla precedente amministrazione comunale.</p>			
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	DPCM 8 giugno 2023	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.
<p>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 Ciclopeditoni 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.</p>			
SERVIZI AEROPORTUALI	FCO CIA	Regolamento ENAC del 5 maggio 2023 (pubblicato il 26 maggio 2023)	Presenza in carico servizi di deposito jet fuel – acquisto o realizzazione di asset aeroportuali.
<p>Note: Il Regolamento prevede termini e modalità attraverso cui garantire che le società di gestione aeroportuale abbiano la proprietà e la responsabilità della gestione (previa eventuale costruzione) dei depositi carburante avio ubicati nei sedimi.</p> <p>ADR ha avviato lo studio interdisciplinare e le interlocuzioni con ENAC per la presa in carico, su Fiumicino, del deposito attualmente di proprietà SERAM e per individuare lo schema per la futura gestione e sviluppo dello stesso.</p>			
CONSULTAZIONE CON GLI UTENTI	FCO CIA	Direttiva 2009/12/CE (art. 6) consultazione periodica degli Utenti su aggiornamenti dei corrispettivi regolati.	Aggiornamento dei corrispettivi regolati per l'annualità 2023
<p>Note: Il 22 dicembre 2022, ADR ha avviato la consultazione annuale con l'utenza, convocando per il 31 gennaio 2023 un incontro con gli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino per presentare e fornire informazioni sull'aggiornamento tariffario per l'annualità 2023.</p> <p>A conclusione dell'incontro del 31 gennaio, ADR ha fatto invito agli Utenti di far pervenire eventuali osservazioni e valutazioni. Un secondo ed un terzo incontro di approfondimento si sono tenuti il 9 ed il 27 marzo, rispettivamente con alcune minime modifiche apportate da ADR al corrispettivo di imbarco passeggeri per rispondere alle richieste dell'utenza.</p> <p>I corrispettivi per il servizio di imbarco passeggeri previsti in proposta di ADR all'avvio della consultazione prevedevano aggiornamento per i passeggeri aventi destinazione UK a seguito dell'intervenuta fuoriuscita dall'Unione Europea con relativa modifica del differenziale fra corrispettivi di imbarco passeggeri per ambito (UE/exUE) da 61% a 52%.</p> <p>A seguito delle indicazioni rappresentate dall'utenza nelle riunioni del 31 gennaio e del 9 marzo (anche con comunicazioni scritte), alla riunione del 27 marzo ADR ha presentato all'utenza una ulteriore riduzione del suddetto differenziale a 42%, motivando l'iniziativa con una dettagliata documentazione di analisi dei costi.</p> <p>ART – a valle delle verifiche di rito – ha assentito alla definizione dei corrispettivi presentata da ADR nell'incontro del 27 marzo.</p>			
CONSULTAZIONE CON GLI UTENTI	FCO CIA	Direttiva 2009/12/CE (art. 6) consultazione periodica degli Utenti su aggiornamenti dei corrispettivi regolati.	Aggiornamento dei corrispettivi regolati per l'annualità 2024

Note: A seguito della sottoscrizione, in data 10 novembre 2023, del IV Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma ENAC-ADR, ADR, in data 19 dicembre 2023, ha svolto la consultazione annuale con l'utenza, informando gli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino che nel 2024 i corrispettivi per i servizi regolati proseguiranno in invarianza, salvo successivi conguagli, fino alla definizione dei corrispettivi per il periodo 2024-2028, che avverrà a seguito della consultazione con l'utenza che sarà avviata a valle delle verifiche di ART sulla proposta inviata da ADR.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
AUTORITÀ PER LA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI – SISTEMI TARIFFARI	FCO CIA	Delibera n.118/2019 del 1° agosto 2019 Delibera n.136/2020 del 16 luglio 2020 Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 Delibera n. 80/2022 del maggio 2022	Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC

Note: A seguito della pubblicazione della Delibera ART n. 38/2023 (intervenuta a sostituire le precedenti delibere ART), i ricorsi avverso le delibere in esame sono stati dichiarati improcedibili.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
AUTORITÀ PER LA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI – SISTEMI TARIFFARI	FCO CIA	Delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.	Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC.

Note: L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") in data 9 marzo 2023 ha pubblicato la delibera 38/2023 che ha introdotto i nuovi modelli di regolazione per il settore aeroportuale, applicabili a valere dal 1° aprile 2023, e con la quale è stata abrogata la Delibera 136/2020 e i modelli regolatori in essa previsti. Con riferimento ai gestori di aeroporti regolati con Contratti in Deroga, tra cui ADR, la delibera ha previsto che i nuovi modelli di regolazione dovranno essere recepiti in nuovi atti aggiuntivi stipulati tra concedente e concessionario.

ADR ha presentato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte avverso la delibera 38/2023.

In data 10 novembre 2023, l'ENAC e ADR hanno sottoscritto il IV 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, che terrà conto di compensazioni e conguagli spettanti ad ADR in relazione al periodo pregresso.

Con la sottoscrizione di tale Atto Aggiuntivo, ADR e ENAC hanno anche effettuato una ricognizione del valore del capitale investito netto storico ed hanno provveduto a far venire meno alcuni contenziosi relativi alla riconoscibilità di alcune poste. Inoltre, ADR si è impegnata a rinunciare, una volta che il processo di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2024-2028 sarà definitivamente completato in applicazione dall'Atto Aggiuntivo, al ricorso pendente avverso la Delibera ART n. 38/2023, in ragione della sua effettiva applicazione a tale periodo regolatorio.

Il medesimo Atto Aggiuntivo ha previsto che, successivamente al rilascio del nulla osta tecnico da parte dell'ENAC sul Piano di Sviluppo Aeroportuale, l'ENAC avvii una attività istruttoria volta alla definizione di un nuovo Atto aggiuntivo in relazione ai modelli di regolazione dei diritti aeroportuali successivamente applicabili.

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 per i prestatori è stata poi sospesa il 30 marzo 2023 a seguito dell'impugnativa al TAR Lazio del provvedimento di limitazione dell'ENAC da parte di alcune compagnie aeree.

Con sentenza pubblicata il 4 settembre 2023, il TAR Lazio ha respinto il ricorso, confermando la legittimità del provvedimento di limitazione dell'ENAC.

In data 9 ottobre 2023, è stata comunicata da ADR l'aggiudicazione provvisoria ai primi tre prestatori in graduatoria ed il quarto è stato informato degli esiti della procedura.

In data 29/11/2023, all'esito dell'avvenuto positivo completamento delle dovute verifiche, è stata comunicata agli aggiudicatari l'efficacia della disposta aggiudicazione.

La sottoscrizione del contratto con gli aggiudicatari e, quindi, l'avvio del nuovo ciclo di limitazione, è stata posticipata all'esito del giudizio pendente al TAR Lazio, proposto dalla Società Swissport Italia S.p.A., in qualità di concorrente non aggiudicatario, conformemente a quanto discusso alla camera di consiglio del 22 novembre u.s. L'udienza per la decisione del merito di tale giudizio è stata fissata al prossimo 20 marzo 2024.

Nel frattempo, in data 13 novembre u.s. talune delle compagnie aeree precedentemente ricorrenti hanno proposto appello per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, della sentenza del TAR del 4 settembre 2023.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
CONTRATTI PUBBLICI	FCO CIA	D.lgs. 36/2023 recante il nuovo codice dei contratti pubblici (pubblicato il 31 marzo 2023) e provvedimenti attuativi ANAC (pubblicati il 30 giugno 2023).	Disposizioni in materia di appalti pubblici

Note: Il nuovo Codice, in vigore dal 1° aprile ed efficace dal 1° luglio, salvo che per alcune previsioni, riorganizza la disciplina vigente sui contratti pubblici e dedica un libro apposito (libro III) alla disciplina degli appalti nei settori speciali, operando un'analitica individuazione delle disposizioni dei Libri I (in materia di principi, digitalizzazione, programmazione e progettazione) e II (sugli appalti nei settori ordinari) che trovano applicazione anche nell'ambito dei settori speciali.

Con riguardo alla disciplina generale di cui ai Libri I e II, tra le novità principali applicabili anche ai settori speciali, si segnalano:

- I. l'introduzione di una disciplina più completa sui principi generali, tra i quali sono contemplati, inter alia, il principio di risultato e il principio di conservazione dell'equilibrio contrattuale;
- II. una disciplina ad hoc sulla digitalizzazione e sul BIM che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2024;
- III. l'accorpamento dei livelli della progettazione (da tre a due, con abbandono del progetto definitivo) e la possibilità dell'utilizzo dell'appalto integrato;
- IV. l'inserimento obbligatorio di clausole di revisione dei prezzi;
- V. l'eliminazione dei limiti percentuali al subappalto e la possibilità del ricorso al subappalto "a cascata".

Alla luce di tale contesto normativo, ADR sta adeguando la propria regolamentazione interna in materia, i propri modelli di documentazione di gara, sopra e sotto-soglia europea e i contratti tipo.

RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DEGLI ENTI E DELLE PERSONE GIURIDICHE EX D. LGS N. 231/2001	FCO CIA	<p>Introduzione ad opera dell'art. 55 del D. Lgs. 19/2023 nell'art.25-ter, comma 1, del D. Lgs. 231/2001 del reato di false o omesse dichiarazioni per il rilascio del certificato preliminare.</p> <p>Modifiche al D. Lgs. n. 231/2001 ad opera della legge. n. 137/2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • introduzione all'art. 24, comma 1, dei reati di "Turbata libertà degli incanti" (art. 353 c.p.) e "Turbata libertà del procedimento di scelta del contraente" (353-bis c.p.); • modifica dei reati di "Inquinamento ambientale" e "Disastro ambientale" relativamente ai reati ambientali di cui all'art.25-undecies; • introduzione del reato di "Trasferimento fraudolento di valori" art. 512-bis c.p. tra i reati di cui all'art. 25-octies. <p>Modifica dell'art.171-ter della legge sulla "Protezione del diritto d'autore e di altri diritti connessi al suo esercizio" n. 633/1941 ad opera della l. n. 93/2023, relativamente ai delitti in materia di violazione del diritto d'autore di cui all'art.25-novies del D. Lgs. 231/2001.</p>	Aggiornamento del Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/2001
ATTESTAZIONE DELL'OPERATIVITÀ DEL SISTEMA DI COMUNICAZIONE DEI DATI E DELLE INFORMAZIONI SULLA TITOLARITÀ EFFETTIVA		Decreto direttoriale 29 settembre 2023 del Ministero delle Imprese e del Made in Italy "Attestazione dell'operatività del sistema di comunicazione dei dati e delle informazioni sulla titolarità effettiva".	Comunicazione dei dati e delle informazioni relative alla titolarità effettiva al registro delle imprese e conferma annuale.



5.2

Performance economica, patrimoniale e finanziaria

5.2.1 PREMESSA

Il perimetro di consolidamento include la nuova società ADR Ventures S.r.l., costituita in data 3 febbraio 2023, con una dotazione di capitale di 2 milioni di euro (di cui 10 mila euro a titolo di capitale sociale), interamente

sottoscritto dal socio unico ADR. La nuova società ha per oggetto l'attività di Corporate Venture Capital finalizzate ad investire nello sviluppo di startup ad alto potenziale innovativo affine al settore di appartenenza.

5.2.2 GESTIONE ECONOMICA CONSOLIDATA

TABELLA 20 - Conto economico consolidato riclassificato

(Migliaia di euro)	2023	2022	Δ	Δ%
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	878.454	643.727	234.727	36,5%
<i>Ricavi aviation</i>	609.040	457.023	152.017	33,3%
<i>Ricavi non aviation</i>	269.414	186.704	82.710	44,3%
Ricavi per servizi di costruzione	240.534	144.091	96.443	66,9%
Altri ricavi operativi	10.953	20.019	(9.066)	(45,3%)
TOTALE RICAVI	1.129.941	807.837	322.104	39,9%
Costi esterni gestionali	(194.267)	(173.583)	(20.684)	11,9%
Costi totali dei servizi di costruzione	(228.288)	(136.454)	(91.834)	67,3%
Canoni concessori	(37.595)	(26.352)	(11.243)	42,7%
Costo del personale netto	(198.748)	(173.572)	(25.176)	14,5%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(1.072)	1.770	(2.842)	(160,6%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(659.970)	(508.191)	(151.779)	29,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	469.971	299.646	170.325	56,8%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(120.677)	(111.643)	(9.034)	8,1%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(32.473)	(56.098)	23.625	(42,1%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	316.821	131.905	184.916	140,2%
Proventi (oneri) finanziari	(34.917)	(63.944)	29.027	(45,4%)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(871)	(1.398)	527	(37,7%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	281.033	66.563	214.470	322,2%
Imposte	(83.288)	(21.504)	(61.784)	287,3%
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	197.745	45.059	152.686	338,9%
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	(4.317)	0	(4.317)	100%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	193.428	45.059	148.369	329,3%
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	193.428	45.059	148.369	329,3%

Ricavi

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 878,5 milioni di euro, si incrementano rispetto all'esercizio a confronto, del 36,5% per effetto della crescita delle attività aviation (+33,3%), dovuta alla consistente ripresa dei volumi di traffico, nonostante l'assenza di variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento del 44,3%, ha beneficiato dell'incremento del traffico passeggeri, oltre che dell'aumento della propensione alla spesa dei passeggeri favorita dall'apertura di nuovi spazi commerciali; in dettaglio sono aumentati sia ricavi da sub-concessioni commerciali e immobiliari, che i ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 240,5 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto al 2022, di 96,4 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi sono pari a 11,0 milioni di euro ed il decremento di 9,1 milioni di euro, rispetto all'esercizio a confronto, è ascrivibile principalmente alla società Leonardo Energia, a cui fa capo la gestione della centrale di cogenerazione, che nel 2023 ha ridotto la cessione alla rete della energia elettrica in eccesso prodotta dalla cogenerazione.

Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 194,3 milioni di euro e registrano un incremento di 20,7 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto riconducibile alla crescita dell'attività ed all'apertura di nuove infrastrutture (maggio 2022 e aprile 2023), con conseguente aumento dei costi di funzionamento e dei costi per manutenzioni, nonché all'incremento dei costi di approvvigionamento energetico.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 228,3 milioni di euro, sono aumentati di 91,8 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi. Tale voce include sia i costi esterni sia il costo del personale dedicato ai lavori

eseguiti nell'anno su infrastrutture in concessione.

L'onere per Canoni concessori, direttamente riconducibile all'andamento del traffico, ammonta a 37,6 milioni di euro, in aumento, rispetto all'esercizio a confronto, di 11,2 milioni di euro.

Il Costo del personale netto¹³ risulta pari a 198,7 milioni di euro, con un incremento del 14,5% (+25,2 milioni di euro), correlato alla crescita del volume delle attività gestite, con un conseguente azzeramento del ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS), ancora in via residuale presente nella prima parte del 2022.

Gli (Accantonamenti) riassorbimenti ai fondi per rischi ed oneri sono pari a -1,1 milioni di euro (+1,8 milioni di euro registrati nel 2022) e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo.

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 470,0 milioni di euro, in aumento di 170,3 milioni di euro rispetto al 2022.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 120,7 milioni di euro (+9,0 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 2022, è attribuibile all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture ed impianti.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 32,5 milioni di euro (56,1 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 31,6 milioni di euro (57,0 milioni

¹³ Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

di euro nell'esercizio a confronto), in diminuzione di 25,4 milioni di euro in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale aggiornato. Tale effetto è stato parzialmente compensato dall'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi, che nel 2023 ha subito un decremento, con un impatto negativo sull'accantonamento;

- accantonamento del fondo svalutazione crediti, pari a 0,9 milioni di euro (riassorbimento netto per 0,9 milioni di euro nell'esercizio a confronto).

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 316,8 milioni di euro (131,9 milioni di euro nel 2022).

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 34,9 milioni di euro, si riducono di 29,0 milioni di euro rispetto al 2022, principalmente per l'incremento dei proventi finanziari (+28,3 milioni di euro) grazie all'ottimizzazione degli impieghi bancari a vista e a termine ottenuta anche grazie all'incremento dei tassi di interesse di mercato, nonché per i proventi netti legati all'operazione, perfezionata in data 14 luglio 2023, di riacquisto parziale, ad un prezzo inferiore rispetto al valore contabile, del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro avente scadenza 8 giugno 2027 (+2,0 milioni di euro quale differenziale tra il prezzo di acquisto rispetto al valore contabile). Inoltre, la diminuzione degli oneri finanziari è derivata dal rimborso a scadenza delle onerose obbligazioni A4 intervenuta a

fine febbraio. Tali effetti sono stati parzialmente compensati dall'incremento degli oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e dagli interessi relativi al nuovo prestito obbligazionario da 400 milioni di euro emesso da ADR nel mese di luglio.

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

Tale voce è pari a -0,9 milioni di euro e include la svalutazione della partecipazione nella società a controllo congiunto UrbanV S.p.A. per 0,6 milioni di euro (-0,3 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e la svalutazione della partecipazione (quota dell'1,0%) nella collegata Spea Engineering S.p.A. per 0,2 milioni di euro (-1,1 milioni di euro nel 2022). Con riferimento a quest'ultima si segnala inoltre che la quota del 19% è stata riclassificata tra le Attività destinate alla vendita e valutata al *fair value*.

Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita

Tale voce, pari a -4,3 milioni di euro, include l'effetto della valutazione al fair value di quota parte della partecipazione in Spea Engineering S.p.A., pari al 19% del capitale, classificata nelle Attività destinata alla vendita.

Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite pari a 83,3 milioni di euro (21,5 milioni di euro nel 2022), il Gruppo ADR ha conseguito, nel 2023, un risultato economico pari a +193,4 milioni di euro rispetto ad un utile netto di 45,1 milioni di euro del 2022.

TABELLA 21 - Conto economico complessivo consolidato

(Migliaia di euro)	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	193.428	45.059
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	(2.873)	100.982
Effetto fiscale	689	(24.235)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	0	(26)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(2.184)	76.721
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(346)	1.624
Effetto fiscale	83	(390)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(212)	0
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(475)	1.234
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	3.399	4.883
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	740	82.838
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	194.168	127.897
di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	194.168	127.897
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

5.2.3 GESTIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

TABELLA 22 - Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(Migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Delta
Immobilizzazioni immateriali	2.675.056	2.546.612	128.444
Immobilizzazioni materiali	62.552	52.687	9.865
Immobilizzazioni finanziarie	13.671	19.430	(5.759)
Attività per imposte anticipate	31.225	39.775	(8.550)
Altre attività non correnti	519	461	58
A CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.783.023	2.658.965	124.058
Attività commerciali	247.756	214.068	33.688
Altre attività correnti	31.415	36.658	(5.243)
Attività per imposte correnti	36	23.061	(23.025)
Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita	950	0	950
Passività commerciali	(231.180)	(188.923)	(42.257)
Altre passività correnti	(210.904)	(186.833)	(24.071)
Passività per imposte correnti	(47.067)	(13.486)	(33.581)
B CAPITALE CIRCOLANTE	(208.994)	(115.455)	(93.539)
Fondi per benefici per dipendenti	(2.300)	(1.501)	(799)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(52.473)	(76.548)	24.075
Altri fondi per rischi ed oneri	(5.364)	(5.998)	634
C QUOTA CORRENTE FONDI	(60.137)	(84.047)	23.910
D=B+C CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(269.131)	(199.502)	(69.629)
Passività non correnti	(208.266)	(188.880)	(19.386)
E PASSIVITÀ NON CORRENTI	(208.266)	(188.880)	(19.386)
F=A+D+E CAPITALE INVESTITO NETTO	2.305.626	2.270.583	35.043
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.208.830	1.096.177	112.653
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G PATRIMONIO NETTO	1.208.830	1.096.177	112.653
Passività finanziarie non correnti	1.985.650	1.892.036	93.614
Altre attività finanziarie non correnti	(38.210)	(17.429)	(20.781)
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.947.440	1.874.607	72.833
Passività finanziarie correnti	64.927	382.674	(317.747)
Attività finanziarie correnti	(915.571)	(1.082.875)	167.304
I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(850.644)	(700.201)	(150.443)
L=H+I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.096.796	1.174.406	(77.610)
G + L COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.305.626	2.270.583	35.043

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2023 è pari a 2.783,0 milioni di euro e si incrementa di 124,1 milioni di euro rispetto alla fine del 2022 principalmente per effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+128,4 milioni di euro), in relazione principalmente agli investimenti dell'esercizio (259,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (108,9 milioni di 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 relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco B che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (19,7 milioni di euro);
- aumento delle Immobilizzazioni materiali (+9,9 milioni di euro), per effetto degli investimenti dell'esercizio (22,4 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (11,8 milioni di euro);
- decremento delle immobilizzazioni finanziarie (-5,8 milioni di euro) per effetto delle seguenti operazioni:
 - riclassificazione di una quota della partecipazione in Spea Engineering S.p.A., corrispondente al 19% del capitale, nelle "Attività destinate alla vendita" per 5,3 milioni di euro; la restante quota dell'1% (rimasta classificata tra le Immobilizzazioni finanziarie) è stata, valutata al fair value e svalutata di 0,2 milioni di euro;
 - svalutazione della partecipazione nella società a controllo congiunto UrbanV S.p.A. (-0,6 milioni di euro) in relazione ai risultati negativi conseguiti nel 2023;
 - riduzione del valore della partecipazione in Aeroporto di Genova S.p.A. (-0,2 milioni di euro) per la valutazione al fair value della società basata sulle più recenti informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio;
 - acquisizione da parte della controllata ADR Ventures dell'1,7049% della startup Assaia (+0,6 milioni di euro).
- diminuzione delle attività per imposte anticipate (-8,6 milioni di euro) sostanzialmente per l'azzeramento della quota residua delle imposte anticipate stanziata a fronte delle perdite fiscali pregresse trasferite al consolidato fiscale nel 2023, in relazio-

ne alla capienza del reddito imponibile del gruppo Mundys.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 209,0 milioni di euro, in diminuzione di 93,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 247,8 milioni di euro e si incrementano di 33,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2022 essenzialmente per effetto dell'incremento dei volumi di attività.
- Le Altre attività correnti si riducono di 5,2 milioni di euro principalmente per il decremento del credito IVA (-8,4 milioni di euro) parzialmente compensato dall'iscrizione del credito per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 con riferimento alle sole iniziative installate ed in funzione, i cui costi sono stati oggetto di rendicontazione nel 2023 (+3,5 milioni di euro).
- Le Attività per imposte correnti si riducono di 23,0 milioni di euro per effetto dell'azzeramento credito per tassazione consolidata verso Mundys, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti. Tale credito è stato incassato per circa 7,4 milioni di euro e, per la quota residua, compensato con i debiti derivanti dalla stima del carico fiscale IRES dell'esercizio.
- Le Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita includono la quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. riclassificata in tale voce in relazione all'intenzione di ADR di procedere alla cessione della stessa entro l'esercizio 2024.
- Le Passività commerciali si incrementano di 42,3 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 da clienti.
- Le Altre passività correnti si incrementano complessivamente di 24,1 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto di:
 - un incremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 9,5 milioni di euro, quale riflesso del correlato andamen-

to, 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 8,3 milioni di euro e dei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale di 4,0 milioni di euro attribuibili all'incremento dei debiti con scadenza a breve termine;
- un incremento del debito per canone conces-

sorio di 2,8 milioni di euro in relazione alla quota maturata nell'anno, al netto del pagamento della seconda rata del 2022, effettuato a gennaio 2023 e del pagamento del saldo 2022 e della prima rata del 2023, effettuati a luglio 2023.

- Le Passività per imposte correnti si incrementano di 33,6 milioni di euro sostanzialmente per la quota parte del carico fiscale IRES dell'esercizio eccedente i crediti da tassazione consolidata di cui si è detto. Il carico fiscale dell'anno beneficia, per circa 8,7 milioni di euro, del trasferimento al consolidato fiscale Munds delle perdite fiscali pregresse residue.

TABELLA 23 - Quota corrente fondi e passività non correnti

(Migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	13.762	13.519	243
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	229.865	233.978	(4.113)
Altri fondi per rischi e oneri	21.761	22.479	(718)
TOTALE	265.388	269.976	(4.588)
di cui:			
Quota corrente	60.137	84.047	(23.910)
Quota non corrente ¹⁴	205.251	185.929	19.322

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 4,1 milioni di euro, rispetto al saldo di fine 2022, per effetto degli utilizzi operativi parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'esercizio che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel piano aziendale.

Gli altri fondi per rischi ed oneri si riducono di 0,7 milioni per effetto degli utilizzi dell'esercizio, in parte compensati dagli accantonamenti netti.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.305,6 milioni di euro al 31 dicembre 2023, in aumento di 35,0 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.208,8 milioni di euro e si incrementa di 112,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (+194,2 milioni di euro), al netto della distribuzione di un acconto sui dividendi per l'esercizio 2023 per 81,5 milioni di euro.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2023 si è attestato a 1.096,8 milioni di euro, in riduzione di 77,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2022, grazie principalmente ai flussi di cassa generati dalla gestione operativa, parzialmente compensati dal flusso di cassa da attività di investimento e dalla distribuzione dell'acconto sui dividendi pagato nel mese di dicembre.

TABELLA 24 - Indebitamento finanziario netto consolidato

(Migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Delta
Passività finanziarie non correnti	1.985.650	1.892.036	93.614
Prestiti obbligazionari	1.606.493	1.273.005	333.488
Finanziamenti a medio-lungo termine	377.960	617.214	(239.254)
Altre passività finanziarie non correnti	1.197	1.817	(620)
Altre attività finanziarie non correnti	(38.210)	(17.429)	(20.781)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.947.440	1.874.607	72.833
Passività finanziarie correnti	64.927	382.674	(317.747)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	63.949	298.764	(234.815)
Strumenti finanziari derivati	978	83.910	(82.932)
Attività finanziarie correnti	(915.571)	(1.082.875)	167.304
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(909.306)	(1.024.985)	115.679
Altre attività finanziarie correnti	(6.265)	(57.890)	51.625
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(850.644)	(700.201)	(150.443)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.096.796	1.174.406	(77.610)

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.947,4 milioni di euro e si incrementa di 72,8 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (1.606,5 milioni di euro) registrano un incremento di 333,5 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato delle seguenti operazioni:

- collocamento, avvenuto il 3 luglio 2023, da parte di ADR di un nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked emesso a valore sul programma EMTN della Società. L'emissione, con valore nominale di 400 milioni di euro e durata 10 anni, è stata regolata il 10 luglio 2023 e prevede il rimborso in un'unica soluzione, in data 10 luglio 2033, ed il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 4,875%;
- perfezionamento, in data 14 luglio, di un'offerta di acquisto (Tender Offer), contestuale al lancio del nuovo prestito obbligazionario di cui sopra, rivolta ai portatori del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro con scadenza 8 giugno 2027, emesso da ADR nel 2017 a valore sul proprio Programma EMTN. A fronte di adesioni per un nozionale pari a 67,2 milioni di euro, il 14 luglio la Società ha perfezionato il riac-

quisto, riconoscendo agli aderenti un corrispettivo complessivo pari a 63,1 milioni di euro (inclusi ratei d'interesse), procedendo alla contestuale cancellazione dei titoli riacquistati. Il nozionale residuo in circolazione, ad esito dell'operazione, ammonta quindi a 432,8 milioni di euro.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 378,0 milioni di euro, si riducono di 239,3 milioni di euro per effetto del rimborso anticipato volontario ed integrale del prestito bancario da 200 milioni di euro accordato da Banca Nazionale del Lavoro nel 2020, che aveva scadenza contrattuale maggio 2026 e per la riclassifica a breve delle quote scadenti entro dodici mesi dei finanziamenti BEI e CDP.

Le Altre attività finanziarie non correnti si incrementano di 20,8 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 (+19,7 milioni di euro).

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una disponibilità netta pari a 850,6 milioni di euro, in aumento di 150,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 in relazione ai seguenti andamenti:

¹⁴ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 3.015 mila euro al 31.12.2023 e 2.951 mila euro al 31.12.2022.

- decremento della Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine (-234,8 milioni di euro), conseguente sostanzialmente al rimborso a scadenza, in data 20 febbraio 2023, della Tranche A4 dei prestiti obbligazionari per complessivi 242,3 milioni di euro, parzialmente compensato dall'incremento dei ratei passivi per interessi maturati su passività finanziarie (+7,2 milioni di euro), in particolare in relazione al nuovo prestito obbligazionario emesso a luglio 2023 la cui prima cedola è dovuta a luglio 2024;
- decremento delle passività per strumenti finanziari derivati per 82,9 milioni di euro per effetto della chiusura a scadenza del Cross Currency Swap di copertura della Tranche A4 in sterline;
- minori disponibilità liquide per 115,7 milioni di euro, principalmente per effetto dell'assorbimento di cassa derivante dalle attività di finanziamento e di investimento, parzialmente compensato dal flusso monetario derivante dalle attività operative dell'esercizio;
- riduzione delle Altre attività finanziarie correnti per 51,6 milioni di euro in relazione principalmente all'estinzione (c.d. unwinding), avvenuta in data 3 luglio 2023 contestualmente al lancio del nuovo prestito obbligazionario di cui sopra, dell'intero portafoglio di contratti derivati di tipo Interest Rate Swap Forward Starting accessi da ADR nel 2018 e nel 2021, con l'incasso da parte di ADR del mark-to-market positivo di 50,9 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.259,3 milioni di euro, composta da:

- 909,3 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- 350,0 milioni di euro riconducibili a una linea di credito committed di tipo revolving che presenta un periodo di utilizzo residuo di circa 4 anni e 6 mesi. In data 22 settembre 2023, la scadenza della facility è stata estesa di un anno (fino a ottobre 2028) con possibilità di richiedere l'estensione per un ulteriore anno.

Al 31 dicembre 2023, il 65% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari del Gruppo – considerando anche il contributo della linea di credito Revolving sottoscritta a ottobre 2022 e non erogata – è strutturato in formato “Green” o “Sustainability-linked” (44% al 31 dicembre 2022).

Al 31 dicembre 2023:

- la vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario è pari a sei anni e quattro mesi (5 anni e due mesi al 31 dicembre 2022);
- l'indebitamento finanziario è espresso per il 100% a tasso fisso.

TABELLA 25 - Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di euro)	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	193.428	45.059
Rettificato da:		
Ammortamenti	120.677	111.643
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	31.593	56.964
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	9.519	1.646
Variazione altri fondi	(1.156)	(2.598)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	871	1.398
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	8.248	24.508
Altri costi (ricavi) non monetari	13.325	13.586
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	98.869	352.598
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	475.374	604.804
Investimenti in attività materiali (*)	(22.376)	(13.704)
Investimenti in attività immateriali (**)	(259.532)	(160.567)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(44.890)	(41.080)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(591)	(2.386)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	3.258	1.012
Variazione netta delle altre attività non correnti	(58)	9
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(324.189)	(216.716)
Emissione di prestiti obbligazionari	393.699	0
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(309.465)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(239.423)	(17.885)
Dividendi corrisposti	(81.513)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(76.227)	(3.833)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	46.065	(3.025)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(266.864)	(24.743)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(115.679)	363.345
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	1.024.985	661.640
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	909.306	1.024.985

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 348 mila euro nel 2022.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 3.232 mila euro nel 2023 e per 825 mila euro nel 2022.

TABELLA 26 - Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Migliaia di euro)	2023	2022
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	17.111	(57.850)
Interessi attivi incassati	22.233	2.266
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	36.708	54.462



Nel 2023, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 475,4 milioni di euro, con un decremento di 129,4 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per l'andamento meno favorevole del capitale circolante, che nel 2022 aveva beneficiato dell'incasso del ristoro COVID 19 (219,2 milioni di euro), oltre che di maggiori incassi da tassazione consolidata relativi alle perdite fiscali pregresse; tale andamento è stato parzialmente compensato dal miglioramento del risultato dell'esercizio.

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 324,2 milioni di euro (-216,7 milioni di euro nell'esercizio a confronto).

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 266,9 milioni di euro per effetto

delle dinamiche precedentemente descritte nella sezione dell'indebitamento finanziario netto, nonché per la distribuzione di un acconto sui dividendi per l'esercizio 2023 per 81,5 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, negativo per 115,7 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 909,3 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 1.025,0 milioni di euro.

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

Le dinamiche economiche e patrimoniali della Capogruppo ADR sono state caratterizzate, sostanzialmente, dai medesimi fattori che hanno inciso sull'andamento del Gruppo. Per maggiori informazioni si rinvia, pertanto, alle precedenti sezioni del documento.

TABELLA 27 - Conto economico riclassificato

(Migliaia di euro)	2023	2022	Delta	Delta %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	876.200	640.739	235.461	36,7%
<i>Ricavi aviation</i>	609.083	457.026	152.057	33,3%
<i>Ricavi non aviation</i>	267.117	183.713	83.404	45,4%
Ricavi per servizi di costruzione	237.226	149.099	88.127	59,1%
Altri ricavi operativi	15.430	10.807	4.623	42,8%
TOTALE RICAVI	1.128.856	800.645	328.211	41,0%
Costi esterni gestionali	(304.759)	(260.493)	(44.266)	17,0%
Costi totali dei servizi di costruzione	(237.226)	(149.100)	(88.126)	59,1%
Canoni concessori	(37.595)	(26.352)	(11.243)	42,7%
Costo del personale netto	(106.458)	(91.650)	(14.808)	16,2%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(1.159)	1.899	(3.058)	(161,0%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(687.197)	(525.696)	(161.501)	30,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	441.659	274.949	166.710	60,6%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(118.153)	(108.844)	(9.309)	8,6%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(35.270)	(55.746)	20.476	(36,7%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	288.236	110.359	177.877	161,2%
Proventi (oneri) finanziari	(7.455)	(64.680)	57.225	(88,5%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	280.781	45.679	235.102	514,7%
Imposte	(74.335)	(14.938)	(59.397)	397,6%
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	206.446	30.741	175.705	571,6%
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	(4.317)	0	(4.317)	100%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	202.129	30.741	171.388	557,5%

A far data dal 1° gennaio 2023, hanno avuto decorrenza gli effetti della cessione del ramo di azienda "sviluppo ed esercizio reti, infrastrutture e sistemi IT" di ADR Tel S.p.A. in favore di ADR, il cui contratto di cessione era stato formalizzato in data 20 dicembre 2022.

I Ricavi di ADR S.p.A. si sono incrementati complessivamente del 41,0% rispetto all'esercizio a confronto. In particolare, le attività aviation hanno registrato un incremento del 33,3%, per effetto della consistente ripresa dei volumi di traffico, così come il comparto non aviation (+45,4%), per maggiori ricavi da sub-concessioni commerciali e immobiliari, ricavi da parcheggi e pubblicità.

I ricavi per servizi di costruzione sono pari a 237,2 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto al 2022, di 88,2 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi, pari a 15,4 milioni di euro, includono principalmente recuperi di spesa e risultano in aumento di 4,6 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto.

I costi operativi netti aumentano del 30,7% rispetto all'esercizio a confronto con un incremento essenzialmente di tutte le sue componenti, legato alla crescita delle attività gestite.

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 441,7 milioni di euro, in aumento di 166,7 milioni di euro rispetto al 2022.

Gli accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi sono pari a 35,3 milioni di euro, in riduzione di 20,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente principalmente per l'andamento del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 288,2 milioni di euro (+177,9 milioni di euro rispetto al 2022).

Gli oneri finanziari netti, pari a 7,5 milioni di euro, registrano un decremento rispetto al 2022 di 57,2 milioni di euro principalmente per effetto delle medesime variazioni illustrate per il Gruppo, nonché dei dividendi da controllate per 28,5 milioni di euro.

Il Risultato netto delle attività operative cessate/destinate alla vendita include l'impatto della valutazione al fair value di quota parte della partecipazione in Spea Engineering S.p.A., pari al 19% del capitale, classificata nelle Attività destinata alla vendita.

Al netto del carico fiscale, ADR ha registrato nel 2023 un risultato economico positivo per 202,1 milioni di euro, (+30,7 milioni di euro nel 2022).

TABELLA 28 - Conto economico complessivo

(Migliaia di euro)	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	202.129	30.741
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(2.069)	100.982
Effetto fiscale	496	(24.235)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(1.573)	76.747
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(192)	853
Effetto fiscale	46	(205)
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> delle partecipazioni	(213)	0
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(359)	648
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	3.399	4.883
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	1.467	82.278
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO	203.596	113.019

TABELLA 29 - Situazione patrimoniale riclassificata

(Migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Delta
Immobilizzazioni immateriali	2.680.991	2.557.622	123.369
Immobilizzazioni materiali	57.427	49.327	8.100
Immobilizzazioni finanziarie	50.405	54.178	(3.773)
Attività per imposte anticipate	35.139	43.185	(8.046)
Altre attività non correnti	481	433	48
A CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.824.443	2.704.745	119.698
Attività commerciali	264.003	218.228	45.775
Altre attività correnti	24.208	30.826	(6.618)
Attività per imposte correnti	36	26.518	(26.482)
Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita	950	0	950
Passività commerciali	(279.306)	(232.219)	(47.087)
Altre passività correnti	(186.819)	(167.018)	(19.801)
Passività per imposte correnti	(39.663)	(10.683)	(28.980)
B CAPITALE CIRCOLANTE	(216.591)	(134.348)	(82.243)
Fondi per benefici per dipendenti	(1.932)	(992)	(940)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(48.208)	(72.518)	24.310
Altri fondi per rischi ed oneri	(5.015)	(4.704)	(311)
C QUOTA CORRENTE FONDI	(55.155)	(78.214)	23.059
D=B+C CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(271.746)	(212.562)	(59.184)
Passività non correnti	(198.702)	(179.459)	(19.243)
E PASSIVITÀ NON CORRENTI	(198.702)	(179.459)	(19.243)
F=A+D+E CAPITALE INVESTITO NETTO	2.353.995	2.312.724	41.271
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	1.010.158	977.950	32.208
Utili (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	120.615	30.741	89.874
G PATRIMONIO NETTO	1.192.998	1.070.916	122.082
Passività finanziarie non correnti	1.985.450	1.891.771	93.679
Altre attività finanziarie non correnti	(37.580)	(17.429)	(20.151)
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.947.870	1.874.342	73.528
Passività finanziarie correnti	127.544	420.541	(292.997)
Attività finanziarie correnti	(914.417)	(1.053.075)	138.658
I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(786.873)	(632.534)	(154.339)
L=H+I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.160.997	1.241.808	(80.811)
G + L COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.353.995	2.312.724	41.271

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2023 è pari a 2.824,4 milioni di euro e si incrementa di 119,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2022, principalmente per l'incremento delle immobilizzazioni immateriali, pari a 123,4 milioni di euro e delle immobilizzazioni materiali pari a 8,1 milioni di euro, parzialmente compensato dalla riduzione delle attività per imposte anticipate per 8,0 milioni di euro per l'azzeramento della quota residua delle imposte anticipate stanziata a fronte delle perdite fiscali pregresse trasferite al consolidato fiscale nel 2023 e dal decremento delle immobilizzazioni finanziarie per 3,8 milioni di euro principalmente per effetto delle medesime variazioni illustrate per il Gruppo ADR.

Il Capitale circolante risulta negativo per 216,6 milioni di euro e registra un decremento di 82,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 a causa degli andamenti di seguito analizzati:

- le Attività commerciali sono pari a 264,0 milioni di euro e si incrementano di 45,8 milioni di euro rispetto alla fine del 2022 essenzialmente per effetto dell'incremento dei volumi di attività;
- le altre attività correnti si decrementano per 6,6 milioni di euro principalmente per il decremento del credito IVA (-6,8 milioni di euro);
- le Attività per imposte correnti si riducono di 26,5 milioni di euro per effetto dell'azzeramento credito per tassazione consolidata verso Mundys, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle

perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti;

- le Attività (passività) non finanziarie destinate alla vendita includono una quota della partecipazione nel capitale della Spea Engineering S.p.A., pari al 19%, classificata in tale voce in relazione all'intenzione di ADR di procedere alla cessione della stessa entro l'esercizio 2024; la residua quota dell'1% è rimasta classificata nelle Immobilizzazioni Finanziarie;
- le Passività commerciali si incrementano di 47,1 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 19,8 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 29,0 milioni di euro sostanzialmente per la quota parte del carico fiscale IRES dell'esercizio eccedente i crediti da tassazione consolidata.

Il capitale investito netto è pari a 2.354,0 milioni di euro al 31 dicembre 2023, in aumento di 41,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

TABELLA 30 - Indebitamento finanziario netto

(Migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Delta
Passività finanziarie non correnti	1.985.450	1.891.771	93.679
Prestiti obbligazionari	1.606.493	1.273.005	333.488
Finanziamenti a medio-lungo termine	377.960	617.214	(239.254)
Altre passività finanziarie non correnti	997	1.552	(555)
Altre attività finanziarie non correnti	(37.580)	(17.429)	(20.151)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	1.947.870	1.874.342	73.528
Passività finanziarie correnti	127.544	420.541	(292.997)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	63.738	298.600	(234.862)
Strumenti finanziari derivati	0	83.910	(83.910)
Altre passività finanziarie correnti	63.806	38.031	25.775
Attività finanziarie correnti	(914.418)	(1.053.075)	138.657
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(908.153)	(995.185)	87.032
Altre attività finanziarie correnti	(6.265)	(57.890)	51.625
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(786.874)	(632.534)	(154.340)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.160.996	1.241.808	(80.812)

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2023 si è attestato a 1.161,0 milioni di euro, in riduzione di 80,8 milioni di euro grazie ai flussi di cassa generati dalla gestione operativa, parzialmente compensati dal flusso di cassa da attività di investimento e dalla distribuzione dell'acconto sui dividendi pagato nel mese di dicembre.

TABELLA 31 - Rendiconto finanziario

(Migliaia di euro)	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	202.129	30.741
Rettificato da:		
Ammortamenti	118.152	108.844
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	34.377	56.637
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	9.158	1.459
Variazione altri fondi	178	(2.333)
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	1.127	1.156
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	7.516	22.517
Altri costi (ricavi) non monetari	13.325	13.581
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	85.082	355.313
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	471.044	587.915
Investimenti in attività materiali (*)	(19.074)	(12.822)
Investimenti in attività immateriali (**)	(274.090)	(190.208)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(48.380)	(41.657)
Investimenti in partecipazioni	(2.033)	(2.385)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	26.165	16.028
Variazione netta delle altre attività non correnti	(48)	12
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(317.460)	(231.032)
Emissione di prestiti obbligazionari	393.699	0
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(309.465)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(239.423)	(17.885)
Dividendi corrisposti	(81.514)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(76.383)	(3.800)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	46.694	(3.025)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(266.392)	(24.710)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(112.808)	332.173
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	957.154	624.981
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	844.346	957.154

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 246 mila euro nel 2022.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 21.993 mila euro nel 2023 e per 27.102 mila euro nel 2022.

TABELLA 32 - Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Migliaia di euro)	2023	2022
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	11.400	(60.058)
Interessi attivi incassati	22.102	2.423
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	36.707	54.462

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 33 - 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 34 - Conto economico consolidato riclassificato

	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<i>Ricavi aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
<i>Ricavi 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)

	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
	+ 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 collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate/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 in-

vestito 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 35 - 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
	corrispondente alla voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
D=B+C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI
PASSIVITÀ NON CORRENTI	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili Consolidati
	+ Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI
F=A+D+E	CAPITALE INVESTITO NETTO
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
G	PATRIMONIO NETTO
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	+ Altre attività finanziarie correnti, desumibili dai prospetti contabili consolidati
	+ Disponibilità liquide e mezzi equivalenti desumibili dai prospetti contabili consolidati
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO

5.3 Asset e investimenti

5.3.1 INVESTIMENTI DEL GRUPPO ADR

TABELLA 36 - Investimenti del Gruppo ADR nel 2023, 2022 e 2021

(Milioni di euro)	2023	2022	2021
Investimenti concessione aeroportuale	240,5	144,1	105,1
Altri investimenti materiali ed immateriali	38,2	29,9	24,6
TOTALE INVESTIMENTI	278,7	173,1	129,7
Interventi di rinnovo ¹⁵	44,9	41,1	47,6
TOTALE	323,6	214,2	177,3

Gli investimenti dell'esercizio 2023 ammontano complessivamente a 323,6 milioni di euro (214,2 milioni di euro nel 2022), così articolati:

- 201,3 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità, in dettaglio: 91,5 milioni di euro per la ristrutturazione del Terminal 3, 45,5 milioni di euro per la ristrutturazione del Molo B e 42,7 milioni di euro

per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est;

- 77,4 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- 44,9 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

TABELLA 37 - Dettaglio investimenti dell'anno

(Milioni di euro)	2023
INTERVENTI SU TERMINAL E MOLI	197,8
Di cui principali:	
Terminal 3 - ristrutturazione	91,5
Ristrutturazione Molo B	45,5
Sistema aerostazioni Est	42,7
INTERVENTI SU PISTE E PIAZZALI	3,5
SVILUPPO IMPIANTI, SISTEMI ICT ED ALTRI MINORI	77,4
Di cui principali:	
Sistemi informativi	25,9
Sviluppi immobiliari (Business District I, Epua 3, III Hotel)	17,8
TOTALE INVESTIMENTI	278,7
Di cui:	
Ultimati	110,6
In corso	168,1
INTERVENTI DI RINNOVO	44,9
TOTALE	323,6

¹⁵ Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

5.4

Strumenti di Sustainable Finance

Al 31 dicembre 2023, il 65% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari del Gruppo – considerando anche il contributo della linea di credito Revolving sottoscritta a ottobre 2022 e non erogata – è strutturato in formato “Green” o “Sustainability-linked” (44% al 31 dicembre 2022). 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 attuale scadenza al 2028 e con possibilità di ulteriore estensione fino al 2029;
- a luglio 2023, ADR ha emesso il suo secondo Sustainability-Linked bond da 400 milioni di euro con scadenza 2033.

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.

5.4.1 GREEN BOND

Il Green Financing Framework

Il Green Financing Framework¹⁶, pubblicato a novembre 2020, rappresenta la piattaforma in base alla quale la Società è ricorsa al Green Debt per finanziare e/o rifinanziare progetti con un impatto ambientale positivo (c.d. Eligible Green Project).

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'opera-

zione Green Bond (“SPO”)¹⁷.

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%.

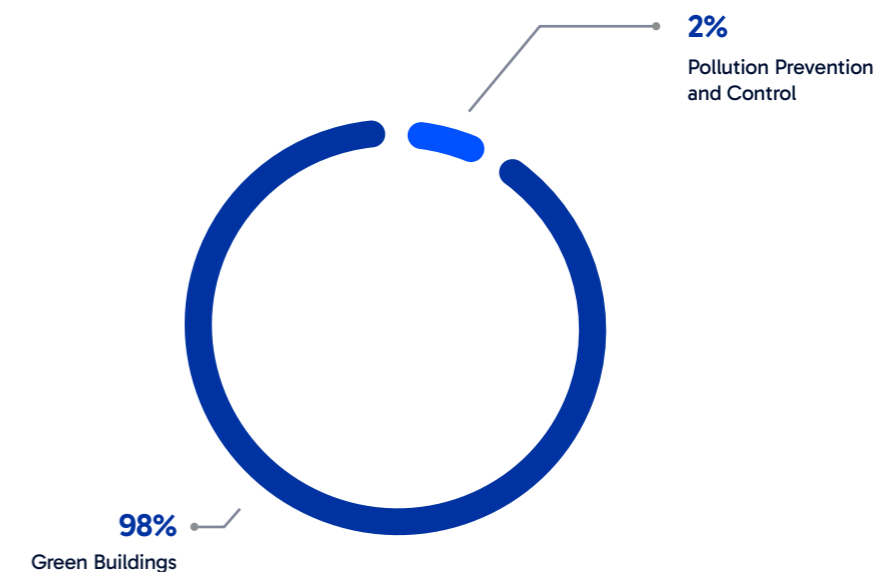
Il Green Bond Impact Report

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 Report¹⁸ 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 Building (si veda il grafico di seguito rappresentato), la disclosure è concentrata prevalentemente su questa categoria di Eligible Green Project.

GRAFICO 8 - Allocazione proventi per categoria di Eligible Green Project



Principali KPIs — Bond

BOND

3

Bond emessi relativi e tematiche ambientali e sociali (N.)

SUSTAINABLE FINANCE

65%

Prestiti obbligazionari e finanziamenti bancari in formato “Green” o “Sustainability-linked”

¹⁶ Il Green Financing Framework è disponibile al seguente link <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

¹⁷ La SPO è disponibile al seguente link <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

¹⁸ Il Green Bond Report pubblicato a novembre 2021 è disponibile al seguente link <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

Principali Eligible Green Project

Il 57% dei proventi è stato allocato per il progetto “Molo d'imbarco E e avancorpo T3”, completato alla fine del 2016. Per tale ragione, la performance dei KPI dell'im-

pact Report beneficia del completamento di questo progetto iniziato nel 2017. Invece, il progetto per lo sviluppo a 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 38 - Descrizione dello stato di avanzamento dei progetti eligible

Progetto	Descrizione	Stato	Totale Costo Progetto ¹⁹ (Milioni di euro)	Importo Allo- cato (Milioni di euro)	% di 300 milioni di euro proventi allocati
MOLO D'IMBARCO E AVANCORPO T3	<p>I lavori hanno portato al completamento di queste nuove infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> • molo d'imbarco E; • estensione del Terminal 3; • sistema HBS-BHS dedicato al sistema del terminal ovest. <p>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.</p>	Completato	341,0	170,5	57%
SVILUPPO A EST	<p>I lavori sono finalizzati al completamento di queste nuove infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>	<p>Completati</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuovo molo d'imbarco A e relativi piazzali – completato a maggio 2022; • nuova immigration process area – completato a maggio 2022; • Estensione del Terminal 1 e sala commerciale – parzialmente inaugurato tra agosto 2021 e maggio 2022, completato ad aprile 2023; • ristrutturazione dell'area d'imbarco C, rilasciata prima parte galleria commerciale e gate di imbarco a giugno 2023. <p>In completamento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ristrutturazione dell'area d'imbarco C, completamento della galleria commerciale entro luglio 2024. 	386,3	106,7	36%
TOTALE			727,3	277,2	92%

¹⁹ 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.

²⁰ Fonte: elaborazioni interne ADR

²¹ Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, un ente pubblico di ricerca indipendente che si occupa principalmente di ricerca ambientale

²² LEED - Leadership in Energy and Environmental Design.

²³ BREEAM - Building Research Establishment Environmental Assessment Method

²⁴ EPBD - Energy Performance of Buildings Directive

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 in continuità con i Green Bond Impact Report degli anni precedenti, tra tra gli indicatori proposti per i Green Building come i più rilevanti per misurare i benefici ambientali derivanti dagli Eligible Green Project.

Per il consumo di energia e le emissioni di CO2, la per-

formance media del 2014, 2015 e 2016 è stata selezionata come baseline. Questo consente di mettere in luce le performance antecedenti al completamento del progetto, alla fine del 2016, del molo d'imbarco E e dell'avancorpo T3. Per quanto riguarda il cosiddetto “anno di osservazione” si è tenuto conto, oltre che dei rilasci infrastrutturali, della crisi pandemica da COVID-19, che ha influenzato sia il traffico che le operazioni, compresi i cambiamenti nella gestione dei sistemi di riscaldamento e raffreddamento degli edifici, che hanno portato a un peggioramento temporaneo, non ricorrente e imprevedibile dei KPI. Per tale motivo, sono stati selezionati il 2019 (ultimo anno completo prima della crisi pandemica) e il 2023.

TABELLA 39 - KPI ambientali associati

KPI	Descrizione, metodologia e assunzioni	Impatto ²⁰
RIDUZIONE DEL CONSUMO DI ENERGIA	Consumi energetici dei Terminal di FCO (Kwh) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq).	2019: -28% 2023: -42%
RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2	<p>Emissioni di CO2 equivalenti dei Terminal di FCO (Kg) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 ISPRA²¹; • i consumi elettrici non comprendono la produzione in-house e l'acquisto di energia rinnovabile (8% e 24% circa del totale di elettricità consumata nei terminal rispettivamente nel 2019 e nel 2023). 	2019: -42% 2023: -67%
CERTIFICAZIONI E SUSTAINABLE LABELS PER I GREEN BUILDINGS	<p>Certificazione di eligible buildings secondo protocolli ambientali internazionali, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LEED²² Gold; • BREEAM²³ Very Good; • EPBD²⁴ A. 	<p>Agenda delle certificazioni sostenibili di ADR</p> <ul style="list-style-type: none"> • > 60 % dei terminal costruiti o rinnovati in linea con le certificazioni LEED o BREEAM entro il 2030 (raggiunto 30% nel 2024); • >80% entro la scadenza della concessione nel 2046 (LEED, BREEAM o ENVISION). <p>Certificazioni LEED “Gold” conseguite</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminal General Aviation di Ciampino (completato); • Asilo aziendale “Baby gate” (certificazione ottenuta in data 18/10/2022); • Nuovo molo A (certificazione ottenuta in data 23/05/2023); <p>Certificazioni BREEAM ottenute:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Molo E e Avancorpo Terminal 3: Certificazione BREEAM 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; <p>Progetti futuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Certificazione LEED target gold su: <ul style="list-style-type: none"> • 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 Satellite ottenimento certificazione attesa nel 2024.



5.4.2 SUSTAINABILITY-LINKED BOND

Il Sustainability-Linked Financing Framework

Il Sustainability-Linked Financing Framework²⁵ è il documento complementare al Green Financing Framework di ADR a supporto del programma di finanziamento di tipo “Sustainability-Linked”.

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:

- I. selezione dei Key Performance Indicator (KPI);
- II. Sustainability Performance Target (SPT);
- III. caratteristiche finanziarie;
- IV. reporting;
- V. revisione esterna.

L'aggiornamento di aprile 2022 ha introdotto una revisione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 Scope 3 (escluse fonti da aeromobili) per passeggero, come segue:

- al 2027, prevedendo una riduzione del 10% rispetto al 2019, in sostituzione del precedente obiettivo che prevedeva una riduzione del 7%;
- al 2030, prevedendo una riduzione del 30% rispetto al 2019, in sostituzione del precedente obiettivo che prevedeva una riduzione del 10%.

Il miglioramento di tale target riflette le variazioni intervenute nel contesto normativo (eg. Pacchetto Europeo Fit for 55) e l'aggiornamento di studi di settore sulla mobilità intervenuti nei mesi precedenti l'aggiornamento del Framework, sulla base dei quali ci si aspetta una più rapida transizione verso la mobilità sostenibile, con

benefici anche sulle emissioni di CO2 generate dalla mobilità dei passeggeri negli spostamenti da e per l'aeroporto, che costituisce la principale fonte emissiva Scope 3 di Fiumicino, escludendo le fonti da aeromobili. Il Sustainability-Linked Financing Framework 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%, pagabile 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%, pagabile 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%.

²⁵ Il Sustainability-Linked Financing Framework è disponibile al seguente link <https://www.ADR.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

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 Framework, ADR è tenuta a comunicare con cadenza annuale l'andamento dei tre KPI, selezionati per monitorare la performance di sostenibilità di Gruppo, indicando la metodologia impiegata. I suddetti dati sono oggetto di Assurance al fine di verificare il conseguimento dei Sustainability Performance Target.

KPI 1 - EMISSIONI DI CO2 SCOPE 1 E SCOPE 2 (TON)

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:

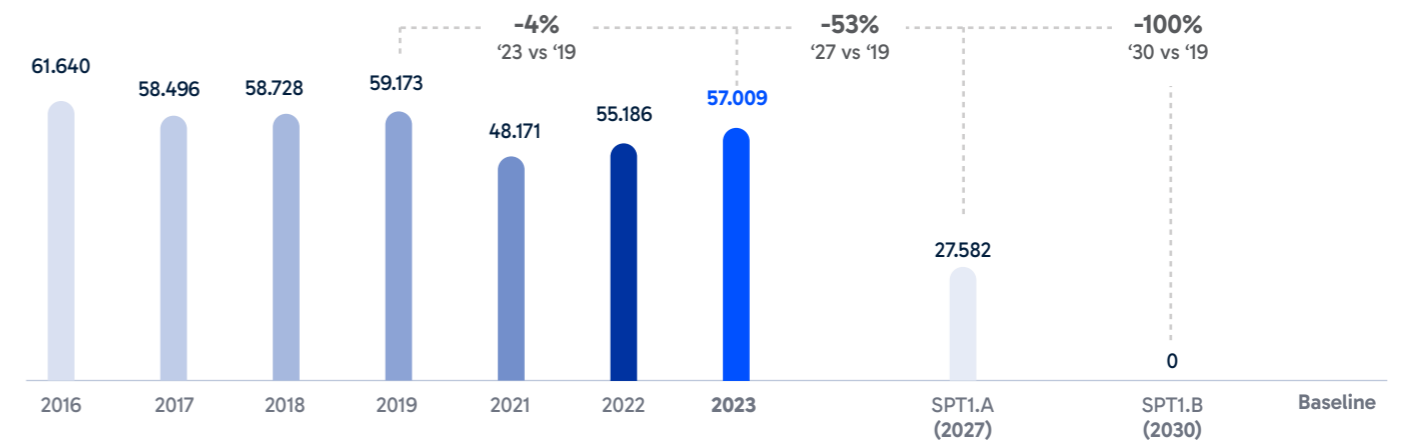
- valore totale anno 2023 Scope 1 e 2²⁶: 57.009 ton CO2 (Scope 1= 4.341 e Scope 2= 52.668);
- track progress rispetto alla Baseline: -4%.

A seguito delle acquisizioni, avvenute nel 2021, da parte di ADR del 100% di ADR Infrastrutture S.p.A. e di ADR Ingegneria S.p.A., il perimetro di Scope 1 ha subito una variazione rispetto al 2019. Questo ha portato ad un aumento delle emissioni di +1.439 ton CO2 (il 33% delle emissioni totali di Scope 1) per quanto riguarda ADR Infrastrutture e di +8 ton CO2 (lo 0,2% delle emissioni di Scope 1) per quanto riguarda ADR Ingegneria. Nel contempo, si è dato avvio all'utilizzo di HVO per la società ADR Assistance a partire dal secondo semestre del 2023, determinando un decremento delle emissioni di 106 ton CO2 (il 2,4% delle emissioni di Scope 1) rispetto a quelle che si sarebbero generalizzate utilizzando Diesel.

Le emissioni di Scope 2 sono legate ai consumi di energia elettrica e termica, rimasti contenuti grazie all'attuazione di un vasto piano di interventi di risparmio energetico, nonostante:

- un incremento dei passeggeri di circa il 36% rispetto al 2022;
- un notevole incremento della superficie complessiva climatizzata rispetto al 2019. Nel mese di maggio 2022, infatti, è stata inaugurata la nuova area di imbarco A e il nuovo Avancorpo del Terminal 1 dell'aeroporto (+ 3.787 ton CO2, il 7% delle emissioni di Scope 2).

GRAFICO 9 - Emissioni Scope 1 & 2 (tonnellate di CO2)



KPI 2 - MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE ACA LEVEL 4+

Definizione della metrica: IACA 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 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;
- 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. Quando, a fine 2020, l'ACI Europe ha introdotto altri due livelli di accreditamento (4 e 4+), ADR ha raggiunto il livello di certificazione ACA 4+ (Transition) su entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino., posizionandosi come prima in Europa e terza a livello mondiale ad ottenere questo importante riconoscimento;
- ADR si impegna a raggiungere l'obiettivo Net Zero Carbon entro il 2030. Si riportano di seguito i principali ambiti di azione su cui ADR sta operando:
 - realizzazione in aeroporto di alcuni impianti fotovoltaici multi-megawatt, che consentiranno la produzione, lo stoccaggio e l'utilizzo di energia green. In particolare, nel corso del 2022 ADR ha avviato e ottenuto l'autorizzazione unica per la costruzione e l'esercizio di un impianto fotovoltaico della potenza di 22 MW, posto accanto alla pista 3 di Fiumicino, ad oggi avviata la realizzazione;
 - realizzazione di uno storage da 10 MWh attraverso l'utilizzo di Second Life Batteries. Si tratta del cosiddetto progetto Pioneer, nato dalla colla-

²⁶ I valori di scope 1 e 2 riportati sono calcolati, come previsto dalle linee guida ACA, con lo stesso perimetro dell'anno precedente. A partire dall'anno 2023, anno successivo all'acquisizione da parte di ADR del 100% della proprietà di Leonardo Energia, viene effettuato anche il calcolo per la creazione di una baseline che considera Leonardo Energia in Scope 1. Secondo questo nuovo perimetro, le emissioni di Scope 1 nel 2023 risultano pari a 68.911 tCO2 e le emissioni di Scope 2 risultano pari a 0 tCO2. Il Piano d'Azione previsto nel Sustainability-Linked Financing Framework per la riduzione delle emissioni Scope 1 & Scope 2 resta idoneo per il raggiungimento del target al 2027.

borazione 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, sia per la futura conversione della Centrale di Cogenerazione da gas naturale a bio-metano, che per l'approvvigionamento di combustibili sostenibili per l'aviazione da mettere a disposizione delle compagnie aeree che ne faranno richiesta;
- predisposizione e installazione di circa 500 punti di ricarica (entro il 2025) per i veicoli elettrici, con l'obiettivo di garantire adeguate infrastrutture di supporto per la mobilità sostenibile;
- 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;
- uso di energia smart e green negli aeroporti, anche attraverso la partecipazione al progetto europeo ALIGHT vinto nel 2020;
- partnership strategica con Eni, siglata a fine 2021, per l'implementazione e diffusione di combustibili sostenibili per l'aviazione (SAF - Sustainable Aviation Fuel) e per la movimentazione a terra (HVO - Hydrotreated Vegetable Oil) che permettono una riduzione delle emissioni di CO2 di circa il 90% rispetto ai carburanti fossili;
- progressiva transizione delle flotte operative (es. auto di servizio, mezzi operativi o navette passeggeri) verso veicoli a ridotte emissioni, tramite elettrificazione o utilizzo di biocarburanti;
- iniziative di sensibilizzazione e supporto verso tutti gli Stakeholder aeroportuali coinvolti nelle attività emmissive, come compagnie aeree, operatori dei servizi di handling, sub-concessionari e retailer, dipendenti e addetti aeroportuali e altresì passeggeri.

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:

- ground Support Equipment (GSE) e i veicoli degli operatori, che supportano gli aerei durante il turnaround at the stand;
- 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);
- 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: 544.659 tonnellate di CO2, track progress rispetto alla Baseline: -78.698 ton CO2;
- valore Scope 3 per passeggero: 13,4 kg CO2, track progress rispetto alla Baseline: -6%.

Il 94% delle emissioni di Scope 3 incluse nella baseline è legato ai mezzi di trasporto utilizzati dai passeggeri per spostarsi da e verso l'aeroporto. Questo aspetto, quindi, influisce notevolmente sull'andamento dell'indicatore kg CO2 per passeggero. In particolare, rispetto al 2022, nel 2023 si è registrato:

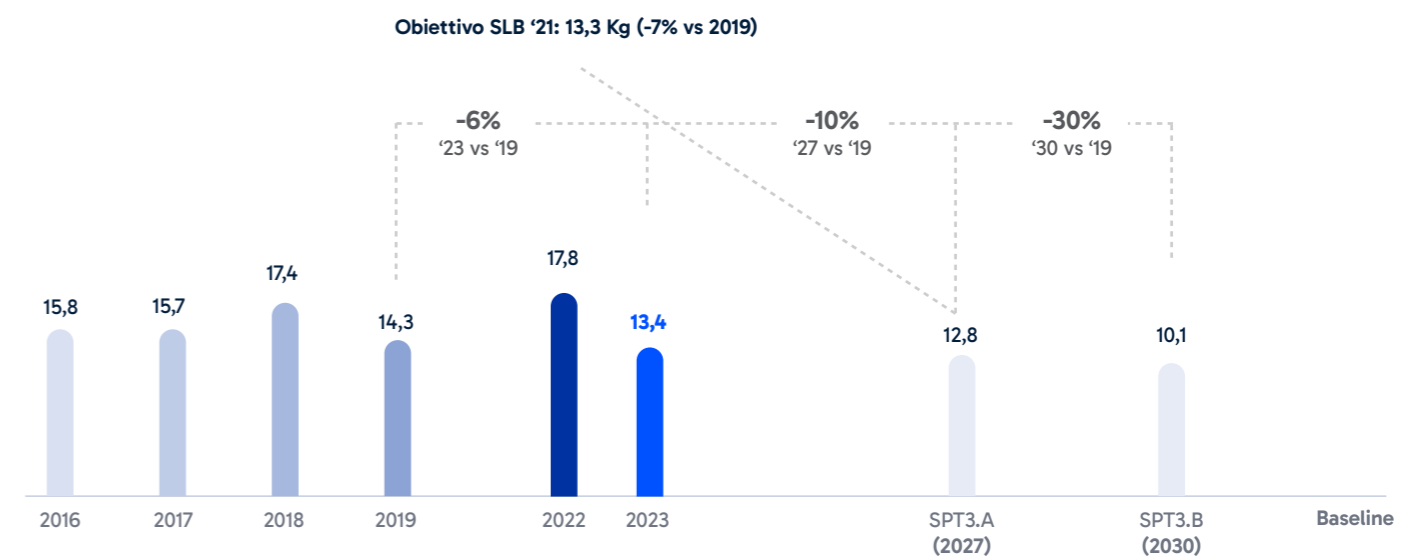
- un incremento dei passeggeri di circa il 36%;
- una ripresa nell'utilizzo dei mezzi pubblici (abitudini che in passato hanno risentito della pandemia).

La tabella che segue mette in luce le differenze che intercorrono tra l'anno 2019 e l'anno 2023 circa il mezzo di trasporto preferito dai passeggeri per recarsi in aeroporto.

TABELLA 40 - Distribuzione dei mezzi di trasporto via strada per il 2023

Mezzo di trasporto	% passeggeri 2019	% passeggeri 2021	% passeggeri 2022	% passeggeri 2023
Auto propria con accompagnatore	18,2%	41,9%	42,7%	41,8%
Auto/moto propria	27,7%	12,0%	17,5%	19,7%
Treno	20,1%	18,9%	16,5%	21,7%
Taxi	9,9%	15,8%	14,4%	6,1%
Bus	18,1%	7,8%	7,3%	8,9%
NCC	2,7%	0,8%	0,7%	0,9%
Auto a noleggio	2,7%	2,7%	0,7%	0,5%
Car sharing	0,6%	0,1%	0,2%	0,4%

GRAFICO 10 - Emissioni di Scope 3 (escluse fonti aeromobili) per passeggero (Kg di CO2) ²⁷



²⁷ Il 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

5.4.3 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-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sul Progress Report riferito ai due Sustainability-Linked Bond emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023

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

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato ("limited assurance engagement") del Progress Report al 31 dicembre 2023 riferito ai due Sustainability-Linked Bond, emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023, di Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la "Società"), predisposto in conformità al Sustainability-Linked Financing Framework (nel seguito la "Framework"). Il Framework è stato predisposto in conformità ai Sustainability-Linked Bond Principles (SLBP) pubblicati dall'International Capital Markets Association (ICMA) ed ai Sustainability-Linked Loan Principles (SLLP) pubblicati dalla Loan Markets Association (LMA).

Il Progress Report 2023 è inserito nella Relazione Annuale Integrata della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2023 al paragrafo 5.4.2.

Responsabilità degli Amministratori della Società per il Progress Report

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del Progress Report 2023 in conformità al Sustainability-Linked Financing Framework come descritto all'interno del paragrafo 5.4.2 della Relazione Annuale Integrata della Società al 31 dicembre 2023 (nel seguito anche "RAI").

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un Progress Report, riferito ai due Sustainability-Linked Bond emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023, che non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto del Progress Report, per la selezione e l'applicazione dei criteri e per la ragionevolezza delle valutazioni e delle stime nelle circostanze.

Indipendenza della società di revisione e controllo 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. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto un sistema di controllo

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



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul Progress Report 2023 riferito ai due Sustainability-Linked Bond emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023 e predisposto in conformità al Sustainability-Linked Financing Framework, descritto nel paragrafo 5.4.2 della RAI, sulla base delle procedure svolte. 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 si sono basate sul nostro giudizio professionale ed hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Progress Report 2023 riferito ai due Sustainability-Linked Bond emessi rispettivamente nel 2021 e nel 2023, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- 1 ottenimento e lettura della second party opinion;
- 2 interviste con la Direzione e il personale rilevante responsabile del Progress Report 2023 della Società al fine di ottenere una comprensione dei processi, dei sistemi e dei controlli esistenti;
- 3 ottenimento di un prospetto relativo 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 2023 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 4 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 2023 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 5 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 2023 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 6 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 2023 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 7 verifica del mantenimento della certificazione ACA (Airport Carbon Accredited) livello 4+ al 31 dicembre 2023.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Progress Report al 31 dicembre 2023 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 al *Sustainability-Linked Financing Framework*. Tale Framework è stato predisposto in conformità ai *Sustainability-Linked Bond Principles* (SLBP) pubblicati dall'*International Capital Markets Association* (ICMA) ed ai *Sustainability-Linked Loan Principles* (SLLP) pubblicati dalla *Loan Markets Association* (LMA).

Roma, 27 marzo 2024

KPMG S.p.A.


Marco Maffei
Socio

5.4.4 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 e in continuità con la precedente, una nuova Revolving Credit Facility di importo massimo pari a 350 milioni di euro, in formato *sustainability-linked*.

In data 22 settembre 2023, la linea di credito è stata estesa di un anno: l'attuale scadenza è ottobre 2028, con possibile estensione per un ulteriore anno.

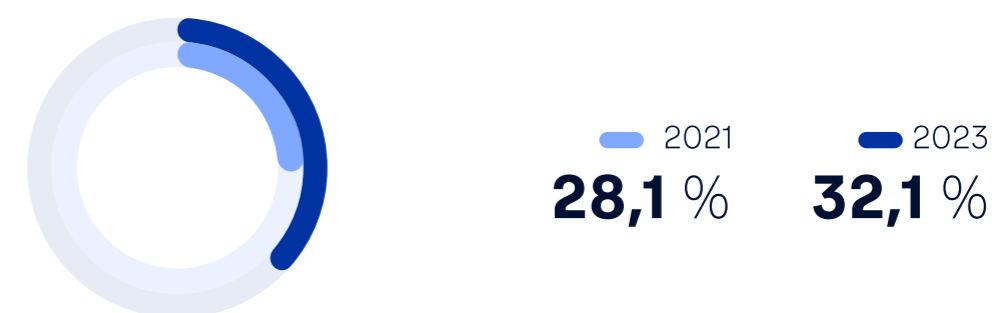
Il formato *sustainability-linked* prevede l'applicazione di un potenziale aggiustamento sul tasso di interesse, in incremento o in riduzione, fino a un massimo di 5 bps in funzione del raggiungimento o meno di determinati obiettivi di sostenibilità nel corso del precedente esercizio, attivabile a partire dal 2024, in relazione ai risultati di sostenibilità consuntivati sull'esercizio 2023. I due KPI di carattere ambientale presentano target coerenti a quanto dichiarato nel *Sustainability-linked Financing Framework* (cfr. capitolo 5.4.2 per approfondimenti). Il terzo KPI è invece di carattere sociale e legato ad obiettivi di *gender equality*.

TABELLA 41 - KPIs definiti per il Revolving Credit Facility ADR

KPI	UdM	Baseline ²⁸	2023	Δ%
EMISSIONI DI CO2 – SCOPE 1 E 2	tCO2	59.173	57.009	-4%
EMISSIONI DI CO2 – SCOPE 3 (ESCLUSE FONTI DA AEROMOBILI) PER PASSEGGERO	Kg CO2 / passeggero	14,3	13,4	-6%
PERCENTUALE DI DONNE IN POSIZIONI MANAGERIALI ²⁹	%	28,1%	32,1%	4%

(in rapporto al numero totale di dipendenti con posizione manageriale)

GRAFICO 11 - Percentuale di donne in posizioni manageriali (in rapporto al numero totale di dipendenti con posizione manageriale)



²⁸ Le baseline per i due KPI ambientali sono relative al 2019. Per il KPI di *gender equality* la baseline fa riferimento al 2021.

²⁹ Il dato relativo al personale non include la società UrbanV, Joint Venture sottoposta a controllo congiunto.

5.5 Innovazione

5.5.1 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 traguardare 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 è focalizzata su otto ambiti di interesse: Enhance

ce Terminal Processes, Improve Airside Operations, Predictive maintenance, Environmental Impact, Community & Sustainability, Passenger experience, Commercial Opportunities, Disruptive Solutions. Per la prima volta la Call 4 Ideas sarà supportata da partner nazionali ed internazionali che aiuteranno le startup nella realizzazione degli use cases.

Inoltre, nel corso del 2023:

- sono in fase di realizzazione, 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;
- 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 appartenenti 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'esperien-

za 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.

5.5.2 PROGETTI INNOVATIVI

Nell'ambito della prima "Call 4 Ideas" sono stati realizzati 10 progetti innovativi, ed in particolare:

- In ambito Sostenibilità ed Energia è stato testato il sistema di intelligenza artificiale di una startup che permette di effettuare manutenzione predittiva sugli impianti fotovoltaici per massimizzarne la produttività;
- In ambito Sistemi Data Driven è live e in fase di test un sistema di gestione delle code ai controlli di sicurezza che sfrutta sensori e intelligenza artificiale per minimizzare le code e migliorare l'esperienza dei passeggeri durante i controlli;
- In ambito Efficienza aeroportuale è in fase di test una piattaforma di ApronAI che ottimizza i tempi di turnaround degli aeromobili per consentire operazioni efficienti in termini di tempo e sostenibilità;
- In ambito Automazione dei processi operativi sono stati svolti tre progetti: il primo riguarda un sistema di riconoscimento «biometrico» del bagaglio tramite AI; il secondo è inerente ad un dispositivo innovativo per migliorare la safety tra gli aerei durante i movimenti a terra degli aerei e le operazioni sottobordo, sullo stand o all'interno dell'hangar; il terzo propone l'installazione di una panchina smart accoppiata con due robot mobili autonomi che, grazie ad algoritmi di AI, riescono a navigare all'interno di spazi complessi effettuando operazioni di cleaning automatico.
- In ambito Passenger Experience sono stati realizzati i roll out di un chatbot per assistenza real time ai passeggeri e di una soluzione di smart mapping & wayfinding;
- In ambito Ecommerce & Phygital sono stati testati un robot che permette consegne automatizzate di prodotti alimentari e al dettaglio sia in ambienti indoor che outdoor e una piattaforma di omnichannel

commerce.

Nell'ambito della seconda "Call 4 Ideas" sono in fase di realizzazione 13 progetti innovativi, ed in particolare:

- In ambito Sostenibilità sono in fase di test dei sensori da applicare sui cestini esistenti per monitorare la raccolta differenziata attraverso l'intelligenza artificiale. Al fine di ottimizzare le operazioni di gestione dei rifiuti e sfruttare un monitor dedicato per aumentare la consapevolezza dei passeggeri;
- In ambito predictive maintenance è stato testato un Robot a guida autonoma per effettuare il monitoraggio della pavimentazione stradale, in ottica di manutenzione predittiva, e ottimizzazione dei piani di manutenzione;
- In ambito improve Airside Operations ed Enhance Terminal Processes sono in fase di testing otto diverse soluzioni innovative e nello specifico:
 - dashboard di monitoraggio real time delle airside operations (es: percorrenza piste, utilizzo vie di rullaggio, tracciamento aeromobili) utilizzando i dati di posizionamento degli aeromobili e dei veicoli, e le timeline del processo di turnaround dall'A-CDM;
 - software computer vision per analisi flusso passeggeri);
 - testing di sedie a guida autonoma per i passeggeri PRM;
 - test robot a guida autonoma in grado di spazzare e raccogliere FOD;
 - utilizzo di telecamere ad alta definizione che tramite AI e computer vision permettono di rilevare e classificare il FOD, secondo le normative EASA;
 - sviluppo di una soluzione APIDS ultra-flessibile che abilita il riconoscimento automatico degli oggetti proibiti nel bagaglio a mano; con l'obiettivo di migliorare, ulteriormente, le prestazioni ai varchi di sicurezza in termini di sicurezza e qualità del servizio;



Principali KPIs — Progetti innovativi

13

Progetti innovativi realizzati nel 2023 (N.)

- test di un esoscheletro nelle attività di movimentazione bagagli e operazioni cargo con l'obiettivo di ridurre i rischi legati agli infortuni;
- soluzione di monitoraggio real-time dello status di avanzamento delle operazioni di imbarco lato Terminal.
- In ambito Passenger Experience è in fase di test una soluzione per il monitoraggio status di attesa dei passeggeri;
- Infine, in ambito Commercial Opportunities sono in fase di test due soluzioni:
 - dispositivo basato sulla tecnologia biometrica per offrire il servizio di Mensa Diffusa ai dipendenti ADR;
 - implementazione di una soluzione basata su tecnologia Virtual Try-On per prodotti di make-up e occhiali, per consentire ai passeggeri di effettuare una prova virtuale di make-up ed eyewear.

FOCUS ON: ADVANCED AIR MOBILITY

Nel corso del 2022 ADR, SAVE, Aeroporti della Costa Azzurra e Aeroporto Marconi di Bologna hanno costituito la società UrbanV, attiva nel settore dell'Advanced Air Mobility ed in particolare nella costruzione e gestione delle infrastrutture utilizzate dagli operatori per le operazioni di atterraggio e decollo ("vertiporti").

Nel corso del 2023 UrbanV ha proseguito nello studio di reti di vertiporti nelle aree di Roma, Venezia, Costa Azzurra e Bologna insieme ai propri soci fondatori. L'avanzamento di tutti i principali progetti è in linea con le previsioni, con continui sviluppi positivi nel corso dell'anno trascorso

nella creazione di relazioni con i principali soggetti coinvolti, pubblici e privati, al fine dell'avvio delle operazioni. Da un punto di vista regolatorio, UrbanV continua a collaborare con ENAC e ENAV nella stesura del primo regolamento italiano per l'Advanced Air Mobility.

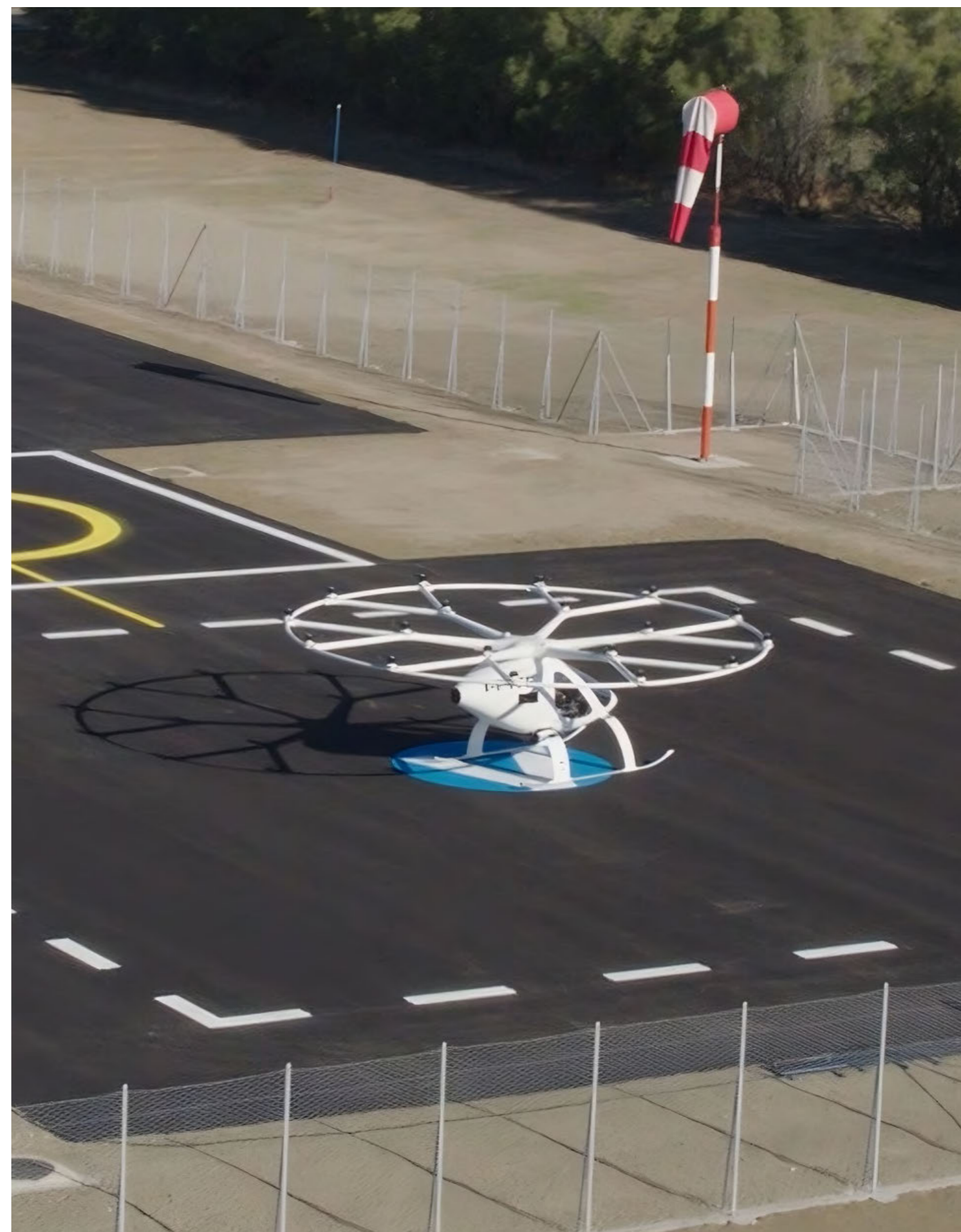
Il "Progetto Roma" è il più avanzato ed è previsto il lancio di una prima rotta commerciale nel quarto trimestre del 2024. Per l'avvio delle operazioni sarà necessario realizzare un vertiporto all'aeroporto di Fiumicino e uno nella zona del Vaticano, per il quale è già stato avviato l'iter autorizzativo con il Comune di Roma.

5.5.3 LANCIO DEL CORPORATE VENTURE CAPITAL (ADR VENTURE)

Infine, ADR ha ufficializzato la creazione – durante il mese di febbraio 2023 – della società di Corporate Venture Capital: ADR Ventures. ADR Ventures si pone l'obiettivo di realizzare investimenti in startup Seed e Series A che sviluppano soluzioni deeptech e software nei settori dell'aerospazio, automazione e robotica, future of travel, e sostenibilità. L'obiettivo di ADR è quella di offrire un supporto ulteriore alle startup, investendo nelle loro idee sviluppate all'interno dell'Innovation HUB di Fiumicino non solo in termini economici ma anche di know-how e competenze, favorendo lo sviluppo e la crescita di nuove aziende e imprenditori per accompagnare la trasformazione digitale degli aeroporti di

Fiumicino e Ciampino.

ADR Ventures ha annunciato il suo primo investimento il 1° giugno 2023, in Ottonomy startup che sviluppa robot autonomi in grado di effettuare consegne contactless sia in ambienti indoor che outdoor. Inoltre, Ottonomy è stata riconosciuta da Robotics Business Review come "the most innovative robotics company for robotics and market Innovation" nel 2023 e nel 2020. Nel mese di dicembre 2023 ADR Ventures ha anche finalizzato l'investimento in Assaia, startup che ha sviluppato un tool di "situational awareness" basato su AI per il monitoraggio del turnaround degli aeromobili.



5.6 Persone

In continuità con il 2023, la People Strategy è stata guidata dai pilastri aziendali di Inclusione, Innovazione & Sostenibilità coinvolgendo sempre di più il management nella gestione e cura delle persone.

Le principali iniziative sono state:

- I. Valorizzare la diversità come ricchezza nell'ottica della contaminazione e dello scambio, attraverso un percorso di sensibilizzazione alle tematiche ed un processo di certificazione di parità di genere
- II. Creare iniziative di people care sempre più aderenti alle esigenze del singolo
- III. Sviluppare il pensiero creativo e "l'out of the box" attraverso il rilancio dell'Innovation Cabin Crew che ha permesso di generare nuove idee e processi di digitalizzazione, per facilitare l'esperienza dei nostri colleghi ed "efficientare" la ricerca di informazioni/processi.
- IV. Favorire l'ingresso dei nuovi colleghi attraverso un processo di onboarding strutturato, coltivare il talento con percorsi di formazione e coaching, e valorizzare l'esperienza dei singoli a supporto dei nuovi inserimenti.
- V. Supportare i manager con percorsi di assesment, formazione e sviluppo sulle nuove competenze, sulla co-costruzione di piani di crescita per il team e sullo sviluppo della learning agility.

Il numero dei dipendenti, al 31 dicembre 2023, si attesta a 4.092 (vs 3.767 nel 2022; + 7,9%). In termini di full time equivalent (FTE), la forza media del Gruppo dell'esercizio 2023 è risultata pari a 3.689,7, in aumento di +11,3% rispetto al 2022.

Nel corso del 2023 il confronto tra le Società del Gruppo ADR (CCNL Trasporto Aereo, Multiservizi e Edile) e le Parti Sociali si è incentrato principalmente su:

- La stabilizzazione del personale operativo con contratto a termine; la trattativa, che si è svolta nel corso dell'anno in due fasi, ha definito l'assunzione di personale (di cui 123 unità in ADR) e l'incremento dei regimi orari risorse CTI (di cui 267 in ADR), oltre a prevedere misure per una gestione più flessibile ed efficiente della prestazione;

- La consuntivazione del Premio di Risultato 2022;
- Rinnovo triennale del Premio di Risultato con l'introduzione di nuovi parametri di calcolo e di criteri di erogazione, anche attraverso meccanismi di welfare;
- Il potenziamento e miglioramento di alcuni processi operativi di ADR Security e ADR Assistance, anche con la definizione di interventi legati alla logistica ed all'infrastruttura;
- Lo sviluppo dello Smart Working nel quadro delle iniziative volte a rendere compatibili le esigenze aziendali con l'opportunità di favorire un migliore balance vita/lavoro delle persone;
- L'erogazione di un Premio Welfare di 500 euro una tantum in ragione dei risultati e dei riconoscimenti internazionali conseguiti dall'Azienda, anche grazie alla competenza, impegno e professionalità espresse dai dipendenti del Gruppo ADR;
- Il sistema di videosorveglianza presso gli scali di Fiumicino e Ciampino;
- L'accrescimento del livello professionale del personale dipendente, anche attraverso accordi per la formazione finanziata;
- Il confronto, inoltre, ha interessato anche i settori del Pronto Soccorso, Elettromeccanici e Spazzamento Air Side.

Tematiche di ulteriori accordi hanno riguardato la formazione finanziata promossa da Fondimpresa sulle "competenze di base e trasversali".

Obiettivo del piano 2023 per quanto riguarda il Welfare e il People Care è stato quello di consolidare prossimità con le nostre persone fornendo risposte concrete ai bisogni individuali e della famiglia per accrescere benessere, stimolare engagement e favorire un migliore balance vita/lavoro.

L'apertura del "People Care Hub", il nuovo portale dedicato alle persone di ADR e ai loro cari, ha permesso di raggruppare in un'unica suite di facile e immediata consultazione tutti i servizi e le iniziative proposte nel corso del 2023, suddividendole per aree tematiche:

TABELLA 42 - Iniziative rivolte ai dipendenti del Gruppo ADR per area tematica

ADR HEALTH	ADR WELLBEING	ADR FAMILY	ADR FACILITIES
<p>Iniziativa dedicate alla prevenzione e promozione della salute.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polizza Sanitaria • Polizza Infortuni e Vita • Supporto psicologico e colloqui con specialisti esterni • Telemedicina h24 • Screening specialistici (seno, derma, udito, ictus, epatite C) • Campagna di vaccinazione antinfluenzale • Consulenza nutrizionista • Campagna "Race for the cure" 	<p>Programmi per migliorare il benessere e per mantenersi in forma.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corporate gym – ADR Fitness Freaks • Convenzioni con palestre (circuito Fitprime) • Riflessologia plantare • Face training • Corsi sulla gestione dello stress • Video su corretti stili di vita: alimentazione, postura, sport e benessere 	<p>Soluzioni per la famiglia e per la cura-assistenza dei propri cari</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polo dell'Infanzia aziendale «Baby Gate» • Iniziative extra scolastiche Baby Gate (cene take away, baby parking e musical natalizio) • Convenzione con asili • Seminari sulla genitorialità • 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 	<p>Strumenti per migliorare l'equilibrio tra vita privata e lavoro ed iniziative a sostegno del reddito</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evoluzione dello smart working • Amazon Locker • Pacco dono natalizio • Voucher natalizio (buoni spesa per un valore di 500 euro). • 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 NPU

Nel 2023 l'Azienda ha inoltre favorito un'evoluzione del modello attuale di smart working, ampliando su base annuale il numero dei giorni disponibili e assegnando ai dipendenti ulteriori dotazioni informatiche per il lavoro da remoto. Questo a tutela delle esigenze individuali e familiari e per ragioni legate ad elementi di sostenibilità/risparmio energetico.

Relativamente alle attività di Employer Branding, ADR nel 2023 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 inserimen-

to all'interno del gruppo. Ha inoltre avviato il progetto "Boarding with us" che, attraverso una site visit in sette diverse Università del Centro-Sud Italia ha consentito di incontrare circa 200 laureandi in materie ingegneristiche per raccontare la complessità delle infrastrutture, 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 test d'inglese e ne sono stati individuati 30 successivamente ospitati in un bootcamp di 3 giorni presso l'aeroporto di Fiumicino dove hanno potuto sperimentare la quotidianità lavorativa in un ambito infrastrutturale e impiantistico complesso visi-

Principali KPIs — Dipendenti

DONNE

40%

Personale di genere femminile

DONNE

32,3%

Donne in posizioni manageriali

CONTRATTI

84%

Dipendenti con contratto a tempo indeterminato

NUOVE ASSUNZIONI

130

Dipendenti assunti (N.)

tando gli impianti e incontrando le linee operative. Sedici sono stati inseriti nel gruppo ADR con un tirocinio.

Gli atenei coinvolti sono stati:

- I. Università La Sapienza di Roma;
- II. Università di Roma Tor Vergata;
- III. Università degli Studi Roma Tre;
- IV. Università degli Studi di Salerno;
- V. Politecnico di Bari;
- VI. Università degli studi di Palermo;
- VII. Università degli Studi dell'Aquila.

5.6.1 CRESCITA E SVILUPPO DEL PERSONALE

Coerentemente con le priorità individuate nella People Strategy, nel 2023 sono state avviate nuove progettualità finalizzate a sviluppare le competenze e valorizzare le capacità delle risorse umane del Gruppo ADR.

In tal senso è stata progettata e realizzata una “engagement survey” destinata a tutti i dipendenti del Gruppo e finalizzata a raccogliere le loro opinioni e suggerimenti in relazione all'ambiente di lavoro, alla cultura organizzativa, al clima, al rapporto con il team. La survey ha permesso di raccogliere i feedback dei dipendenti su differenti dimensioni, con un focus sull'Employee Engagement. A seguito delle evidenze emerse sarà definito un action plan con iniziative finalizzate migliorare le aree più critiche e ad aumentare il livello di engagement delle aree con i risultati più critici.

Nell'ambito del talent management del Gruppo ADR, è stato attivato il nuovo “Greenfield Program” il percorso di sviluppo per i giovani talenti neo laureati che intende strutturare il loro percorso di crescita professionale per i primi 5 anni in azienda, prevedendo degli step di avanzamento contrattuali e retributivi definiti nel tempo, piani formativi sulle “soft skill” differenziati per anno e finalizzati a far evolvere le competenze di leadership, sessioni di valutazione del potenziale con business game/individual assessment all'inizio, a metà e a fine percorso.

Nell'ambito dei Piani di sviluppo individuali, al fine di rafforzare le competenze di leadership (Leadership Competency Model) sono stati attivati diversi percorsi di empowerment, tra i quali:

- Leadership Assessment & Development al Middle Management del Gruppo ADR con l'obiettivo di consolidare l'efficacia della Leadership attuale e potenziare le competenze manageriali necessarie ad affrontare le sfide future;
- percorsi di individual executive coaching per supportare alcuni manager ad affrontare le nuove sfide e/o potenziare l'efficace interpretazione del ruolo assegnato;
- “Leadership Journey”, percorso formativo finalizzato a rinforzare le competenze di leadership dei Leader e del Middle Management del Gruppo;
- percorsi di live & digital coaching attraverso lo strumento innovativo della Talent Development Platform che consente non solo di effettuare sessioni da remoto ma anche di svolgere un'assessment online del livello di competenze possedute, costruire un Individual Development Plan focalizzato sulle proprie aree di miglioramento, ricevere ogni settimana delle risorse di approfondimento per stimolare anche la responsabilizzazione delle risorse in termini di determinazione proattiva del proprio autosviluppo.

Nel 2023 è stata avviata una nuova edizione del Performance Management, con la valutazione di Competenze e Risultati al fine di:

- rafforzare la cultura del feedback creando nei collaboratori una maggior consapevolezza sulla valutazione complessiva della performance, 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, innovativa e diffusa a tutti i livelli dell'Organizzazione

Il processo ha coinvolto 1.131 risorse ed è stato realizzato attraverso l'utilizzo di una nuova piattaforma.

In accordo con le priorità individuate nella People Strategy, ADR ha investito nella formazione delle proprie Persone per consentire di acquisire le new capabilities necessarie all'evolversi dell'Organizzazione e del business di ADR. Nel 2023 sono state erogate 104.077 ore di formazione, con il coinvolgimento di 4.481 colleghi.

I principali ambiti di intervento sono riassunti nella seguente tabella:

TABELLA 43 - Iniziative per la qualifica del personale di ADR e la loro formazione

Qualifica del personale e formazione

- Addestramento per il mantenimento dei Certificati di aeroporto degli scali di Fiumicino e Ciampino ai sensi del reg. EU 2018/1139
- Formazione sul nuovo Modello di Customer Experience ADR 2030 di tutta la popolazione operativa
- Formazione sul nuovo Modello delle Competenze di Leadership di tutto il Management ADR
- Percorso Greenfield per nuovi assunti e talenti
- Formazione Innovation Engagement & Digital Transformation
- 2nd Edition del Master Innovation per ICC
- Formazione e certificazioni in ambito Sostenibilità e Ambiente
- Upskilling delle competenze linguistiche
- Aggiornamento normativo nuovo Codice Appalti
- Percorsi di coaching individuale per figure manageriali

Nell'ambito della formazione orientata al Servizio al Cliente, nel 2023 è stata erogata la formazione del nuovo Modello di Customer Experience a tutta la popolazione aeroportuale. Tutte le risorse operative di front line, dai Responsabili agli Addetti, sono state coinvolte in un percorso formativo con focus sull'Intelligenza Emotiva, confrontandosi in workshop dedicati ad esprimere al meglio la loro professionalità e volti ad offrire al passeggero un'esperienza “unica” e attenta ai loro bisogni impliciti.

Un programma di onboarding è stato avviato per lo sviluppo e la crescita dei neoassunti e giovani talenti.

A supporto delle diverse iniziative e progetti in ambito Innovation, è stato avviato l'«Innovation Engagement», un percorso formativo volto a sviluppare e diffondere la cultura dell'innovazione a tutti i livelli dell'organizzazione.

Il progetto formativo ha visto nel 2023 l'erogazione del Fundamental Education Engagement, relativo ad una alfabetizzazione di tutta la popolazione del Gruppo ADR sui temi dell'innovazione e conoscenza delle iniziative dell'Innovation Plan.

Tra le iniziative in tema Ambientale e Sostenibilità volte a diffondere la cultura della sostenibilità, ADR ha lanciato il

progetto «Act Now per ADR», con il supporto di un'App innovativa ed ingaggiante dove poter fruire percorsi In-Formativi dedicati ai Sustainability Goals.

Una formazione ambientale più tecnico-specialistica è stata dedicata all'aggiornamento e allo sviluppo delle competenze di ruolo, attraverso l'erogazione di corsi finalizzati alle certificazioni, come ad esempio la formazione sul Protocollo di Certificazione LEED e Envision SP.

Si è deciso di dare continuità all'upskilling delle competenze linguistiche, tramite una formazione modulare che si avvalga di piattaforme digitali innovative ed ingaggianti dove fruire lezioni “one-to-one” con docenti madrelingua e accedere a contenuti e strumenti formativi in lingua personalizzabili.

Sempre in tema di formazione Specialistica, ADR ha varato un ampio piano di formazione sul Nuovo Codice dei Contratti Pubblici di cui al D.Lgs. n. 36/2023. Tale formazione, attraverso quattro moduli distinti, ha dato rilevanza delle modifiche del codice rispetto alle varie fasi della stipula dei contratti, i soggetti coinvolti, i compiti e le responsabilità.

In tema di Safety aeroportuale nel 2023 è stato avviato un programma di formazione in “Human Factor” destinato a supervisori e risorse operative del gruppo ADR, per evidenziare la rilevanza dei comportamenti individuali nel miglioramento della performance di safety. Inoltre, è proseguito il programma in Inglese Aeronautico per conseguire il requisito di language proficiency (ICAO lev.4) destinato alle risorse ADR che operano in autonomia in area di manovra. Infine, si riporta che nel 2023 la fruizione di addestramento in tema di Safety sulla piattaforma e-learning ADR da parte di Operatori ed Enti aeroportuali presso gli scali di Fiumicino e Ciampino ha superato le 50.000 ore/ partecipante totali.



Formazione

25h

Ore medie di formazione totale



Infornuti

0%

Tasso di infornuti sul lavoro con gravi conseguenze

5.6.2 SALUTE E SICUREZZA DELLE PERSONE

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.

A livello infortunistico, nel corso del 2023 si sono registrati 86 infortuni sul lavoro e 46 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro). La riduzione significativa degli infortuni rispetto agli anni precedenti è stata raggiunta grazie alle iniziative di miglioramento attuate.

TABELLA 44 - Iniziative per la salute e la sicurezza sul lavoro

Salute e Sicurezza

- Seconda edizione del corso di formazione dell'INAIL ai medici del Pronto Soccorso ADR
- Interviste ai lavoratori infortunati per approfondire la dinamica degli eventi occorsi ed individuare eventuali ulteriori misure di prevenzione (72 interviste effettuate)
- Sensibilizzazione dei lavoratori attraverso i Briefing operativi, l'Health & Safety desk, i Circoli antinfortunistici, i Safety walk in operativo
- Formazione specifica sulla movimentazione manuale dei carichi in collaborazione con l'Associazione ANGLAT
- Automazione del processo di assistenza PRM con l'incremento delle sedie motorizzate c/o i Terminal.

Relativamente alla valutazione dei rischi, nel 2023, oltre ad attuare il piano di azioni della valutazione dello stress lavoro correlato, si è provveduto ad aggiornare le valutazioni specifiche ambientali (campi elettromagnetici, illuminamento, microclima, microbiologico e vibrazioni).

Relativamente alla Task Force Salute e Sicurezza, sono proseguite le iniziative volte al rafforzamento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi in ambito salute e sicurezza sul lavoro; nello specifico, a seguito di un approfondimento dell'infortunio mortale avvenuto all'aeroporto di Bologna, è stato deciso di installare sui mezzi di cantiere di ADR Infrastrutture sistemi di telecamere e di alert per le manovre in retromarcia; inoltre, è stato rifocalizzato il piano delle verifiche H&S tenendo conto dei criteri di rilevanza degli spazi occupati e di criticità del subconcessionario/fornitore; infine, con il contributo di un consulente esterno, si sta sviluppando il Modello di Vigilanza da parte della Committenza.

Al fine di sviluppare sempre più la cultura della sicurezza all'interno del sistema aeroportuale, è stato definito un piano di iniziative di «Cultural and technological evolution» che sarà attuato nei prossimi anni.

Nell'ambito del Protocollo d'intesa tra la nostra Azienda, INAIL e le segreterie nazionali delle OO.SS., nel corso del 2023 sono stati effettuate le seguenti specifiche iniziative volte alla riduzione degli eventi infortunistici e delle malattie professionali ed allo sviluppo della cultura della prevenzione:

- studio delle pendenze dell'area dei controlli sicurezza del Terminal 1 e impatto sugli aspetti ergonomici e di movimentazione manuale di vaschette e bagagli a mano degli operatori security secondo metodologie sperimentali e innovative;
- corso di addestramento specifico sugli spazi confinati mediante l'utilizzo del simulatore INAIL;
- analisi della movimentazione manuale dei carichi con particolare riferimento al processo di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ed alle modalità di sollevamento dei PRM all'interno degli aeromobili secondo nuove metodologie.

Relativamente al sistema aeroportuale, sono proseguiti gli incontri del comitato salute e sicurezza allo scopo di monitorare le iniziative di miglioramento. Inoltre, gli handler sono stati coinvolti per la sperimentazione di un modello di esoscheletro attivo da parte della start-up Proteso.

Infine, nel corso del 2023 è stato reso operativo il modello di valutazione dei fornitori sui requisiti salute e sicurezza sul lavoro.

5.6.3 DIVERSITY, EQUITY & INCLUSION

Proseguendo nella realizzazione degli impegni e degli obiettivi definiti nella DE&I Roadmap, ADR ha intrapreso numerose iniziative con diverse fasi ed obiettivi:

- Awareness per creare cultura, conoscenza e consapevolezza su tutti i temi legati alla DE&I,
- Ascolto per identificare i «needs» concreti dei dipendenti e i «Diversity Gap» su cui intervenire,
- Aggiornare la DE&I Roadmap con un Piano di Azioni coerente con i «needs» concreti raccolti dalle persone di ADR.

In tale ambito, è stato implementato un piano di comunicazione e sensibilizzazione destinato a tutti i dipendenti costruito con diversi strumenti:

- un video teaser emozionale per richiamare l'attenzione dei dipendenti su tutti gli aspetti della Diversità e dell'Inclusione;
- mini-video teaser di call to action per ingaggiare i dipendenti alla fruizione di webpill sui temi connessi a Bias cognitivi, Gender Bias, Multigenerazionalità, Leadership inclusiva, Disabilità e ambiente lavorativo, la relazione con le disabilità visibili e invisibili, il lessico inclusivo;
- il corso on line «Diversity, Equality & Inclusion: sottoscrivi il tuo impegno», destinato a tutti i neoassunti con contratto a tempo determinato e indeterminato, che spiega i principi e gli obiettivi della Policy DE&I adottata dal Gruppo ADR e prevede la sottoscrizione da parte di ciascun dipendente del proprio impegno a creare e mantenere un ambiente di lavoro inclusivo.

Per ampliare il commitment e la responsabilizzazione dei manager che gestiscono risorse, 100 People Manager del Gruppo ADR sono stati coinvolti in un'esperienza formativa immersiva sulla «Leadership Inclusiva», strutturata su una sessione live ed interattiva di web story, preceduta dalla compilazione individuale del questionario Bias Meter con restituzione di report individuale a ciascun partecipante.

Nell'ambito dell'Engagement Survey del Gruppo ADR, è stata posta una particolare attenzione ai temi della DE&I ed alla rilevazione di eventuali criticità legate all'inclusione, al rispetto ed alla valorizzazione delle diversità esistenti nell'ambiente di lavoro.

Con l'intento di approfondire i temi rilevati attraverso l'engagement survey, è stato realizzato un ciclo di focus group di ascolto con il coinvolgimento di un campione significativo di dipendenti del Gruppo ADR (#150), rappresentativo di tutte le «Diversità» (Gender, Aging, Staff, Operations) per rilevare i Diversity Gap più significativi e raccogliere idee per la definizione di un Piano di Azioni al fine di alimentare e aggiornare, in modo «rolling», la DE&I Roadmap.

Inoltre, l'importante traguardo consuntivato da ADR nel 2023 è stato quello relativo al conseguimento della Certificazione di Parità di Genere per le singole società del Gruppo in base a quanto previsto dalla prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022 ed all'interno del Sistema di Gestione Integrato del Gruppo stesso. Il percorso di certificazione, effettuato con l'Ente Certificatore TUV, è stato importante per far evolvere la cultura delle diverse realtà organizzative nel rispetto delle diverse complessità, valorizzare l'impegno e l'efficacia delle azioni DE&I già intraprese, definire le priorità dei futuri interventi gestionali e progettuali volti a ridurre le differenze di genere.



5.7 Ambiente

Per ADR l'attenzione per le tematiche ambientali e per la minimizzazione degli impatti generati dalle attività aeroportuali rappresenta una priorità.

La riduzione delle emissioni di gas serra, l'ottimizzazione dei consumi energetici e l'adozione di energie rinnovabili rientrano tra le azioni prioritarie che ADR sta sviluppando: l'obiettivo di raggiungere il Net Zero Carbon entro il 2030 è espressione di una visione che considera la sostenibilità non solo un obbligo etico ma anche una leva strategica per lo sviluppo futuro.

Inoltre, la tutela delle risorse naturali e la promozione dell'economia circolare costituiscono aspetti centrali della strategia di sostenibilità di ADR: l'azienda adotta misure volte alla conservazione delle risorse idriche, alla gestione sostenibile dei rifiuti e alla protezione della biodiversità, che riflettono l'importanza di adottare un approccio olistico alla sostenibilità, con l'obiettivo di creare un equilibrio tra le necessità operative e la responsabilità verso l'ambiente.

ADR si è dotata di strumenti di gestione all'avanguardia per permettere la corretta gestione di queste tematiche, come ad esempio l'ISO 14001, relativa al sistema di gestione ambientale attraverso cui ADR identifica, monitora e controlla sistematicamente l'impatto delle sue attività, grazie ad un approccio basato sul miglioramento continuo; o la ISO 50001, relativa al sistema di gestione energetica, attraverso cui ADR monitora e migliora le proprie prestazioni energetiche.

5.7.1 CLIMATE CHANGE ED EFFICIENZA ENERGETICA

Coerentemente con la propria strategia che prevede nel 2030 il raggiungimento del Net Zero, ADR monitora costantemente le emissioni di gas climalteranti emesse direttamente 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.

Nella sezione 9.2.2 Indicatori di performance GRI - Ambiente viene riportata una tabella con l'indicazione del

perimetro di analisi relativo al GHG Protocol. Un significativo risultato conseguito da ADR è stato l'ottenimento del livello di certificazione, ACA - Level Transition 4+, a marzo del 2021, per gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino. Nel corso del 2023, inoltre, la Capogruppo Mundys, ha ricevuto da parte della Science Based Targets Initiative (SBTi) la validazione dei propri obiettivi di decarbonizzazione, che includono anche il settore aeroportuale.

Al fine di favorire una rapida riduzione delle emissioni climalteranti e di raggiungere l'importante traguardo "Net Zero Carbon" al 2030, con 20 anni di anticipo rispetto agli obiettivi europei, ADR sta portando avanti numerose iniziative e investimenti nella direzione di rendere gradualmente gli scali capitolini indipendenti dalle fonti fossili, sviluppando così il concetto Smart Energy Airport del futuro, che massimizza la produzione di energia da fonti rinnovabili riducendo le emissioni di carbonio sia dirette che indirette.

Per i prossimi anni, infatti, è in programma la realizzazione di alcuni impianti fotovoltaici multi-megawatt, che consentiranno la produzione e l'utilizzo di energia green: infatti, nel corso del 2023 ADR ha avviato la costruzione di un impianto della potenza di 22 MW, posto in prossimità della Pista N.3 di Fiumicino. Inoltre, sempre nel 2023 è stata aggiudicata la gara per la costruzione di un impianto da 5,6 MW su pensiline che verrà realizzato, unitamente alle pensiline stesse, presso il parcheggio "Lunga sosta".

Al momento sono in fase di progettazione ulteriori 25 MW di cui 2,7 MW presso lo scalo di Ciampino e i restanti presso quello di Fiumicino.

In aggiunta a ciò, è prevista, l'installazione di un sistema di storage elettrico, che consentirà di ottimizzare i flussi energetici della rete aeroportuale. Per la gestione ottimale ed integrata di tali asset energetici, è prevista l'implementazione di un sistema di intelligenza artificiale, che ne ottimizzerà la gestione sia dal punto di vista economico che ambientale.

In tale contesto, si inserisce il progetto europeo "PIONEER" (airPort sustainability secONd life battEry stoRage) nato dalla collaborazione tra ADR ed Enel X - e co-finanziato dalla Commissione Europea. Questo progetto prevede la progettazione, costruzione, avviamento e gestione, di un sistema di accumulo di energia da 10 MWh, composto da second-life battery già utilizzate su veicoli, che servirà a stoccare parte dell'energia in eccesso prodotta dagli impianti fotovoltaici con il fine di soddisfare fabbisogni di energia dell'aeroporto in ore non centrali della giornata: riducendo

quindi l'acquisto di energia dalla rete elettrica nazionale.

Durante il 2023 è proseguita inoltre l'attività di predisposizione e installazione dei punti ricarica per i veicoli elettrici con l'obiettivo di garantire adeguate infrastrutture di supporto per la mobilità sostenibile: entro il 2025 saranno installati in aeroporto di circa 500 punti di ricarica.

Infine, grande attenzione è rivolta alla ricerca ed allo sviluppo di combustibili sostenibili, sia per impiego nella centrale di cogenerazione (es. biometano), sia per l'approvvigionamento di combustibili sostenibili per l'aviazione da mettere a disposizione delle compagnie aeree che ne faranno richiesta.

Su questo fronte è di importanza strategica la partnership siglata da ADR con ENI a fine 2021, per l'implementazione e diffusione di combustibili sostenibili per l'aviazione (SAF - Sustainable Aviation Fuel) e per la movimentazione a terra (HVO - Hydrotreated Vegetable Oil) che permettono una riduzione delle emissioni di CO2 di circa il 90% rispetto ai carburanti fossili. Grazie alla partnership con ENI e con ITA, Fiumicino è stato il primo aeroporto italiano ad utilizzare SAF trasportato sia via terra, sia via nave.

Nel corso del 2023 è continuata l'attività di utilizzo dell'HVO per alimentare i mezzi di ADR, tra cui quelli utilizzati da ADR Assistance per le operazioni di supporto ai passeggeri a ridotta mobilità.

Nel 2023, 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.

In ragione dell'impegno profuso da ADR nell'incremento dell'efficienza energetica e in linea con la norma ISO



50001:2018, nel 2023 sono stati consumati dall'aeroporto di Fiumicino 159,3 GWh.

Relativamente all'indicatore kWh/(Mpax*mq), questo nel 2023 a Fiumicino è risultato pari a circa 6,0 kWh/(Mpax*mq), inferiore del 22% rispetto al 2019. Nonostante siano state aperte nuove infrastrutture, tale diminuzione è stata ottenuta grazie alle numerose azioni di risparmio energetico poste in essere sugli impianti e sui sistemi. Dal 2007 al 2023 (escludendo gli anni 2020 e 2021 in quanto non significativi né comparabili), l'indicatore è passato da 16,3 a 6,0, registrando una riduzione del 63,2%.

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.

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino, nel 2023 sono stati consumati circa 7,7 GWh.

Principali KPIs — Emissioni

EMISSIONI

1.006.594

Totale Emissioni CO2 - Scope 1, 2 e 3 senza cruise aeromobili (tCO2)

CERTIFICAZIONE ACA

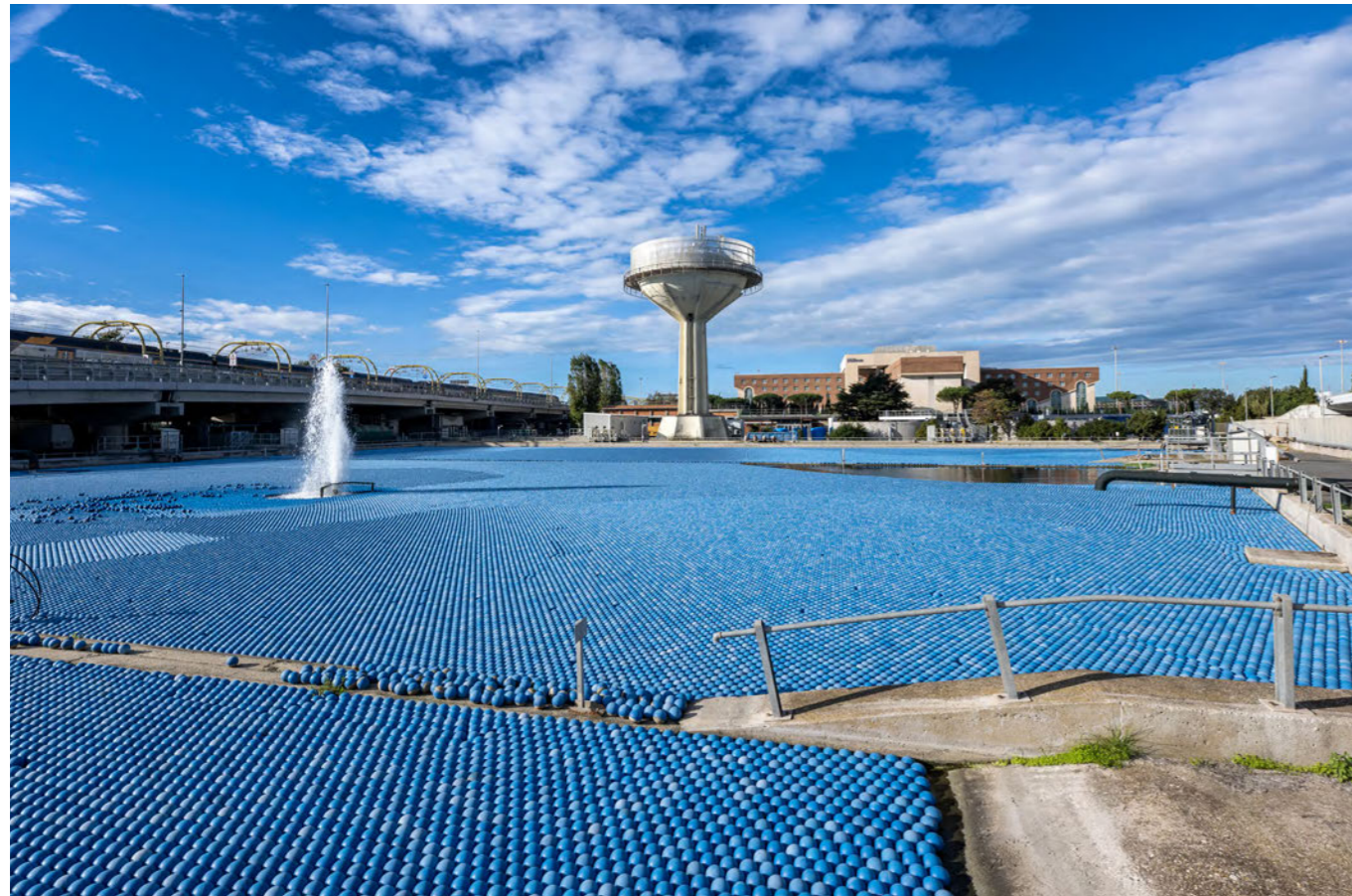
Level Transition 4+

Livello di certificazione ACA

INTENSITÀ CONSUMI

19,2

Intensità dei consumi energetici (MJ/Pax)



5.7.2 TUTELA DELLA RISORSA IDRICA

Lo scalo di Fiumicino è caratterizzato dalla presenza di una rete idrica duale che consente di gestire separatamente i consumi per cui è necessario utilizzare acqua potabile da quelli per cui è possibile servirsi di acqua trattata per il riutilizzo.

Nello scalo di Fiumicino, l'acqua potabile viene fornita dal gestore pubblico e distribuita da ADR su tutto il sedime aeroportuale, con un consumo concentrato prevalentemente nei terminal e nelle aree di imbarco. ADR investe annualmente, in maniera significativa, per l'ottimizzazione dei consumi di acqua potabile con costanti interventi di manutenzione straordinaria sugli impianti e sulla rete di distribuzione, secondo i principi di regolazione e controllo delle pressioni e delle portate.

In particolare, nel corso del 2023 è proseguita l'attività di collegamento, tramite nuove condotte sulla rete ADR, d'importanti utenze, precedentemente servite dalla rete Acea, ed è stato ulteriormente implementato il sistema di monitoraggio delle portate in circolo con l'installazione

di misuratori posti sui nodi principali della rete.

In aggiunta, in continuità con quanto già fatto negli anni precedenti con lo scopo della tutela della risorsa idrica, è stata avviata la collaborazione con la società Hera S.p.A., un importante operatore che offre servizi ambientali, per l'ottimizzazione e l'implementazione di un sistema di monitoraggio della rete idrica potabile che, attraverso la distrettualizzazione della rete idrica aeroportuale e la successiva installazione di misuratori di portata "tele-riportati", permetterà un maggiore e tempestivo controllo dei consumi idrici con una conseguente ottimizzazione degli stessi. Negli ultimi anni, nonostante l'aumento di passeggeri e delle superfici delle infrastrutture aeroportuali, si è assistito alla costante riduzione dei consumi di acqua potabile. Gli anni legati alla pandemia da Covid-19 hanno visto, invece, una drastica riduzione del numero di passeggeri con un consistente minor consumo d'acqua.

Il sistema di approvvigionamento di acqua trattata per il riutilizzo aeroportuale ha due fonti distinte: l'acqua proveniente dalla presa a Tevere e quella proveniente

dal depuratore biologico che convergono in un bacino di accumulo denominato "laghetto" di circa 10.000 mc di capacità nominale.

L'acqua subisce un complesso sistema di trattamento e sanificazione prima dell'immissione nelle reti di distribuzione destinate a specifici utilizzi industriali quali impianti termici, impianti antincendio, impianti di irrigazione, scarichi servizi igienici.

Nel 2021 è stato attivato un nuovo impianto di trattamento tramite chiari-flocculazione dell'acqua proveniente dal fiume Tevere, in grado di migliorare la qualità dell'acqua. È stato, inoltre, installato un nuovo sistema di monitoraggio per un controllo continuo dei parametri più significativi delle acque di adduzione, che permette una migliore gestione delle fonti di approvvigionamento in termini di qualità dell'acqua distribuita.

Relativamente alla gestione della risorsa idrica, ADR si impegna a garantire:

- I. il rispetto dei requisiti previsti dalla normativa ambientale vigente per tutti gli scarichi presenti sul sedime aeroportuale dello scalo di Fiumicino. Questi risultano tutti autorizzati dalle Autorità competenti e sono soggetti a visite ispettive periodiche da parte degli Organi di Controllo;
- II. un impiego sempre più diffuso dell'acqua trattata per il riutilizzo, al fine di preservare l'acqua potabile come bene prezioso, in un'ottica consapevole di circolarità dei processi industriali. Per raggiungere tale obiettivo, è indispensabile non solo assicurare portate di approvvigionamento idonee e coerenti con la richiesta aeroportuale, ma anche garantirne standard di qualità per il riutilizzo superiori a quanto previsto dai limiti normativi vigenti. A tal proposito ADR si è dotata di un sistema di monitoraggio basato su soglie di attenzione, "alert", più restrittive di quanto previsto dalla normativa vigente al fine di minimizzare e prevenire eventi critici che potrebbero verificarsi nell'ambito degli scarichi delle acque reflue; tali standard sono stati determinati, per i principali analiti, in base all'analisi storica dei dati registrati e dei trend statistici riscontrati. A ciò si aggiunge, la realizzazione dell'impianto di osmosi inversa dedicato al trattamento delle acque captate dal fiume Tevere o provenienti dal depuratore. Tale impianto costituito da unità successive di filtrazione e disinfezione garantisce degli standard qualitativi molto elevati, per cui tali acque risulteranno perfettamente compatibili con le carat-

teristiche costruttive delle torri di raffreddamento e di tutte le apparecchiature industriali alimentate.

Tra il 2022 e il 2023 è stato, inoltre, sviluppato il collegamento per l'alimentazione degli scarichi dei servizi igienici degli edifici già dotati di rete duale, con la rete di acqua trattata per il riutilizzo al fine di preservare ulteriormente il consumo di acqua potabile.

Grazie a tutti questi interventi e all'approccio volto al miglioramento continuo, nel 2023 si è consuntivato un utilizzo di acqua potabile nello scalo di Fiumicino del 28%, con una diminuzione di 6% rispetto all'anno precedente.

Parallelamente alla realizzazione dell'impianto ad osmosi inversa, ADR sta predisponendo, col supporto di Hera S.p.A. e dell'IRSA - CNR, uno studio relativo all'ottimizzazione della diagnostica della qualità delle acque potabili e trattate per il riutilizzo dello scalo di Fiumicino, al fine di favorirne il riutilizzo ed efficientarne l'impiego. Tale studio ha lo scopo di fornire delle linee guida interne focalizzate sulla frequenza dei monitoraggi, tipologia di parametri monitorati, sviluppo di idonei indicatori per il monitoraggio di situazioni potenzialmente anomale, eventuali azioni correttive da intraprendere in caso di fuori limite ottimizzando l'attuale il Piano di Monitoraggio e Controllo di ADR.

In particolare, la Fase 1 dello studio è stata sviluppata nei primi mesi del 2023 con la collaborazione di Hera S.p.A. ed è stata focalizzata sull'analisi delle attività di monitoraggio attualmente in essere presso lo scalo di Fiumicino nell'ambito delle acque destinate al consumo umano e delle acque industriali. Da giugno 2023, l'IRSA-CNR sta implementando la Fase 2 dello studio, aggiornando, in funzione delle modifiche infrastrutturali e gestionali intervenute presso lo scalo di Fiumicino, quanto già svolto nel 2016 per la rete idropotabile e, contemporaneamente, sviluppando una metodologia risk-based volta a minimizzare ed anticipare possibili criticità ed anomalie relative alla rete industriale.



Principali KPIs — Acqua potabile

28%

Percentuale di acqua potabile rispetto all'acqua totale prelevata FCO

5.7.3 LA GESTIONE DEI RIFIUTI ED ECONOMIA CIRCOLARE

La gestione dei rifiuti

Un aspetto ambientale su cui ADR ha molto investito negli ultimi anni, e che nel tempo ha condotto verso importanti risultati in termini di implementazione di pratiche di circular economy, è la gestione dei rifiuti. Su questo tema gli impegni di ADR sono concreti: dall'avvio di almeno il 5% dei rifiuti a processi di economia circolare entro il 2025, alla riduzione di rifiuti prodotti per passeggero (-5% al 2025).

Nel 2023, nell'aeroporto di Fiumicino sono state prodotte 11.139 tonnellate di rifiuti così suddivise:

- 7.367 tonnellate di rifiuti non pericolosi avviati ad "altre operazioni di recupero";
- 1.588 tonnellate di rifiuti non pericolosi avviati a "riciclaggio".

Il 99,8%³⁰ dei rifiuti prodotti è stato avviato a recupero, risultato conseguito grazie all'efficace sistema di raccolta differenziata porta a porta, ormai consolidato.

Nell'aeroporto di Ciampino, la produzione di rifiuti nel 2023 è risultata pari a 1.146 tonnellate di rifiuti, così suddivise:

- 1.019 tonnellate di rifiuti non pericolosi avviati ad

"altre operazioni di recupero";

- 123 tonnellate di rifiuti non pericolosi avviati a "riciclaggio".

Di tale produzione è stato avviato a recupero il 99,6%, con un significativo miglioramento rispetto all'anno precedente (recupero dell'80%).

La percentuale di rifiuti recuperati nello scalo di Fiumicino è costantemente aumentata negli ultimi anni grazie a interventi sistematici tra cui:

- riconfigurazione dei punti di raccolta dei rifiuti, tutti delimitati in modo da rendere oggettivamente individuabile il soggetto responsabile del conferimento;
- aggiornamento costante del sistema tariffario con costante sviluppo della componente di tariffa che incentiva la corretta separazione dei rifiuti;
- sviluppo del dialogo con i sub-concessionari, attraverso incontri sistematici, per individuare in modo coordinato le azioni di ottimizzazione del sistema di raccolta rifiuti da mettere in campo;
- rafforzamento del sistema di controllo interno con sviluppo di veri e propri audit sulle modalità di conferimento.

Anche nello scalo di Ciampino la tabella riportata nella sezione 9.2.2 Indicatori di performance GRI - Ambiente evidenzia un significativo processo di miglioramento nelle modalità di conferimento dei rifiuti. Gli strumenti utilizzati per ottenere tali risultati ricalcano il percorso seguito a Fiumicino.

Economia circolare

L'impegno di ADR nella riduzione della propria impronta ambientale si concretizza anche nello sviluppo di un approccio sempre più "circolare" alla gestione delle proprie attività. ADR è impegnata nella progressiva riduzione dei rifiuti prodotti, con l'ambizione di massimizzare il riutilizzo, la differenziazione ed il recupero di tutti i rifiuti generati nelle proprie attività.

Tali programmi trovano applicabilità in diversi settori ambientali: dalla gestione rifiuti, alla gestione della risorsa idrica, alla gestione delle terre, delle rocce e del

fresato - prodotti nell'ambito dei cantieri aeroportuali fino al riutilizzo dei beni destinati ad una seconda vita tramite l'attivazione di donazioni.

Al fine di assicurare il recupero degli scarti alimentari prodotti, ADR ha realizzato un grande impianto di auto-compostaggio con una capacità pari a 1.000 tonnellate di rifiuti organici e riutilizzo on-site del compost ottenuto nelle aree verdi aeroportuali. È inoltre in programma l'acquisto di un nuovo impianto di compostaggio per il trattamento degli scarti alimentari prodotti in area land side.

In ambito aeroportuale, il concetto di economia circolare può essere esteso anche ad una gestione sostenibile dei cantieri. Nelle fasi di demolizione e successiva ricostruzione, ADR ha da sempre perseguito una strategia di recupero e riutilizzo dei materiali di scavo e di quelli edili demoliti. Per la gestione dei materiali generati dalle attività di demolizione, all'interno del sedime aeroportuale di Fiumicino sono presenti un impianto di frantumazione degli inerti e uno per la lavorazione degli inerti bituminosi, che hanno consentito nel tempo il recupero di ingenti quantità di materiali che, altrimenti, sarebbero stati inviati a discarica. Tale approccio, sempre più orientato a coniugare i requisiti di sostenibilità, il massimo dell'efficienza nell'impiego delle risorse e la difesa dell'ambiente, ha permesso il riutilizzo di un totale di 3.545,08 ton di materiale, reimpiegato all'interno del sedime aeroportuale per la manutenzione di piste e vie di rullaggio e per la realizzazione di nuove pavimentazioni, così suddiviso:

- 1.905,3 ton di misto granulare riciclato
- 252,8 ton di granulare di asfalto riciclato
- 1.386,9 ton di misto cementato

Questa modalità operativa trova riscontro anche nell'adesione agli standard internazionali dei protocolli LEED® sulla base dei quali, nel rispetto di una serie di vincoli e prescrizioni sempre più stringenti e virtuose, negli ultimi anni sono state progettate, realizzate e messe a regime le nuove infrastrutture aeroportuali: il nuovo Avancorpo del Terminal 1 e la rinnovata area imbarchi A, l'ex molo B totalmente ristrutturato, aperti al pubblico ad aprile 2023 sono stati entrambi realizzati coniugando il design e la tecnologia moderna alle più avanzate performance ambientali ed energetiche e rappresentano gli ultimi importanti traguardi in questo ambito.

Alcuni dei requisiti richiesti dalla certificazione Leed ri-



guardano infatti: l'obbligo di delineare misure preventive da applicare in cantiere per mitigare e contrastare i fenomeni erosivi del suolo ad opera degli agenti atmosferici, l'obiettivo del recupero della quasi totalità dei rifiuti prodotti dall'attività di demolizione e la loro re-immersione degli stessi nel processo produttivo/ costruttivo. In aggiunta, in un'ottica di progettazione responsabile, le nuove infrastrutture sono realizzate utilizzando, in via preferenziale, materiali provenienti da processi di riciclo, riducendo in tal modo i consumi di materie prime e gli impatti provenienti dai processi di estrazione e lavorazione. Un ulteriore vincolo imposto dal protocollo è quello di promuovere l'impiego di materiali ottenuti da risorse locali (regionali), riducendo così di conseguenza anche gli impatti indotti sull'ecosistema dal trasporto.

Numerose sono state le collaborazioni puntuali con varie Onlus e altre associazioni mirate alla lotta allo spreco: ADR si adopera contattando e proponendo in prima persona a scuole locali, istituti di studio e di ricerca, nonché alle unità delle Associazioni di volontariato



Principali KPIs — Rifiuti

0,28 kg/pax

Rifiuti prodotti per passeggero

³⁰ Le percentuali di rifiuti avviati a recupero sono state calcolate senza considerare i rifiuti prodotti dalla manutenzione delle reti, degrassatori, disoleatori, fosse settiche, che per loro natura non possono essere sottoposti ad operazioni di recupero.

e di Protezione civile attive sul territorio, beni aziendali non più necessari, ma ancora in buono stato, che altrimenti sarebbero destinati a discarica. In quest'ottica, ad esempio, a marzo del 2023, è stata portata a termine un'iniziativa di donazione nei confronti dell'Associazione Romana Pro Juventute Tetto ONLUS, un'associazione impegnata in processi di rieducazione e formazione di donne, minori e giovani in condizioni di disagio. L'associazione ha beneficiato a titolo gratuito della cessione di n.13 bancali di tavole di legno provenienti da pedane espositive non più utili per ADR, da utilizzare nell'ambito delle attività di falegnameria, officine e laboratori, promosse dalla Onlus, e che hanno tra gli altri obiettivi anche quello di promuovere, attraverso l'uso di materiali di recupero, lo sviluppo di una sensibilità ecologica e una cultura del riuso e del riciclo.

5.7.4 IMPATTO ACUSTICO

ADR è sistematicamente impegnata a mitigare l'impatto acustico delle operazioni aeroportuali sulle comunità limitrofe agli scali romani. In particolare, nella gestione delle operazioni aeroportuali vi è un sistematico impegno ad utilizzare, per quanto possibile, le infrastrutture aeroportuali situate a ridosso delle aree meno antropizzate: ne è un esempio la chiusura della pista uno nelle ore notturne.

Nel 2023 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 tutte i punti di misura, per lo scalo di Ciampino si ha il rispetto dei limiti acustici per 11 delle 12 centraline di misura installate mentre per la dodicesima, collocata in un punto anomalo dal punto di vista acustico (la dodicesima centralina è collocata su richiesta di ARPA in una zona di "risea" delle curve isofoniche che per loro natura dovrebbero invece avere una forma lineare), si è rilevato un 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. ADR ha realizzato il progetto di risanamento acustico dei plessi scolastici di Ciampino (tra il 2022 il 2023 sono state sottoposte a risanamento 23 scuole, mentre per 4 scuole sono in fase di completamento i lavori di isolamento acustico e per ulteriori 3 scuole è in corso la progettazione degli interventi di risanamento acustico).

A fine del 2022 è stata installata una ulteriore stazione di monitoraggio acustico; con questa ultima installazione l'aeroporto di Ciampino dispone ad oggi di 12 stazioni di rilevamento di proprietà ADR.

5.7.5 TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

L'aeroporto di Fiumicino è situato interamente all'interno del territorio del Comune di Fiumicino, nell'area a sud-ovest della Capitale, da cui dista circa 32 km e confina:

- a nord e ad est, con terreni agricoli, prevalentemente appartenenti alla "Tenuta Maccarese";
- ad ovest, oltre la strada di Via Coccia di Morto, con i centri abitati di Fiumicino, di Focene e di Fregene;
- a sud, oltre l'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino, con la Zona Industriale L23, con la zona archeologica del "Porto di Traiano" e con il centro abitato del Comune di Fiumicino.

L'area è quindi un ambito territoriale fortemente urbanizzato in cui esistono ancora aree caratterizzate da indubbio valore ambientale e di vaste aree agricole, risultato dalle opere di bonifica di quella che era la pianura pontina.

L'aeroporto di Fiumicino è localizzato all'interno della

Riserva Naturale del Litorale Romano, anche se non è parte integrante della stessa, che comprende zone ad alto valore naturalistico ed archeologico.

Nella tabella di seguito sono riportate le zone considerate patrimonio ambientale da tutelare che riguardano quattro siti Natura 2000 presenti nelle vicinanze.

Tipo	Codice Rete Natura 2000	Nome	Distanza minima dall'area aeroportuale
SIC/ZPS	IT6030026	Lago di Traiano	100 m
SIC	IT6030023	Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto	50 m
SIC	IT6030024	Isola Sacra	~ 2,5 km
SIC	IT6030025	Macchia Grande di Ponte Galeria	3,5 km

L'aeroporto di Roma-Ciampino, intitolato a Giovanni Battista Pastine, è situato all'interno del territorio dei Comuni di Ciampino (per circa un quarto dell'area complessiva) e Roma (per i rimanenti tre quarti), nell'area a sud-est della Capitale lungo la via Appia a poca distanza dal Grande Raccordo Anulare ed a soli 15 km dal centro di Roma. Il sedime attuale dello scalo è di 228 ettari, ed è delimitato:

- ad est, da insediamenti abitativi di tipo edilizio misto, con densità abitativa variabile tra 26 e 123 abitanti per edificio, per un totale di circa 12.000 abitanti entro un raggio di circa 1,5 km rispetto al sedime aeroportuale;
- a nord, dal Galoppatoio dell'ippodromo delle Capannelle;
- ad ovest, da insediamenti di carattere misto, tra cui alcune cave e aree ad uso agricolo, che hanno saturato

l'esigua fascia di terreno tra l'aeroporto e la Via Appia;

- a sud, dalla SP 127 – Strada dei Laghi.

L'area su cui insiste il sedime aeroportuale di Ciampino è parte dell'Agro Romano, vasta area rurale in parte pianeggiante e in parte collinare che si estende attorno alla città di Roma. L'area su cui sorge l'aeroporto viene quindi a trovarsi in un territorio fortemente urbanizzato, nel quale esistono ancora zone caratterizzate da indubbio valore ambientale, in virtù di una residuale presenza di caratteri originari e di potenzialità da valorizzare e tutelare sia dal punto di vista naturalistico, che storico, paesaggistico e socioculturale.

L'ubicazione del sedime aeroportuale e le attività svolte rendono quindi possibile l'interazione con alcune aree di valore naturalistico, ricomprese nella rete di protezione Natura 2000. Tali siti sono riportati nella tabella seguente.

Tipo	Codice Rete Natura 2000	Nome	Distanza minima dall'area aeroportuale
SIC/ZPS	IT6030038	Lago di Albano	8,5 km
SIC	IT6030039	Albano (Località Miralago)	9,4 km

All'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dell'aeroporto di Fiumicino, ADR esegue attività di monitoraggio dell'avifauna al fine di:

- I. descrivere la comunità ornitica presente nelle aree intorno all'aeroporto, indagando presenza, abbondanza e andamento mensile delle specie di uccelli, con particolare riguardo alle specie potenzialmente pericolose per la sicurezza aerea;
- II. approfondire la situazione della specie Gabbiano reale (*Larus michahellis*), valutata come la specie più pericolosa, in termini di dimensioni e tipologia di comportamento gregario, per la sicurezza aerea nell'aeroporto di Fiumicino e tra le specie più pericolose in assoluto per la navigazione aerea.

Considerati gli obiettivi specifici del monitoraggio, l'area di studio corrisponde all'area intorno al sedime aeroportuale compresa all'interno di un buffer di 6,5 km di raggio dalle recinzioni perimetrali dell'aeroporto. Tale area presenta caratteristiche di elevata eterogeneità ambientale, comprendendo differenti categorie vegetazionali, in particolare, tre le più rappresentate: aree agricole, aree a vegetazione arbustiva, boschi e pinete, aree umide e costiere, zone urbanizzate.

All'interno di tale contesto territoriale sono state individuate 10 stazioni di rilevamento, per lo studio della comunità ornitica. Per la caratterizzazione della comunità ornitica sono stati calcolati i parametri descrittivi della composizione e struttura della comunità stessa. Si è osservato che tra le tipologie ambientali indagate,

l'area umida corrispondente alle "Vasche di Maccarese" mostra i più alti valori di numerosità di specie, oltre al maggior numero di specie inserite nell'allegato I della Direttiva Habitat e nella lista rossa degli uccelli nidificanti in Italia.

Oltre ai limicoli, in questa area sono presenti alcuni anatidi che rientrano nelle categorie di minaccia stabilite dalla IUCN e perciò di particolare interesse conservazionistico. Inoltre, alcune specie (*Anas crecca*, *Anas clypeata*, *Circus aeruginus*, *Passer montanus*, *Passer italiae*, *Platalea leucorodia*) osservate durante il lavoro di monitoraggio rientrano nelle categorie di minaccia dell'attuale Lista Rossa Nazionale 2011 degli uccelli nidificanti in Italia.

Infine, ADR ha avviato le attività propedeutiche alla realizzazione di interventi finalizzati alla conservazione della diversità entomologica, in specie degli insetti pronubi. Considerando che gli insetti svolgono un ruolo fondamentale per la riproduzione delle piante e sono parte integrante delle catene trofiche, conservare la diversità entomologica è una condizione fondamentale per il mantenimento della diversità vegetale e dell'integrità dell'ecosistema nel suo complesso.

Gli interventi prevederanno la realizzazione di composizioni a macchia nelle aree verdi e dei Beehotel dedicati ad attrarre insetti impollinatori. Oltre a contribuire alla conservazione della biodiversità, tali interventi hanno l'obiettivo di stimolare maggiore consapevolezza e conoscenza nei cittadini e nel personale aeroportuale sull'importanza che possono rivestire questi interventi a verde nello svilupparsi di una maggiore biodiversità.

5.8 Customer Experience

5.8.1 QUALITÀ DEL SERVIZIO

L'aeroporto di Roma-Fiumicino si afferma da anni come il miglior aeroporto europeo ed uno dei migliori al mondo in termini di qualità del servizio.

La politica della Qualità rappresenta l'impegno di ADR nel garantire la qualità dei servizi erogati e nel verificare costantemente la soddisfazione dei propri clienti.

Gli elementi cardine su cui è fondata la politica della Qualità sono:

- centralità del cliente;
- ricerca dell'eccellenza;
- innovazione
- miglioramento dei processi;
- trasparenza;
- centralità delle risorse umane.

ADR si impegna a garantire ai passeggeri servizi di eccellenza, in linea con i migliori standard internazionali. Il Gruppo mette in campo tutti gli strumenti disponibili per interagire con i suoi clienti e misurare il livello dei servizi che vengono loro offerti, attraverso un sistema di monitoraggio costante (certificato UNI EN ISO 9001 dal 2007) delle performance erogate ai passeggeri, basato su tecniche statisticamente definite, secondo quanto stabilito dalla circolare ENAC GEN 06.

In particolare, ADR effettua:

- sondaggi ai passeggeri per verificarne il livello di soddisfazione e analizzarne le esigenze ed aspettative;
- controlli oggettivi per verificare le prestazioni effettivamente erogate ai passeggeri e confrontarle con standard nazionali/internazionali, performance passate o indicatori;
- partecipazione a programmi di benchmarking e rating internazionali per conoscere il posizionamento di ADR rispetto agli aeroporti competitor e identificare gli aeroporti best in class sugli indicatori di servizio che incidono sull'esperienza del passeggero;
- interventi continui di adeguamento e riqualifica

delle strutture aeroportuali per soddisfare l'evoluzione delle esigenze dei clienti;

- "piani qualità" per l'identificazione e realizzazione di nuove iniziative volte a mantenere eccellenti livelli di servizio e migliorare la customer experience, in linea con l'evoluzione delle necessità dei passeggeri individuate attraverso il monitoraggio dei KPI, l'ascolto del cliente, il benchmarking con gli aeroporti internazionali, lo scouting di soluzioni innovative messe a disposizione dal mercato.

L'avanzamento di tutte queste attività, volte al miglioramento dell'esperienza dei passeggeri, è oggetto di incontri periodici con gli Stakeholder interni ed esterni ed ENAC.

Attraverso la Carta dei Servizi, che recepisce la normativa ENAC e viene aggiornata ogni anno mediante un processo che vede coinvolti tutti i soggetti interessati ai processi aeroportuali, si propongono indicatori di qualità per ogni tipologia di passeggero, con lo scopo di fornire informazioni sul livello di servizio raggiunto e sugli obiettivi di miglioramento per l'anno in corso.

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:

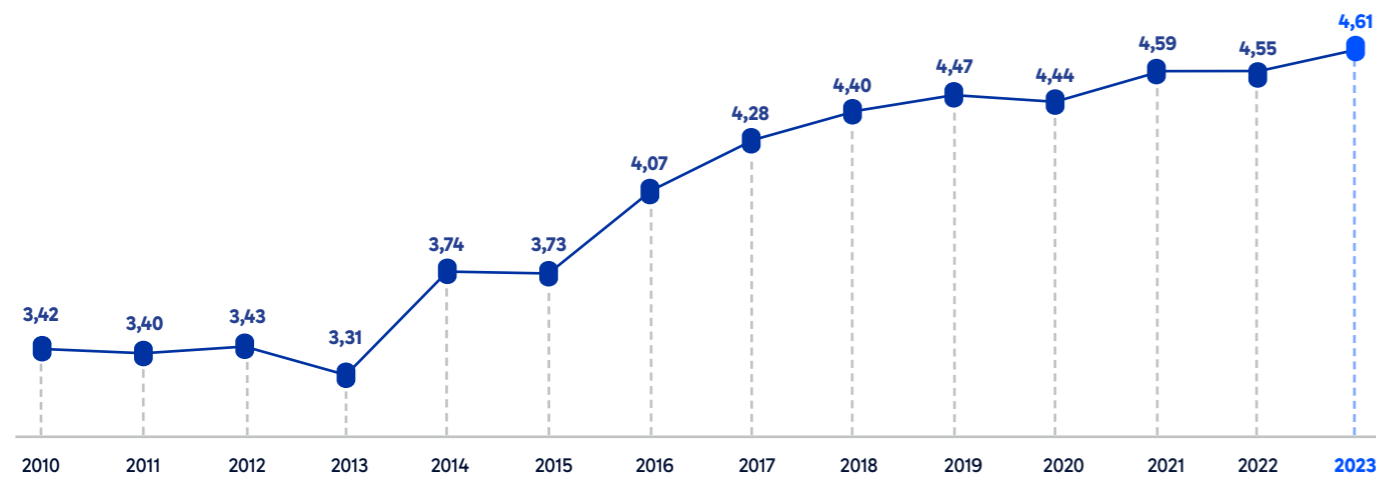
- misurazioni performance operative
- sondaggi;
- canali di ascolto;
- misurazione del NET Promoter Score (NPS);
- benchmarking e rating internazionali (si veda grafico che segue).

★ Principali KPIs — Soddisfazione passeggeri

4,6

Score più recente dell'Overall Satisfaction (FCO)

GRAFICO 12 - Survey ACI World – Airport Service Quality. Indice Overall Satisfaction 2010-2023 (FCO)³¹ Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente)



Nelle schede seguenti si presentano i risultati, per l'anno 2023, relativi ai principali indicatori di qualità del

servizio contenuti nella Carta dei servizi Fiumicino e Ciampino:

TABELLA 45 - Principali indicatori Qualità del servizio di Fiumicino

FIUMICINO	U.M. ³²	2023
Attesa in coda al banco check-in common per voli non sensibili	Tempo 90% dei casi	9,6
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	23,5
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Schengen	Tempo 90% dei casi	28,3
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Extra-Schengen (narrow body)	Tempo 90% dei casi	29,3
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Extra-Schengen (wide body)	Tempo 90% dei casi	45,5
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	% voli puntuali sul tot. voli in partenza	67,5
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	97,4
Percezione sul comfort dell'aeroporto nel complesso	% passeggeri soddisfatti	96,1
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% passeggeri soddisfatti	97,2
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% passeggeri soddisfatti	95,1
Percezione del tempo di attesa al check-in	% passeggeri soddisfatti	93,8
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza	% passeggeri soddisfatti	96,8

³¹ Fonte: 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.

³² In 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.

TABELLA 46 - Principali indicatori Qualità del servizio di Ciampino

CIAMPINO	U.M. ²	2023
Attesa in coda al banco check-in	Tempo 90% dei casi	10,3
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano	Tempo 90% dei casi	4,1
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on	Tempo 90% dei casi	20,3
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	% voli puntuali sul tot. voli in partenza	75,1
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	93,4
Percezione sul comfort dell'aeroporto nel complesso	% passeggeri soddisfatti	90,4
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% passeggeri soddisfatti	93,9
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% passeggeri soddisfatti	93,9
Percezione del tempo di attesa al check-in	% passeggeri soddisfatti	96,4
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza	% passeggeri soddisfatti	94,0

Controllo della qualità dei servizi sugli spazi sub-concessi

Il rafforzamento del processo di gestione e controllo degli spazi sub-concessi, in ottica di Sostenibilità, passa, per quanto concerne il sistema di miglioramento continuo, attraverso il Piano dei controlli trimestrali attivo per la verifica del rispetto dei comportamenti dei sub-concessionari negli spazi affidati e dello stato di conservazione degli spazi (effettuati attraverso un sistema programmato di ispezioni). Inoltre, vengono effettuati specifici controlli anche in riferimento a temi ambientali su aspetti condivisi con la funzione aziendale specialistica.

Nel 2023 la BU Commercial ha effettuato quattro campagne ispettive trimestrali sulle proprie subconcessioni, con esecuzione di 3.928 ispezioni sul campo per la verifica degli aspetti legati principalmente ai comportamenti del personale della subconcessionaria, della safety sui luoghi di lavoro e di tematiche ambientali. Non sono emerse problematiche significative e tutte le diverse non conformità 'minor' sono gestite nell'ambito del processo di miglioramento continuo atte a chiuderle in maniera definitiva.

Nel 2023, l'ente Health & Safety ha effettuato 196 ispezioni sul perimetro delle subconcessioni commerciali.

In riferimento alle tematiche ambientali, invece, nel

corso del 2023, sono state effettuate, nell'ambito degli spazi sub-concessi commerciali e di real estate, 25 verifiche approfondite di secondo livello, di cui 14 verifiche relative alle attività di Retail e F&B.

Al fine di stimolare comportamenti ambientali virtuosi da parte dei sub-concessionari, ADR ha elaborato un "Vademecum ambientale", all'interno del quale sono riepilogati gli indirizzi e le buone pratiche da attuarsi negli spazi sub-concessi in riferimento ai temi ambientali individuati nelle "Nota Informativa Ambientale", e l'ha condiviso, nel 2021, con tutti i sub-concessionari. Dal 2022 il Vademecum ambientale è anche allegato ai nuovi contratti F&B e Retail.

Principali KPIs — Tempi di attesa

ATTESA FCO

4,26 min

Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano

ATTESA CIA

4,61 min

Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano

Per quanto concerne, invece, la qualità del servizio percepita dal passeggero all'interno dei punti vendita Retail e F&B, questa viene misurata attraverso visite periodiche effettuate attraverso società di Mystery Client che giudicano tutti gli aspetti che influenzano la customer experience.

Mensilmente i risultati dei Mystery vengono condivisi con i Retailer per individuare eventuali azioni correttive relative alle visite che hanno ricevuto un giudizio negativo. Insieme ai risultati della singola visita, il Retailer riceve anche il ranking dell'andamento delle visite Mystery di tutti i punti vendita della galleria commerciale.

La qualità del servizio passa anche attraverso il monitoraggio del rispetto degli SLA contrattuali. In ambito food & beverage sono stati inseriti quattro parametri:

- I. tempo di attesa cassa;
- II. tempo di attesa banco;
- III. tempo di sbarazzo banco;
- IV. tempo di sbarazzo tavolo.

5.8.2 LE INIZIATIVE

In linea con gli anni passati e tenuto conto delle nuove esigenze dei passeggeri, anche nel 2023 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 in modo fluido, rapido e sicuro attraverso l'automatizzazione dei processi operativi e l'ottimizzazione delle risorse, 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 2023, 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 2023 sono state rilasciate nuovi spazi a disposizione dei passeggeri in particolare:

- l'ampliamento area Schengen (c.d. "Piazza") con una ulteriore porzione dotata di colonne ledwall iconiche a doppia altezza con lo scopo di accogliere nella porzione centrale pagine con informativa su voli e nelle porzioni superiori e inferiori comunicazioni al passeggero, sedute munite di prese di ricarica e work station;
- il molo A31-52 (ex-molo B), inaugurato il 13/04 ed operativo dal giorno successivo, è un'area di 22.000 m2, su due livelli, dotata di 12 gate a contatto e di 10 gate remote completamente ristrutturate ed in linea con i nuovi e più moderni canoni estetici e di design. Tutte i gate sono dotati di monitor ledwall riportanti informazioni sul volo e sulla destinazione. La struttura risulta certificata Leed Gold ³³. L'area è inoltre dotata di: sedute munite di prese di ricarica; aree work; kids corner, e di smoking cabin; oltre che di ulteriori servizi al passeggero e punti F&B;
- l'area di imbarco A21-27 (ex AIC qt.2), completata a giugno e operativa dal 3/10 con 7 gate remote anch'esse corredate di ledwall su ogni gate riportante dettagli sul volo e sulla destinazione;
- l'ampliamento della galleria commerciale della sezione centrale dell'area di imbarco "A" in direzione dell'area d'imbarco A21-27. La galleria commerciale culmina con un ledwall che mostra informazioni aggiornate sui voli, pensato per essere corredato di banco info di successiva installazione;
- l'estensione del piano rialzato del T1, inaugurato il 5/07, con l'ampliamento dell'offerta F&B, e con l'ac-

centramento delle sale lounge T1 rispetto all'area d'imbarco A;

- la porzione aggiuntiva della sala di riconsegna bagagli del T1 (3/05) con contestuale messa a disposizione dei passeggeri di ulteriori 3 nastri di riconsegna bagagli, e successivo ampliamento dell'area di circolazione.

Inoltre, sono state effettuate le seguenti installazioni airside:

- in area controllo passaporti emigration (partenze) è stato rilasciato l'assetto definitivo della frontiera con l'installazione di ulteriori 12 nuovi Egates dedicati ai passeggeri Third Country Nationals (TCN) e di 4 cabine doganali;
- in area riconsegna bagagli T3 sono stati resi operativi 4 nastri con una nuova configurazione che favorisce il recupero del bagaglio da parte dei passeggeri. Nella sala riconsegna del Terminal 3 è stata realizzata anche un'area pet dedicata ai passeggeri in arrivo;
- nell'area di imbarchi E31-44 sono stati resi disponibili nuovi punti F&B.

Nell'area landside nel corso del 2023 sono stati effettuati i seguenti interventi per l'erogazione del servizio al passeggero:

- nella hall check-in del T1 è stato ampliato il varco dedicato a voli diretti per Stati Uniti, sia in termini di area calpestabile, sia in di macchine radiogene (RX) disponibili (incremento di una ulteriore linea di controllo);
- in area controlli sicurezza per voli diretti verso gli Stati Uniti ed Israele del T3 sono state rilasciate 11 linee con macchine radiogene RX;
- nell'area arrivi del T1 è in corso la realizzazione della c.d. "Newton Room", un'area pensata per accogliere studenti e favorire l'istruzione su tematiche tecniche;
- Nella hall check-in del T1 tutti gli apparati ai controlli di sicurezza risultano sostituiti con l'innovativo standard Eds C3, che consente di mantenere tablet e computer, nonché i liquidi, anche oltre i 100ml, in valigia durante i controlli, mentre nella hall check-in del T3 sono state avviate le sostituzioni delle macchine per i controlli sicurezza con l'introduzione degli innovativi apparati Eds C3. Inoltre, a partire dal 26/03, sono state installate due ulteriori linee RX.
- nella hall check-in del T3 sono state rilasciate le

isole di banchi check-in come segue:

- rilascio della semi-isola L (lato sinistro) con un incremento di 19 banchi (5.05);
- rilascio dell'isola B con un incremento di 24 banchi (1/07);
- rilascio dell'isola A con un incremento di 24 banchi (1/08);
- Al piano rialzato del T3 è stata ristrutturata l'area delle biglietterie delle compagnie aeree e dell'ufficio carte d'identità al volo.

Nelle aree esterne ai terminal nel corso del 2023 sono stati effettuati i seguenti interventi:

- realizzazione di un parcheggio Kiss&Go partenze T1, con capienza di oltre 100 stalli, che consente la sosta gratuita per 45 minuti, per favorire gli accompagnatori dei passeggeri;
- rinnovamento dell'area dedicata a bus terminal, al fine di rendere la stessa maggiormente individuabile e confortevole. A tale scopo è in corso un ulteriore ammodernamento tramite la realizzazione un nuovo gruppo bagni addizionale nell'area.

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 A21-27 e E1-8 sono stati implementati piccoli corner gioco corredati di sedute diversificate, in continuità con quanto realizzato per playground di maggiori dimensioni nel corso del 2022. Sono stati integrati 4 ulteriori biliardini: (i) in riconsegna bagagli T3; (ii) nell'area centrale airside degli imbarchi E; (iii) in area di imbarco A31-52; (iv) in area di imbarco A61-83; e sono stati corredati di calpestabili in continuità con quanto già realizzato presso l'area di riconsegna bagagli del T1.

Allo scopo di rendere più agevole la permanenza in aeroporto delle famiglie con bambini sono stati acquistati e messi a disposizione dei passeggeri passeggini ad uso libero e gratuito. Inoltre, sono stati introdotti carrelli portabagagli anche nelle aree airside.

In ottica di miglioramento dell'esperienza del passeggero, sono stati introdotte delle smoking area da esterno per circoscrivere le zone in cui i passeggeri possono fumare, in modo da ridurre i cattivi odori procurati dal fumo in prossimità degli ingressi dei terminal e migliorare pulizia e decoro delle aree comuni circoscrivendo

³³ Il LEED® è un programma di certificazione volontario che può essere applicato a qualsiasi tipo di edificio (sia commerciale che residenziale) e concerne tutto il ciclo di vita dell'edificio stesso, dalla progettazione alla costruzione. LEED promuove un approccio orientato alla sostenibilità, riconoscendo le prestazioni degli edifici in settori chiave, quali il risparmio energetico ed idrico, la riduzione delle emissioni di CO2, il miglioramento della qualità ecologica degli interni, i materiali e le risorse impiegati, il progetto e la scelta del sito. Sviluppato dalla U.S. Green Building Council (USGBC), il sistema si basa sull'attribuzione di "crediti" per ciascun requisito. La somma dei crediti costituisce i 4 livelli di certificazione: base, oro, argento, platino.

delle aree apposite. Queste aree, peraltro, sono pensate non solo per offrire comfort al fumatore, ma anche per essere sostenibili, grazie all'inserimento di piccoli pannelli fotovoltaici installati sulle relative coperture per le aree di quota partenze esposte ad irraggiamento.

Coerentemente con l'impegno di ADR in tema di innovazione, è stato ampliato il perimetro di utilizzabilità della web-app di indoor navigation mappando le aree a quota arrivi ed esterne, comprensive di stazione, nonché i flussi transiti e terminanti.

In ottica di sostenibilità e con riguardo ai passeggeri sono stati attivati 2 banchi check-in ITA Airways all'interno della stazione di Fiumicino (servizio "FCO Connect") per incentivare l'intermodalità treno-aereo. Inoltre, sono state rese fruibili colonnine di ricarica per auto elettriche dislocate lungo la viabilità di arrivi e partenze, in corrispondenza degli stalli Kiss&Go, nonché all'interno del parcheggio multipiano B. Infine, è stata avviata l'attività di installazione di beverini all'interno dell'aerostazione di Fiumicino.

Tra le ulteriori fonti di intrattenimento, nonché promozione culturale, per i passeggeri che transitano nello scalo di Fiumicino, si possono citare le esposizioni di diverse opere d'arte che si sono susseguite e aggiunte alle installazioni già presenti. Nello specifico sono stati esposti presso il terminal:

- il "Salvador Mundi" di Gian Lorenzo Bernini, dal 12/04 al 31/08;
- la Balena di Marcantonio, primi 4 mesi del 2023;
- il "Rinoceronte" di Marcantonio dal 12/09;
- "Vertigine" di Manuel Felisi, da dicembre.

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 Egates 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) così da garantire il massimo comfort e la fruizione dei servizi offerti nei terminal, per i quali ADR Assistance ha messo a disposizione del proprio personale sedie a ruote motorizzate ed è in corso di sperimentazione il servizio per l'erogazione di sedie a ruote ad uso libero e gratuito per i passeggeri in area Schengen. In ottica di continua innovazione ADR ed ADR Assistance stanno testando sedie a ruote motorizzate a guida autonoma. Inoltre, sono stati rivisti i layout delle aree di accoglienza PRM, allo scopo di renderle più gradevoli, confortevoli e riconoscibili.

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 l'abilitazione degli egates alla lettura delle carte di identità elettroniche per cittadini italiani sia in emigration (solo verso destinazioni selezionate) che in immigration per tutti i voli in arrivo dal 22/11, con la contestuale integrazione della segnaletica sia orizzontale che verticale, l'armonizzazione dei contenuti sugli asset digitali.

Inoltre, al fine di migliorare l'esperienza dei passeggeri: sono state ultimate le installazioni di sistemi di profumazione presso i gruppi bagno del terminal; sono stati realizzati i lavori di sostituzione della pavimentazione dell'area check-in, e sono in corso le attività di sostituzione della pavimentazione nelle ulteriori aree terminal landside.

5.9 Ecosistema

Lo sviluppo dell'aeroporto è regolato secondo quanto riportato nel Contratto di Programma tra ENAC e ADR, con l'obiettivo di garantire, anno dopo anno, un equilibrato rapporto tra le previsioni di traffico passeggeri e movimenti e la capacità di rispondere delle infrastrutture stesse (terminal, piste, piazzali, viabilità), secondo specifici driver che vedono la Sostenibilità come la chiave della crescita e dell'ampliamento infrastrutturale.

Nel rispondere a tale esigenza, il Gruppo ADR, grazie alle proprie attività di business fornisce un importante contributo al Sistema Paese, generando direttamente ricchezza e stimolando la produzione di soggetti terzi, direttamente o indirettamente collegati con la realtà economica del Gruppo, unitamente alla tutela e allo sviluppo del territorio ed alle numerose iniziative culturali avviate.

5.9.1 IMPATTO SOCIO-ECONOMICO DI ADR

Il valore generato e distribuito agli Stakeholder

ADR condivide coi propri Stakeholder il valore economico generato. La quantificazione del valore generato, distribuito e trattenuto è resa possibile dalla riclassificazione del conto economico consolidato³⁴.

Nel dettaglio, il valore economico generato corrisponde ai ricavi da gestione aeroportuale, proventi finanziari e altri ricavi operativi, mentre il valore economico distribuito è il flusso di risorse indirizzato ai propri Stakeholder sotto svariate forme:

- i costi operativi per il consumo di materie prime e materiali di consumo, i costi per i servizi e i costi per il godimento dei beni di terzi rappresentano la ricchezza distribuita ai fornitori;
- i salari e i benefit per i dipendenti corrispondono alla remunerazione dei dipendenti;
- tasse, imposte e sanzioni sono valore per lo Stato e la Pubblica Amministrazione, come anche i canoni concessori distribuiti all'Ente Concedente;
- donazioni ed erogazioni liberali ad associazioni di beneficenza, ONG e istituti di ricerca portano ricchezza alla collettività;
- gli oneri finanziari, al netto degli utili su cambi, formano la remunerazione dei finanziatori.

Rispetto all'anno precedente, il valore generato e distribuito è aumentato (rispettivamente del 38% e 49%), con riferimento anche alla ripresa dei volumi di traffico passeggeri.

TABELLA 47 - Valore economico generato e distribuito del Gruppo ADR

COMPONENTE DEL VALORE	UdM	2023	2022	2021
Valore economico generato	€/000	921.996	666.959	529.240
Valore economico distribuito	€/000	644.462	432.895	264.810
Remunerazione dei fornitori ³⁵	€/000	182.694	163.097	123.301
Remunerazione dei dipendenti	€/000	198.748	173.572	121.434
Remunerazione dei finanziatori ³⁶	€/000	147.511	68.201	62.923
Remunerazione della pubblica amministrazione	€/000	115.126	27.992	-42.856
Remunerazione della collettività	€/000	382	33	8
Valore economico trattenuto	€/000	277.534	234.064	264.430

³⁴ Si evidenzia che nel "Valore Economico Generato" non sono inclusi i ricavi per servizi di costruzione; tali ricavi, secondo il modello contabile IFRIC 12, rappresentano il corrispettivo per i servizi di costruzione di opere autofinanziate e sono valutati al fair value, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni); coerentemente i relativi costi per servizi di costruzione non sono stati inseriti nel "Valore Economico Distribuito", con riferimento anche al Costo del lavoro. Il valore economico trattenuto è calcolato come differenza tra il valore generato e quello distribuito.

³⁵ Si noti che la presente remunerazione si riferisce alle sole forniture in conto d'esercizio. Sono pertanto escluse quelle in conto capitale.

³⁶ Include la distribuzione di un acconto sui dividendi 2023 in favore degli azionisti.

L'impatto diretto, indiretto e indotto di ADR

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 2023 ADR ha svolto un'analisi d'impatto 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 connessi 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 tavole Input-Output dell'ISTAT relative all'economia italiana, 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.

Lo studio si basa su un "vettore di impatto", che è stato costruito partendo dalla stima delle posizioni lavorative direttamente associate alla presenza degli aeroporti di

Roma. È stato possibile realizzare vari approfondimenti di tipo settoriale, verificando ad esempio le dinamiche legate alla produttività del settore del trasporto aereo alla luce della crisi determinata dalla pandemia di COVID-19, con le conseguenti ricadute occupazionali.

Nel complesso, gli effetti connessi alle attività caratteristiche si traducono in oltre 30 miliardi di euro di produzione e 13 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 160.000 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 12 miliardi di euro nel 2023, di cui il 32% attivato direttamente, il 22,7% indirettamente e il 45,3% in maniera indotta. In totale sono oltre 225 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 92 mila addetti).

Complessivamente gli effetti derivanti dall'attività caratteristica e dal turismo generano in Italia un valore della produzione totale di 55 miliardi di euro ed un valore aggiunto pari a 24,5 miliardi di euro, di cui il 32,3% di tipo diretto, il 24,2% indirettamente, il 43,5% 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 34% del valore aggiunto complessivo. Si stima che il valore aggiunto diretto attivato dalla presenza degli aeroporti di Roma, pari a 7,9 miliardi di euro, valga il 4,1% del Valore Aggiunto del PIL della Regione Lazio.

Principali KPIs — Impatto

24.509.328

Valore Aggiunto totale generato (€/000)

388.183

Occupazione totale generata dagli aeroporti di Roma (N.)

TABELLA 48 - Valore Aggiunto totale generato dagli aeroporti di Roma nel 2023

(Migliaia di euro)	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	Peso %
Agricoltura	0	256.634	316.774	573.407	2,3%
Industria	76.058	1.203.151	1.426.564	2.705.773	11,0%
Costruzioni	7.222	124.361	146.547	278.130	1,1%
Commercio	705.792	592.938	1.728.992	3.027.722	12,4%
Trasporti - logistica	3.519.093	467.052	618.291	4.604.436	18,8%
Turismo - ristoraz.	2.670.303	427.376	790.171	3.887.851	15,9%
Serv. imprese	101.758	1.722.177	1.594.803	3.418.738	14%
Serv. per l'abitare	10.676	628.563	2.812.405	3.451.643	14,1%
Serv. persone	823.781	516.953	1.220.895	2.561.629	10,5%
Totale	7.914.684	5.939.204	10.655.440	24.509.328	100,0%

La presenza degli aeroporti romani consente inoltre di attivare più di 388 mila posizioni lavorative, di cui il 32,4% direttamente e il 24% indirettamente tramite la catena di fornitura e la restante quota grazie all'attivazione del circuito dei redditi-consumi. Questi valori sono anche frutto di un ritorno all'occupazione pre-co-

vid sullo scalo di Fiumicino, mentre per lo scalo di Ciampino si risente del Decreto Ministeriale 345/2018 per l'abbattimento del rumore in zona aeroportuale che ha imposto la riduzione dei movimenti commerciali, da 100 movimenti al giorno a 65.

TABELLA 49 - Occupazione generata dagli aeroporti di Roma nel 2023 (posizioni)

(posizioni — headcount)	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	Peso %
Agricoltura	0	10.624	13.148	23.772	6,1%
Industria	917	12.788	13.842	27.548	7,1%
Costruzioni	150	2.583	3.044	5.777	1,5%
Commercio	16.731	9.419	33.345	59.496	15,3%
Trasporti - logistica	16.505	6.857	9.259	32.620	8,4%
Turismo - ristoraz.	80.445	11.687	23.700	115.832	29,8%
Serv. imprese	2.439	30.063	23.493	55.995	14,4%
Serv. per l'abitare	15	883	3.951	4.850	1,3%
Serv. persone	8.501	9.502	44.290	62.294	16,1%
Totale	125.703	94.407	168.073	388.183	100,0%



5.9.2 SUPPLY CHAIN

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 comportamenti 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.

Processo di Approvvigionamento

Il processo di approvvigionamento di ADR si articola in 4 macro-fasi:

1. Scouting

Insieme alle consuete attività di Scouting, ADR nel 2023 ha proseguito nel percorso intrapreso nel 2022, di valutazione del rating ESG del proprio parco fornitori. Nel 2024 darà seguito sia al processo di monitoraggio continuo che alla valutazione di ulteriori standard da adottare.

2. Negoziazione e affidamenti

In fase di negoziazione degli affidamenti, ADR ha introdotto, in ogni contratto di fornitura, specifiche clausole di accettazione del Codice Etico e della Policy Anticorruzione, la cui inosservanza costituisce grave inadempimento agli obblighi del contratto, e specifiche penali su aspetti legati a tematiche di Sostenibilità ambientale e di Health & Safety.

In continuità con il 2022, nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa (EPV) vengono inseriti criteri di valutazione su aspetti di Sostenibilità (ad es.: 1) parità di genere (Women's Empowerment Principles); 2) Decarbonizzazione) che costituiscono elemento distintivo di premialità per i concorrenti più virtuosi.

Nel corso del 2023 è stato effettuato l'aggiornamento dei criteri premianti di gara in coerenza con l'analisi di doppia materialità pertanto, dal 2024, nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa (EPV), vengono utilizzati nuovi criteri di valutazione dei concorrenti che afferiscono alla sfera Environmental (Decarbonizzazione e Rifiuti), Social (H&S, DE&I, welfare, e comunità locali) e Governance (Organizzazione, Reportistica, Comunicazione e Sustainable Procurement).

3. Esecuzione del contratto

ADR si avvale dello strumento del "Vendor Rating Pre-stazionale" 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 2021 ADR ha anche avviato uno studio finalizzato ad aumentare il set informativo relativo ai fornitori del Gruppo, integrando le valutazioni derivanti dagli audit e dalle verifiche effettuate dalle diverse funzioni aziendali. A valle di questo studio, nel 2022 ADR ha introdotto uno specifico controllo della Compliance legale del fornitore e del suo livello di presidio in merito a tematiche ambientali, sociali, etiche.



Principali KPIs — Fornitura

340

Fornitori del gruppo ADR valutati/qualificati secondo criteri di sostenibilità (N.)

96%

Percentuale di spesa per fornitura Italia

Inoltre, nel 2023 è proseguita la sperimentazione del progetto "patente a punti" che, sulla base degli audit effettuati in materia di Health & Safety, ne integra le risultanze nella valutazione delle prestazioni del fornitore in corso di contratto.

4. Follow up

Il follow up nasce dalla volontà di migliorare costantemente la catena di fornitura e si declina attraverso gli Audit di Sostenibilità su un perimetro di fornitori individuati in base ai seguenti criteri:

- categoria merceologica;
- valore economico degli ordini nell'anno precedente;
- valutazione delle certificazioni ottenute dal fornitore;
- valutazione tramite questionario dell'Albo fornitori.

Nel corso del 2023 sono stati eseguiti 26 assessment ESG sulla sostenibilità dei fornitori critici. Per il 2024

ADR si prefigge di coinvolgere un cluster di fornitori nel programma di sostegno e sviluppo su tematiche ESG.

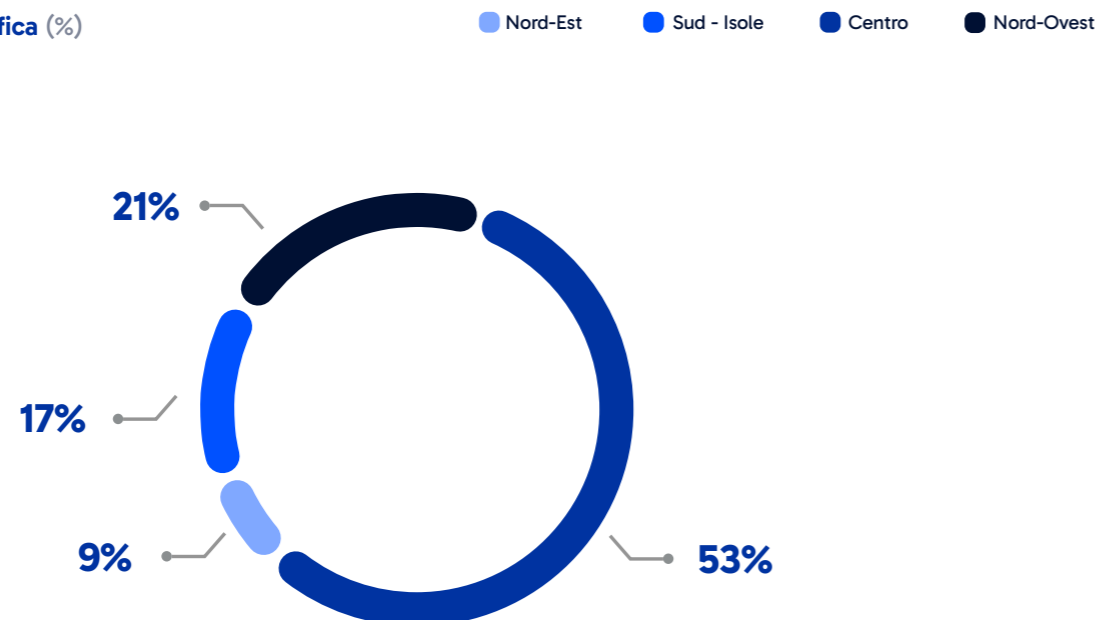
Impatto generato sulla supply chain

Nel corso del 2023, ADR ha approfondito gli impatti socio-economici 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, escluse le partite infragruppo, nel 2023 ammontano a 540 milioni di euro e sono state sostenute per l'88% da ADR S.p.A. e per il 12% dalle società controllate che ricadono nel perimetro dello studio³⁷. In particolare, 289 milioni di euro dell'ordinato sono stati spesi³⁸ nel Centro Italia (di cui il 94% nel Lazio), 112 milioni di euro nel Nord-Ovest (di cui l'86% in Lombardia), 90 milioni di euro nel Sud e nelle Isole (di cui il 40% in Abruzzo) e 49 milioni di euro nel Nord-Est (di cui il 48% nel Veneto).

GRAFICO 13 - Distribuzione della spesa verso i fornitori del Gruppo ADR suddivisi per regioni italiane

Spesa per area geografica (%)



³⁷ Le controllate considerate sono le seguenti: ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Tel S.p.A., Leonardo Energia S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Assistance S.r.l.

Il Gruppo ADR, attraverso i 540 milioni di euro di spese operative e in conto capitale, ha coinvolto 1.079 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, ca. l'80% dei fornitori è classificabile in questa categoria.

5.9.3 TUTELA E SVILUPPO DEL TERRITORIO E DELLE COMUNITÀ LOCALI

ADR si propone di tutelare e supportare il territorio, contribuendo a salvaguardarne l'integrità ambientale e a favorire lo sviluppo sociale e ambientale delle aree in

cui si collocano gli aeroporti della capitale. Nella tabella a seguire sono riportate le attività più significative in merito del 2023.

TABELLA 50 - Iniziative del Gruppo ADR per la tutela e lo sviluppo del territorio

TUTELA E SVILUPPO SOCIALE E AMBIENTALE

- Sviluppo di progetti legati alla riqualifica e alla tutela ambientale;
- definizione di progetti legati all'accessibilità e viabilità locale;
- lancio di campagne dedicate all'inclusione e alla valorizzazione dell'unicità delle persone;
- iniziative focalizzate su arte, cultura e sensibilizzazione ambientale;
- avvio di progetti con le scuole del territorio;
- elaborazione e lancio di attività di ascolto delle comunità locali di riferimento (Fiumicino e Ciampino) attraverso strumenti digitali (surveys/adv) e campagne "grassroots" sul territorio.

L'impegno del Gruppo ADR nei confronti delle realtà locali e di Roma, Fiumicino e Ciampino, città in cui gli aeroporti si collocano e con cui ADR mantiene un dialogo attivo e costante, è testimoniato da significative iniziative portate avanti in diversi ambiti.

Per quanto concerne il proficuo dialogo tra ADR e le Istituzioni locali, a valle dell'elezione di fine maggio si è instaurato un positivo confronto con il nuovo sindaco e

i principali assessori della nuova Giunta del Comune di Fiumicino, sui temi di particolare interesse del territorio, mentre è proseguita la positiva interazione con il Comune di Ciampino circa le numerose azioni compiute da ADR nell'ambito dell'implementazione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale e sullo sviluppo di attività congiunte dedicate ai giovani e al territorio, nonché in ambito di sostenibilità sociale e ambientale.

³⁸ La ripartizione delle spese del Gruppo ADR per regione si basa sulla collocazione geografica della sede operativa dei fornitori attivati dalle società del Gruppo ovvero, se non disponibile, su quella legale.

TABELLA 51 - Iniziative del Gruppo ADR per la tutela e lo sviluppo delle comunità locali

TUTELA E SVILUPPO DELLE COMUNITÀ LOCALI

- Sviluppo del progetto legato alla creazione della nuova pista ciclabile, che porterà benefici al territorio sia in termini di accessibilità sia di sostenibilità;
- redazione di specifici progetti di piantumazione e riqualificazione ambientale relativi a due parchi pubblici, situati rispettivamente nei Comuni di Fiumicino e Ciampino, individuati in stretta collaborazione con le amministrazioni, in cui, grazie alla collaborazione tra ADR e LS Travel Retail Roma S.r.l., verranno realizzati i suddetti interventi a tutto beneficio delle comunità locali;
- collaborazione con l'Amministrazione del Comune di Fiumicino per il lancio di progetti rivolti alle scuole del territorio: tra questi, la partecipazione attiva di ADR alla sezione tematica "Scienza del Cielo", prima sezione aeronautica per una classe di scuola media, a cui ADR ha offerto la possibilità di visite tematiche in aeroporto e lezioni introduttive sul mondo del trasporto aereo;
- ulteriori iniziative dedicate ai giovani e al territorio: tra queste, il progetto "Outdoor Educational" in collaborazione con Fondazione Benetton e Maccarese S.p.A., che ha visto la partecipazione totale di circa 2.250 bambini e ragazzi ricevendo un feedback positivo da parte delle scuole; organizzazione di una visita dell'aeroporto di Ciampino "G.B.Pastine" di una scuola primaria del territorio; incontro destinato all'istituto aeronautico "Salvo D'Acquisto" di Bracciano, con tour alla sala APOC dell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci"; organizzazione e realizzazione in favore dei cittadini del territorio di numerose visite guidate presso l'aeroporto "Leonardo Da Vinci" in occasione dell'esposizione dell'opera Salvalor Mundi del Bernini;
- diffusione dei valori dello sport e inclusione: nel 2023 ADR ha avviato una collaborazione con l'A.S.D FUTSAL 1926 Fiumicino, sponsorizzandone la squadra di calcio e dando la possibilità alle famiglie meno abbienti di poter iscriverne gratuitamente i propri bambini. Sempre in ambito calcistico, ADR ha sponsorizzato la squadra A.S.D. FUTSAL Ciampino;
- ADR ha supportato l'avvio nel porto di Fiumicino delle campagne di recupero rifiuti dal mare organizzate da OGYRE, denominate "Fishing For Litter" - letteralmente la Pesca dei Rifiuti - tramite le quali i pescatori escono in mare e raccolgono tutto ciò che rimane impigliato nelle loro reti o che trovano durante il loro tragitto. Successivamente, tornano a terra e grazie a dei partner locali i rifiuti che hanno raccolto vengono correttamente smaltiti;
- donazioni a beneficio del territorio (es. interventi a supporto dell'attività svolta da una Onlus locale nei confronti di persone con disabilità e/o soggetti aventi problematiche di adattamento sociale e donazione delle strenne natalizie non ritirate dai dipendenti);
- proficua continuazione del rapporto con Onlus del territorio, precedentemente oggetto di donazione, attraverso una visita dell'aeroporto dedicata ai disabili e alle loro famiglie;
- rafforzamento del dialogo con le istituzioni locali per contribuire o dar vita a nuove progettualità legate ai temi dell'uguaglianza e della parità di genere;
- Progetto "Vite in Transito", collaborazione tra ADR, la Parrocchia di Santa Maria degli Angeli dell'Aeroporto di Fiumicino e la Caritas Diocesana di Roma-Porto Santa Rufina. Si tratta di un servizio di assistenza rivolto ai senza fissa dimora presenti in aeroporto. L'accordo consente ai «senza tetto» che stazionano nello scalo di ricevere un supporto finalizzato all'accoglienza e all'integrazione nella società, recuperando la dignità della propria esistenza, migliorandone le condizioni di vita e favorendo, quando possibile, il ripristino delle relazioni familiari e sociali. Dal 2016 ad oggi sono stati poco meno di 400 i senza tetto che hanno beneficiato dell'efficacia del progetto, ricevendo la necessaria assistenza.

Inclusione

Nel corso del 2023, ADR ha implementato una serie di azioni finalizzate a rafforzare la comunicazione della sua visione rispetto ai temi di inclusione e parità di genere.

TABELLA 52 - Iniziative del Gruppo ADR per l'inclusione e la parità di genere

INCLUSIONE E PARITÀ DI GENERE

- Valorizzazione del logo "ad hoc" per il mese del Pride, dedicato all'inclusione sociale, a giugno 2023.
- Nell'ambito della propria strategia di promozione dei valori di inclusione e uguaglianza e il rispetto delle diversità, il 20 settembre scorso l'aeroporto di Fiumicino ha ospitato presso l'aera di imbarco A del Terminal 1, la Compagnia Stabile del Teatro Patologico che ha portato in scena 10 artisti con disabilità mentali che hanno interpretato la «Medea» di Euripide, in greco antico. La collaborazione con l'Associazione prevede anche l'organizzazione di nuove esibizioni presso lo scalo di Fiumicino e di attività che coinvolgono le scuole del territorio per stimolare una riflessione fra i più giovani, avvicinandoli a queste tematiche e promuovendo una maggiore comprensione delle sfide affrontate dalle persone con disabilità psichiche e fisiche.
- Campagna "#RedSuitcase è per tutti!". Con l'intento di mettere in campo azioni concrete in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, ADR ha lanciato sui propri canali social la campagna #RedSuitcase è per tutti!". Un invito corale che ADR ha voluto rivolgere a passeggeri e al personale del trasporto aereo.

ADR per la cultura

Con l'obiettivo di misurare le esternalità positive generate dalle iniziative culturali proposte in aeroporto, la Società ha avviato un progetto pilota finalizzato ad una valutazione di impatto dei principali progetti svolti nel 2023 e di seguito menzionati. Per fare ciò, sono stati presi a riferimento gli Indicatori Culturali 2030, gli indicatori UNESCO il cui scopo è misurare e monitorare i progressi del contributo della cultura all'attuazione nazionale e locale degli Obiettivi e dei Target dell'Agenda 2030. In particolare, il quadro valuta sia il ruolo della cultura come settore di attività, sia il contributo tra-

sversale della cultura ai diversi SDGs, in un framework concettuale di quattro aree trasversali Ambiente e resilienza, impatti sul Benessere economico, contributo alla Conoscenza e competenze, cultura come leva di Inclusione e partecipazione.

Esaminando le principali iniziative realizzate nel 2023, ispirandosi al framework UNESCO, sono stati elaborati indicatori sintetici che riassumono la valorizzazione degli impatti in termini economici, sociali e ambientali delle progettualità culturali sostenute da Aeroporti di Roma e i cui più importanti risultati sono illustrati a seguire.

PRINCIPALI INDICATORI D'IMPATTO CULTURALE

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • 8 Partner/Sponsor culturali • 17 Fornitori coinvolti per le progettualità analizzate | <ul style="list-style-type: none"> • Circa 3.000 ore di organizzazione dei progetti • Circa 570 mila impression sui Social Media e oltre 220 uscite stampa/media | <ul style="list-style-type: none"> • Circa 26,6 milioni di partecipanti/visitatori • 47% Turisti/visitatori provenienti da altri paesi • 8 visite dedicate a scuole e gruppi |
|---|--|---|

TABELLA 53 - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione e la valorizzazione del patrimonio culturale

Parco Archeologico di Ostia Antica

ADR si impegna 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. Gli spazi aeroportuali ospitano esposizioni di reperti originali provenienti dal Parco e l'ultimo percorso espositivo, intitolato "Uomini e dei a Ostia antica" è stato inaugurato in occasione dell'apertura del nuovo Molo A. Inoltre, nell'area di imbarco E, sono ancora in mostra le opere de "Le immagini del Tempo. L'arte romana e il fluire delle stagioni".

Parco Archeologico del Colosseo

Per la promozione dell'immenso patrimonio archeologico del Parco del Colosseo, la collaborazione è stata confermata anche per il 2023, in particolare per la promozione dell'iniziativa estiva "Venere in musica".

Fondo Edifici di Culto – Ministero dell'Interno

Grazie alla collaborazione con il Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno, è stato possibile ospitare, tra aprile e agosto 2023, presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, il Salvalor Mundi (1679) ultima opera firmata da Giovan Lorenzo Bernini. Nel periodo di esposizione, oltre 6 milioni di visitatori hanno potuto ammirare l'opera realizzata dal Maestro Barocco. ADR ha inoltre assicurato visibilità al progetto "In viaggio con Bernini" promosso sui propri spazi dedicati alla comunicazione istituzionale.

Accademia Nazionale Santa Cecilia

Con l'accordo di sponsorizzazione stipulato con ANSC, ADR intende sostenere le attività artistiche della Fondazione per l'anno 2023, 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 5 esibizioni all'interno dell'aeroporto di Fiumicino di artisti dell'AN-SC. Il 30 novembre scorso, inoltre, presso l'Auditorium Parco della Musica, ADR ha organizzato un evento istituzionale.

“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.

Teatro dell'Opera di Roma

ADR ha sostenuto le attività artistiche della Stagione di Opera e Balletto e della Stagione estiva 2023 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 «Cenerentola», balletto in tre atti con la coreografia e la regia di Rudolf Nureyev, ospitato alle Terme di Caracalla. 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.

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 XVIII edizione in qualità di sponsor tecnico in modalità barter.

RAI Cinema

ADR rinnova la partnership con RAI Cinema anche per l'anno 2023, così da poter offrire al patrimonio culturale cinematografico italiano un'opportunità di visibilità e di diffusione dei propri contenuti. Il 14 novembre ADR ha ospitato la proiezione privata del film di Diabolik – Chi sei? presso il Terminal 5 in esclusiva.

Festival delle Scienze – Fondazione Musica per Roma

ADR ha partecipato in qualità di partner all'attività prodotta dalla Fondazione Musica per Roma “Festival delle Scienze di Roma 2023”. Nel corso di questa XVIII edizione dedicata all'importanza dell'immaginazione e della scienza per poter raggiungere nuovi traguardi nel campo dell'innovazione, davanti ad una platea di studenti delle scuole superiori, l'Amministratore Delegato ha presentato le principali novità e i progressi raggiunti da ADR nel campo dell'innovazione.

“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 nel corso del 2023, 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: è 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.

Nel corso del 2023 ADR ha sostenuto sui propri canali dedicati alla comunicazione istituzionale, numerose campagne promosse da Istituzioni, Enti, Associazioni, Federazioni sportive nazionali e Organizzazioni inter-

nazionali suoi partner, volte a sensibilizzare il grande pubblico a sostegno della valorizzazione del patrimonio culturale e artistico italiani, nonché a favore della diffusione dei valori sociali e dello sport. Fra queste:

TABELLA 54 - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione di iniziative culturali, sociali e istituzionali

Roma Europa Festival

Giunto alla sua 38ª edizione e organizzato dalla Fondazione Romaeuropa, una delle istituzioni di maggior prestigio, in Italia e in Europa, per la promozione e la diffusione dell'arte, del teatro, della danza e della musica contemporanea.

Garante Privacy: “Finalmente un po' di privacy”

In linea con i propri valori aziendali, ADR ha ospitato sui propri canali istituzionali la campagna di sensibilizzazione del Garante per la Protezione dei dati personali, per la difesa dei dati e sui rischi legati all'uso improprio dei dispositivi online e in particolare per la promozione di una maggior consapevolezza in merito a tematiche quali il cyberbullismo.

Ministero del Turismo

Sostegno alla campagna “Italia. Open to Meraviglia” del Ministero del Turismo volta alla promozione delle mete turistiche italiane sui propri canali di comunicazione istituzionali.

World Food Programme

“ShareTheMeal” Sostegno alla campagna di sensibilizzazione alla lotta contro la fame nel mondo attraverso l'app “ShareTheMeal”, sistema di crowdfunding dell'Agenzia delle Nazioni Unite per la donazione di pasti a favore delle popolazioni più povere.

Fondazione INDA - Teatro di Siracusa

ADR ha sostenuto il grande patrimonio artistico e culturale della Fondazione Inda del teatro di Siracusa, diffondendo, tramite il circuito digitale “Digiwelcome”, il calendario della 58ª Stagione di rappresentazioni classiche in programma al Teatro Greco di Siracusa.

Comitato Promotore Candidatura Roma Expo 2030

ADR, impegnata a promuovere il patrimonio culturale e artistico e l'eccellenza italiani, nonché a sostenere il Sistema Paese ha supportato la Candidatura di Roma all'Esposizione universale per il 2030, tramite i propri mezzi di comunicazione.

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli della Sardegna

Campagna a protezione dell'ambiente e volta a sensibilizzare i viaggiatori sul tema della salvaguardia e, in particolare, sul contrasto a un fenomeno, quello di asportare sabbia, ciottoli, conchiglie e altri materiali naturali dalle spiagge della Sardegna e dai loro luoghi d'origine.

Associazione italiana Sclerosi Multipla

Nel corso del 2023, ADR ha sostenuto le campagne avviate dall'AIM “Portraits” e “La Mela” finalizzate allo scopo di informare e sensibilizzare l'opinione pubblica sui sintomi della sclerosi multipla.

Infine, ADR si è impegnata a diffondere gratuitamente sui propri impianti digitali messaggi di natura culturale/istituzionale a favore di Istituzioni e Forze dell'ordine, ONLUS e Organizzazioni internazionali con scopi umanitari tra cui, ad esempio, la FAO per la giornata mondiale dell'alimentazione e Komen per la campagna dedicata alla prevenzione dei tumori al seno.

ADR Per la cultura sportiva

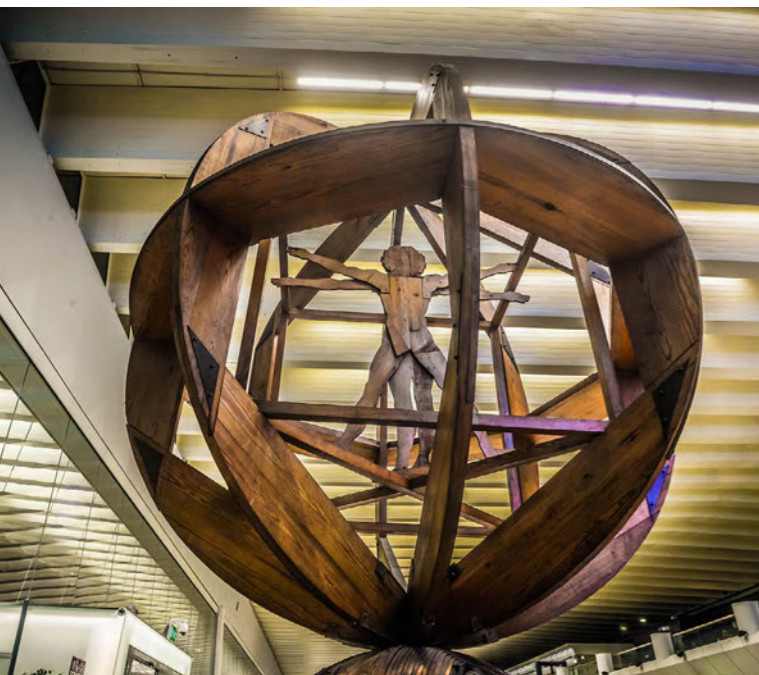
Al fine di promuovere la cultura e i valori dello sport, ADR

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

TABELLA 55 - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione della cultura sportiva

Federugby

In un'ottica di promozione dei valori dello sport e sociali, nel 2023 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.



5.9.4 PROGRAMMI DI PARTNERSHIP

TABELLA 56 - Partnership industriali 2023 del Gruppo ADR



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.



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.



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 - Hydrotreated Vegetable Oil) che consentono una riduzione delle emissioni di CO2 rispetto ai carburanti fossili.



PwC

L'accordo, che rientra nella strategia sulla Sostenibilità e Innovazione di ADR, è volto a valorizzare, da un lato, le competenze e capacità in ambito operations e commerciale che il Gruppo ADR ha sviluppato nel corso degli anni - certificate dai riconoscimenti internazionali conseguiti - e, dall'altro, le competenze tecnico-professionali di PwC in Italia e del suo network specialistico di settore a livello internazionale. La Partnership riprende diversi casi di successo a livello internazionale e si caratterizza principalmente per tre elementi distintivi:

- sviluppo dell'Innovation Hub e dell'ecosistema dell'innovazione di ADR;
- ingresso nel capitale della startup da parte di ADR in un modello strategico di Corporate Venture Capital unico nel suo genere;
- alleanza tra un leader industriale e un player globale nella consulenza direzionale per favorire lo sviluppo commerciale dell'ampio know-how industriale ha sviluppato negli anni ADR.



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.



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.



Ferrovie dello Stato

L'accordo sottoscritto con Ferrovie dello Stato Italiane ha il fine di sviluppare l'intermodalità sostenibile e l'integrazione tra treno e aereo; punta al potenziamento dei servizi di connessione diretta di Alta Velocità tra lo scalo di Fiumicino con le principali città italiane (Napoli/Firenze/Bologna/Pisa...). In particolare, emerge la volontà di sviluppare prodotti integrati treno+aereo mediante l'implementazione di accordi commerciali con vettori aerei su Fiumicino per integrare sistemi di vendita e distribuzione, con anche la possibilità di effettuare le operazioni di check-in e drop-off dei bagagli direttamente in stazione. L'accordo comprende inoltre, nell'ambito dell'Urban Air Mobility, la progettazione e realizzazione di un vertiporto sulla piastrina parcheggi della Stazione Termini di Roma, prevedendo anche di individuare ulteriori spazi idonei per il futuro ampliamento di questo network.



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 + 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
- Rafforzare il processo di trasformazione digitale
- Lavorare sul concetto di "Open Innovation" con stakeholder esterni (come ad esempio startup)



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, l'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.



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 degli ultimi mesi 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.

Ad oggi 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.



Principali KPIs — Partnership

11

Partnership nel 2023 (N.)

5.9.5 PATTO PER LA DECARBONIZZAZIONE

Ad aprile 2022, è stato presentato il Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo, osservatorio promosso da ADR che raggruppa player industriali, stakeholder istituzionali, associazioni, rappresentanti del mondo accademico per definire una roadmap che renda compatibile lo sviluppo della connettività aerea con la tutela dell'ambiente, supportando la transizione e la decarbonizzazione del settore entro il 2050.

Il Patto nasce per supportare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità nel settore del trasporto aereo nel contesto degli SDGs e dell'Agenda 2030 e in tale ambito l'obiettivo di Net Zero Emissions entro il 2050.

Il Patto ha un Comitato di Indirizzo al quale hanno aderito rappresentanti delle istituzioni, delle associazioni di categoria, di grandi aziende italiane e dell'associazionismo per la sostenibilità.

In seguito alla serie di tavoli di lavoro con i membri del comitato d'indirizzo, i risultati della ricerca "La sostenibilità nel comparto del trasporto aereo" sono stati presentati durante il primo Congresso Annuale del Patto che si è svolto il 21 settembre 2022 presso il Terminal 5 dell'aeroporto di Fiumicino, promosso da ADR e con il supporto scientifico del Politecnico di Milano, con il patrocinio del Ministero della Transizione Ecologica, del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile oltre che con il supporto dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac). In tale sede, è stato presentato lo studio del Dipartimento Energy & Strategy Group del Politecnico di Milano e ADR ha avanzato alcune proposte di policy per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica, fini a consentire la necessaria espansione e

sviluppo del trasporto aereo attraverso la definizione di regole certe e obiettivi chiari e vincolanti, concretamente realizzabili attraverso target intermedi.

Ad un anno dalla nascita, nel 2023, il Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo ha acquisito nuove e qualificate adesioni che hanno arricchito di progetti e di operatività le attività del Patto.

Nel gennaio 2023, il Parlamento e la Commissione europea hanno ospitato l'evento "Decarbonizing the Aviation Sector: Aeroporti di Roma presents an Italian best practice", con l'obiettivo di illustrare l'iniziativa del Patto anche a livello europeo.

Successivamente, si sono riuniti tre diversi tavoli di lavoro in cui sono stati coinvolti i membri del Comitato di Indirizzo, le istituzioni, le aziende interessate alle attività del Patto, le Università e gli enti di ricerca, al fine di approfondire le tematiche rispettivamente sulle Infrastrutture Aeroportuali, Aeromobili e Intermodalità.

La discussione nei primi due tavoli di lavoro è stata incentrata sulle misure e le strategie per migliorare la sostenibilità delle infrastrutture aeroportuali e degli aeromobili con l'obiettivo di implementare la roadmap della transizione green del comparto aereo. Mentre i lavori del terzo tavolo si sono focalizzati sugli interventi per rendere il sistema dei trasporti intermodale e sostenibile, come l'Advanced Air Mobility e il biglietto integrato ferro-aria. A conclusione dei tavoli sono stati definiti i contenuti utili alla stesura delle Policy che sono state poi presentate nel secondo Congresso Annuale, tenutosi ad ottobre 2023, che ha evidenziato la neces-

sità di un contesto normativo-regolatorio atto a favorire la crescita del trasporto aereo perseguendo la decarbonizzazione del settore.

È stato altresì presentato lo studio "Achieving 2030 ReFuelEU targets" sull'introduzione del SAF a livello nazionale, quale primo driver per il processo di decarbonizzazione, sottolineando nel contempo anche il ruolo dell'aeroporto di Roma Fiumicino, quale principale scalo e hub nazionale avente una posizione di strategica vicinanza al mare e al porto di Civitavecchia.

Grazie ad una iniziativa congiunta di ADR ed Eni, il Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo è stato selezionato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica a partecipare, tramite un side event, alla

28° Conferenza delle Parti della Convenzione delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (COP28) tenutasi all'inizio di dicembre a Dubai. L'evento è stata l'occasione per discutere con i principali stakeholder internazionali del settore delle prospettive di sviluppo relative al processo di decarbonizzazione del trasporto aereo.

Come anche preannunciato nel corso del secondo Congresso, il 12 dicembre 2023 è stata costituita la Fondazione "Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo", nata per capitalizzare un patrimonio conoscitivo di estrema rilevanza, riconosciuto a vario titolo dagli stakeholder nazionali e internazionali, e per potenziare l'attività del Patto stesso, in linea con la crescente complessità del contesto indirizzato, dando quindi personalità giuridica all'iniziativa.



Capitolo 6

Eventi successivi

Eventi successivi

DATI DI TRAFFICO

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 29 febbraio 2024), al fine di fornire un aggiornamento sulla ripresa del traffico aereo. Da inizio anno, negli scali di Fiumicino e Ciampino, i passeggeri trasportati sono

aumentati del +28% rispetto al 2023, mentre i movimenti aerei aumentano del +21,5%. Rispetto al 2019 si registra una crescita del +3% dei passeggeri ed un calo dei movimenti del -9%.

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 29 febbraio 2024³⁹

	1° gennaio – 29 febbraio 2024	1° gennaio – 28 febbraio 2023	Delta %
Movimenti (n°)	47.156	38.825	21,5%
Fiumicino	40.836	32.767	24,6%
Ciampino	6.320	6.058	4,3%
Passeggeri (n°)	6.517.025	5.090.410	28,0%
Fiumicino	5.908.083	4.481.866	31,8%
Ciampino	608.942	608.544	0,1%
Merci (tons)	34.573	20.626	67,6%
Fiumicino	32.240	18.487	74,4%
Ciampino	2.333	2.139	9,1%

Di seguito l'andamento per i singoli aeroporti:

Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 29 febbraio 2024, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico poco sotto i 6 mln di passeggeri, registrando una crescita del +31,8% rispetto allo stesso periodo del 2023, ed una crescita del +8% rispetto al 2019. I movimenti aerei hanno registrato una crescita pari al 25% verso il 2023.

In questo arco di tempo sono transitati in media quasi

100 mila passeggeri al giorno, contro i 76 mila circa dello stesso periodo del 2023.

Il traffico domestico, pari a quasi 1,3 milioni di passeggeri, è in crescita del +25% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il traffico internazionale registra una crescita percentuale pari al +34%, oltre i 4,5 milioni di passeggeri.

Ciampino

Anche lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio – 29 febbraio 2024, un traffico poco sopra superiore al 2023 (+0,1%) con un numero di passeggeri transitati pari a circa 609 mila. Nel dettaglio i movimenti commerciali hanno registrato un incremento del +1,2% a fronte di una crescita del totale dei movimenti pari al +4,3% nel periodo considerato. Rispetto al 2019 si registra un calo dei movimenti del -16% a seguito della limitazione di capacità intervenuta sullo scalo da ottobre 2021, con attività giornaliera pari a 64 voli commerciali.

ALTRI EVENTI SUCCESSIVI

- Il 13 febbraio 2024 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") ha inviato ad ADR la Delibera n. 22/2024, di pari data, avente ad oggetto "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali del Sistema aeroportuale della Capitale (scali di Fiumicino e Ciampino) per il periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023". Con tale atto, ART ha deliberato l'avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 38/2023 per il Sistema aeroportuale della Capitale

sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2024-2028 presentata dal gestore aeroportuale ADR, e che prevede l'avvio della procedura di consultazione fra il gestore stesso e gli utenti aeroportuali in data 16 febbraio 2024. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato, fatti salvi gli esiti della consultazione fra gestore aeroportuale ed utenti dell'aeroporto, in 120 giorni a partire dalla data di avvio della procedura di consultazione.

- A seguito dell'operazione di ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di UrbanV S.p.A. per complessivi 4,0 milioni di euro (da destinare a nominale per 0,1 milioni di euro ed a riserva sovrapprezzo per 3,9 milioni di euro, con emissione di 100.000 azioni ordinarie) e del parziale esercizio del diritto di opzione da parte dell'azionista SAVE, ADR – che ha sottoscritto 60.000 azioni, versando 2,4 milioni di euro, di cui 60 mila euro a titolo di capitale e 2.340 mila euro a titolo di sovrapprezzo - detiene una partecipazione al capitale sociale UrbanV (attualmente pari a 90 mila euro) del 66,66%.
- In data 11 marzo 2024 l'aeroporto di Roma Fiumicino ha ottenuto il premio "Best Airport in Europe" per il panel aeroporti con più di 40 milioni di passeggeri per il settimo anno consecutivo, mentre l'aeroporto di Ciampino ha ottenuto per la prima volta questo riconoscimento nella categoria da 5 a 15 milioni di passeggeri in Europa.

³⁹ Dati provvisori. Rispetto al 2023 i dati del 2024 sono migliori anche in virtù dell'anno bisestile.

Capitolo 7

Prevedibile evoluzione della gestione

Prevedibile evoluzione della gestione

Il 2024 si prospetta, sin dalle prime settimane di attività, come l'anno del pieno recupero, ed in varie componenti anche del superamento, delle performance di traffico raggiunte nel 2019, ultimo anno pre-covid. Ne potrà beneficiare conseguentemente l'andamento dei ricavi sia aeronautici che commerciali.

In questo quadro espansivo, il Gruppo si sta preparando comunque ad affrontare l'impegno operativo richiesto dai volumi di traffico crescenti con l'obiettivo di consoli-

ciare la propria leadership nella qualità dei servizi, di cui vanta il primato ormai da diversi anni a livello europeo.

L'esercizio si apre beneficiando anche di una solida posizione finanziaria con cui il Gruppo ha chiuso il 2023 e da cui potrà trarre vantaggio sia la prosecuzione del rilevante programma di investimenti in corso per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, che l'attivazione delle numerose iniziative legate ai programmi di sostenibilità ed innovazione.

In questo contesto, la definizione di una prospettiva stabile e prevedibile del quadro regolatorio e della relativa dinamica tariffaria costituisce un elemento imprescindibile per poter confermare il primato di eccellenza ottenuto dall'aeroporto di Fiumicino in questi ultimi anni e porre le basi per il piano di sviluppo a medio-lungo termine secondo logiche di sostenibilità economica e sociale, oltre che ambientale.

Pur essendo confermata una crescita economica a

livello mondiale, seppur in ribasso secondo le stime più recenti, i fattori di instabilità che si sono manifestati negli ultimi mesi ed in particolare l'inflazione, la volatilità dei prezzi dell'energia, l'andamento dei tassi di interesse e, ultimo ma non meno rilevante, gli scenari di conflitto ancora presenti in aree geografiche prossime o comunque rilevanti per l'andamento dei flussi di traffico aereo di interesse, suggeriscono il mantenimento di un approccio gestionale prudente ed un attento e continuo monitoraggio dell'andamento del contesto di riferimento.



Capitolo 8

Proposta all'Assemblea degli Azionisti

Proposta all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 202.129.311,88. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2023, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. destinare la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 120.614.898,55, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 81.514.413,33 (pari a euro 1,31 per azione) corrisposto nel 2023, come segue:
 - alla distribuzione di un dividendo pari a euro 1,93 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 120.093.753,99;
 - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 521.144,56.
3. a stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 22 maggio 2024, con stacco della cedola n. 17 in data 20 maggio 2024.

Il Consiglio di Amministrazione



Capitolo 9

Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16

9.1	Nota metodologica	174
9.2	Indicatori di performance GRI	175
9.3	Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 – Temi Materiali – GRI	184
9.4	Indice dei contenuti GRI	186
9.5	Relazione della società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria	190

9.1

Nota metodologica

La Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (di seguito anche "Dichiarazione", "DNF", "Bilancio di Sostenibilità") di ADR S.p.A. (anche "la Capogruppo" o "la Società") è redatta in forma volontaria in quanto la Società, essendo consolidata dalla Capogruppo Mundys S.p.A., sarebbe esonerata dal redigerla. Tale documento, in conformità all'articolo 4 del D.Lgs. 254/2016 (nel seguito "Decreto"), rappresenta le attività dell'impresa, il suo andamento, i suoi risultati e l'impatto generato dalla stessa; copre inoltre tematiche sia ambientali sia sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva, tutti temi rilevanti, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche dell'impresa.

Il perimetro di rendicontazione del documento include la società ADR S.p.A. e le sue controllate, in linea con il perimetro di consolidamento - sotto il profilo dell'informazione finanziaria - per il medesimo anno di reporting.

Al fine di fornire una visione d'insieme che rispecchi l'efficacia della gestione e l'andamento dei risultati raggiunti in un'ottica di Sostenibilità ambientale, economica e sociale, sono state esposte informazioni sia qualitative sia quantitative con un riferimento temporale di almeno due anni, salvo dove diversamente indicato.

La DNF, inclusa nella RAI, è redatta in conformità con i GRI Sustainability Reporting Standard pubblicati nel 2016 e successivamente integrati e aggiornati nel 2021, secondo la formula "in accordance with". Lo standard di rendicontazione adottato è conforme agli obblighi di informativa del D.Lgs. 254/2016 art. 1 lettera "f" e art. 3, c. 3 che gli amministratori hanno ritenuto di adottare in modo organico per rappresentare compiutamente i temi sociali, ambientali e di governance in conformità al sopracitato decreto, rilevanti per il Gruppo. Il presente documento inoltre è stato predisposto tenendo in considerazione i contenuti del Framework dell'International Integrated Reporting Standard.

La DNF 2023 riporta inoltre le evidenze emerse dalle analisi condotte dalla Società rispetto all'ex. Art. 8 del Regolamento UE 2020/852 del 18 giugno 2020 (Tassonomia UE) e dei Regolamenti Delegati 2021/2178 e 2021/2139. Le evidenze emerse così come la descrizione del processo di definizione metodologica sono riportate nella sezione 10 del presente documento.

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base al processo di analisi di Doppia Materialità, come dettagliato nella sezione 2.1 del presente documento, e volto a individuare i temi rilevanti per il Gruppo in base al loro impatto sul business nonché l'importanza degli stessi per gli Stakeholder e la probabilità e magnitudo dei rischi/opportunità e impatti connessi. Inoltre, il processo si è sviluppato coerentemente con il principio di Materialità e in considerazione dei principi di rendicontazione adottati, che ne definiscono il contenuto e la qualità (inclusività degli Stakeholder, completezza delle informazioni, contesto di Sostenibilità, equilibrio, comparabilità, chiarezza, tempestività, affidabilità e accuratezza).

L'integrazione dell'informativa Non Finanziaria, all'interno della presente Relazione, è stata realizzata tramite un processo trasversale coordinato dalla funzione Administration & Finance, in stretto raccordo con la funzione External Relations & Sustainability e il coinvolgimento di tutte le funzioni e le Business Unit di ADR.

La Relazione Annuale Integrata, ed i suoi contenuti che costituiscono la DNF riferita all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. in data 13 marzo 2024. La DNF è stata sottoposta ad esame limitato (limited assurance engagement, secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte della società di revisione KPMG ed è pubblicata in italiano e in inglese sul sito internet di ADR <https://www.adr.it/azn-archivio-bilanci>.

9.2

Indicatori di performance GRI

9.2.1 INDICATORI DI PERFORMANCE GRI – PERSONE ⁴⁰

TABELLA 57 - Organico del Gruppo ADR suddiviso per genere

GENERE	UdM	2023	2022	2021	2019
Donne	%	40	38	37	40
Uomini	%	60	62	63	60

TABELLA 58 - Dipendenti per contratto di lavoro e genere

CONTRATTO DI LAVORO E GENERE	UdM	2023	2022	2021	2019
TEMPO INDETERMINATO	n.	3.431	3.299	3.191	3.104
Uomini	n.	2.135	2.093	2.046	1.957
Donne	n.	1.296	1.206	1.145	1.147
TEMPO DETERMINATO	n.	661	468	154	455
Uomini	n.	310	235	60	188
Donne	n.	351	233	94	267
TOTALE DIPENDENTI	n.	4.092	3.767	3.345	3.559
Totale Uomini	n.	2.445	2.328	2.106	2.145
Totale Donne	n.	1.647	1.439	1.239	1.414

TABELLA 59 - Organico suddiviso per tipo di contratto

GENERE	UdM	2023	2022	2021	2019
Tipo di contratto: FULL TIME	No.	2.640	2.370	2.292	2.213
Uomo	No.	1.880	1.738	1.704	1.621
Donna	No.	760	632	588	592
Tipo di contratto: PART TIME	No.	1.452	1.397	1.053	1.346
Uomo	No.	565	590	402	524
Donna	No.	887	807	651	822

⁴⁰ Nella seguente sezione i dati riportati per il 2022 contemplano anche il personale di Urban V.

TABELLA 60 - Dipendenti per tipo di contratto per area (FCO e CIA)

CONTRATTO DI LAVORO E GENERE	UdM	2023	2022	2021	2019
TEMPO INDETERMINATO	n.	3.431	3.299	3.191	3.104
FCO	n.	3.144	3.025	2.908	2.835
CIA	n.	287	274	283	269
TEMPO DETERMINATO	n.	661	468	154	455
FCO	n.	624	445	138	411
CIA	n.	37	23	16	44
TOTALE DIPENDENTI	n.	4.092	3.767	3.345	3.559
Totale Uomini	n.	2.445	3.470	3.046	3.246
Totale Donne	n.	1.647	297	299	313

TABELLA 61 - Totale assunzioni per genere e fascia d'età

TOTALE ASSUNZIONI *	UdM	2023	2022	2021	2019
PERCENTUALE ASSUNZIONI *	%	3,8	3,2	0,4	1,1
Uomini	n.	79	63	10	18
Uomini	%	2,3	2,0	0,3	0,6
Donne	n.	51	39	4	15
Donne	%	1,5	1,2	0,1	0,5
NUMERO E PERCENTUALE DI ASSUNZIONI PER FASCE D'ETA'		3,8	3,2	0,4	1,1
< 30 anni	n.	28	7	2	3
< 30 anni	%	0,8	0,2	0,1	0,1
30-50 anni	n.	91	82	8	32
30-50 anni	%	2,7	2,6	0,3	1
> 50 anni	n.	11	13	4	0
> 50 anni	%	0,3	0,4	0,1	0

TABELLA 62 - Totale cessazioni per genere e fascia d'età

TOTALE CESSAZIONI *	UdM	2023	2022	2021	2019
TASSO DI TURNOVER	%	2,6	3,1	4,2	3,7
Uomini	n.	67	60	98	81
Uomini	%	2	1,9	3,1	2,8
Donne	n.	22	38	33	26
Donne	%	0,6	1,2	1,1	0,9
NUMERO E PERCENTUALE DI CESSAZIONE PER FASCE D'ETA'	%	2,6	3,1	4,2	3,7
< 30 anni	n.	4	0	1	0
< 30 anni	%	0,1	0	0,1	0
30-50 anni	n.	52	51	36	37
30-50 anni	%	1,5	1,6	1,1	1,3
> 50 anni	n.	33	47	94	70
> 50 anni	%	1	1,5	3	2,4

TABELLA 63 - Dipendenti appartenenti a categorie protette per tipologia contrattuale sul totale dipendenti

CATEGORIA PROFESSIONALE	UdM	2023	2022	2021	2019
Dirigenti	%	0	0	0	0
Quadri	%	7	5	5	5
Impiegati	%	2	2	3	3
Operai	%	1	1	1	1

TABELLA 64 - Dipendenti appartenenti a categorie protette sul totale dipendenti

RAPPORTO	UdM	2023	2022	2021	2019
Totale categoria protetta/Totale dipendenti	%	1,8	1,8	2,4	-

* Data la natura stagionale del business e il relativo personale a tempo determinato a supporto, l'analisi delle assunzioni e cessazioni è relativa al solo personale a tempo indeterminato

TABELLA 65 - Dipendenti per categoria professionale e genere

GENERE	UdM	2023	2022	2021	2019
DIRIGENTI	%	1,6	1,7	1,7	1,4
Donne	%	0,4	0,4	0,3	0,2
Uomini	%	1,2	1,3	1,4	1,2
QUADRI	%	8,5	8,2	8,9	7,6
Donne	%	2,9	2,5	2,7	2,4
Uomini	%	5,6	5,7	6,2	5,2
IMPIEGATI	%	56,9	55,2	55,4	56,6
Donne	%	26,2	25,1	24,5	26,1
Uomini	%	30,7	30,1	30,9	30,5
OPERAI	%	33	34,9	34	34,4
Donne	%	10,8	10,2	9,5	11
Uomini	%	22,2	24,7	24,5	23,4

TABELLA 66 - Dipendenti per categoria professionale e fasce di età

FASCE D'ETA'	UdM	2023	2022	2021	2019
DIRIGENTI	%	1,6	1,7	1,8	1
< 30 anni	%	0	0	0	0
30-50 anni	%	0,8	0,8	0,9	0,6
> 50 anni	%	0,8	0,9	0,9	0,8
QUADRI	%	8,5	8,2	8,9	7,5
< 30 anni	%	0,1	0	0	0
30-50 anni	%	5,1	5	5,5	4,4
> 50 anni	%	3,3	3,2	3,4	3,1
IMPIEGATI	%	56,9	55,2	55,3	56,6
< 30 anni	%	6,4	35,3	2,8	5,6
30-50 anni	%	35,5	4,4	36,5	37,9
> 50 anni	%	15	15,5	16	13,1
OPERAI	%	33	34,9	34	34,4
< 30 anni	%	1,8	20,4	0,8	2,8
30-50 anni	%	19	2,6	20,5	22,5
> 50 anni	%	12,2	11,9	12,7	9,2

TABELLA 67 - Ore medie di formazione dei dipendenti per genere

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	UdM	2023	2022	2021	2019
Uomo	n.	26	20	21	30
Donna	n.	24	17	16	25

TABELLA 68 - Ore medie di formazione dei dipendenti per tipologia contrattuale

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	UdM	2023	2022	2021	2019
Dirigenti	n.	33	16	23	15
Quadri	n.	31	19	41	28
Impiegati	n.	25	19	19	34
Operai	n.	25	19	12	18

TABELLA 69 - Indici infortunistici del Gruppo ADR

INDICI DI INFORTUNIO	UdM	2023	2022	2021	2019
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	n	86	97	126	212
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	i	13,9	18,2	32,7	38,3
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	n	0	0	1 ⁴¹	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	i	0	0	0,3	0
Numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	n	0	0	0	0
Numero di infortuni in itinere ⁴²	n	46	43	29 ⁴³	58

⁴¹ Infortuni con prognosi superiore a 180 giorni⁴² Trasferimento casa-lavoro-casa.⁴³ Infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro-casa) di cui nessuno con trasporto organizzato dall'organizzazione. Il dato è coerente con quello fornito negli anni precedenti.

9.2.2 INDICATORI DI PERFORMANCE GRI – AMBIENTE

TABELLA 70 - Emissioni di CO2 del Gruppo ADR

EMISSIONI CO2	UdM	2023			2022	2021	2019
		FCO	CIA	Totale			
Emissioni totali di CO2 (senza cruise aeromobili)	tCO2	944.685	61.909	1.006.594	945.782	427.175	1.271.565
Emissioni scope 1 & scope 2	tCO2	57.009	1.256	58.265	56.386	51.680	63.005
Di cui: emissioni dirette - scope 1 ⁴⁴	tCO2	4.341	1.256	5.597	8.301	3.275	5.603
Di cui: emissioni indirette - scope 2 ⁴⁵	tCO2	52.668 ⁴⁶	0 ⁴⁷	52.668	48.085	48.405	57.402
Emissioni indirette - scope 3 senza cruise aeromobili	tCO2	887.676	60.653	948.329	889.396	375.496	1.208.559
Di cui: item inclusi nel perimetro del KPI 3 del Sustainability-Linked Bond Financing Framework ⁴⁸	tCO2	544.659	N.A.	544.659	521.573	217.206	623.357
Di cui: item non inclusi nel perimetro del KPI 3 del Sustainability-Linked Financing Framework	tCO2	343.017	60.653	403.670	367.823	158.290	585.202
Emissioni indirette - scope 3 con cruise aeromobili	tCO2	5.112.010	259.632	5.371.642	3.722.019	1.693.271	6.467.632

TABELLA 71 - Emissioni di CO2 Scope 3 del Gruppo ADR (FCO + CIA)

GHG Protocol	UdM	2023	2022	2021	2019
Waste generated in operations	tCO2	242	504	691	410
Business travel Input	tCO2	294	208	51	65
Employee commuting	tCO2	4.871	5.791	5.723	6.465
Use of services and sold products	tCO2	5.345.376	3.687.949	1.653.161	6.429.892
Downstream leased assets	tCO2	20.860	27.567	33.645	30.800

⁴⁴ 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. A partire dall'anno 2023, anno successivo all'acquisizione da parte di ADR del 100 % della proprietà di Leonardo Energia, è stato effettuato il doppio calcolo per la creazione di una baseline che considera Leonardo Energia in Scope 1. Secondo questo nuovo perimetro, le emissioni di Scope 1 nel 2023 risultano pari a 68.911 tCO2 e le emissioni di Scope 2 risultano pari a 0 tCO2.

⁴⁵ Come sopra.

⁴⁶ Le emissioni indirette - scope 2 di FCO sono state calcolate con l'approccio Location Based.

⁴⁷ Le emissioni indirette - scope 2 di CIA sono state calcolate con l'approccio Market Based. In virtù della fornitura green certificata con GO risultano, pertanto, nulle.

⁴⁸ Cfr. sezione 5.4.2.

TABELLA 72 - Consumi energetici del Gruppo ADR (GJ)

GRUPPO ADR	UdM	2023	2022	2021	2019
Energia consumata all'interno dell'organizzazione per i due scali ⁴⁹	GJ	852.041	822.419	719.195	902.323
Da fonti di energia rinnovabili ⁵⁰	GJ	131.935	71.437	67.859	29.729
Energia elettrica	GJ	601.588	551.984	468.640	596.205
Gas naturale e calore da cogenerazione ⁵¹	GJ	250.453	270.435	249.390	303.062
Di cui per riscaldamento	GJ	163.516	172.717	177.513	167.308
Di cui per raffreddamento	GJ	-	-	-	-
Gasolio per gruppi di emergenza	GJ	3.862	3.756	1.165	3.055

TABELLA 73 - Percentuale di consumo sul totale di energia elettrica in GJ

	UdM	2023	2022	2021	2019
Fiumicino	%	95,4	94,6	93,9	93,8
Ciampino	%	4,6	5,4	6,1	6,2

TABELLA 74 - Energia venduta e immessa in rete

	UdM	2023	2022	2021	2019
Totale energia venduta e immessa in rete	GJ	10.973	81.698	8.789	4.781

TABELLA 75 - Consumi idrici del Gruppo ADR

	UdM	2023	2022	2021	2019
Fiumicino					
Acqua potabile	Mc	530.246	621.797	518.247	883.526
Acqua trattata per il riutilizzo	Mc	1.358.302	1.230.884	1.068.769	1.237.000
Ciampino					
Acqua potabile	Mc	160.775	185.214	191.451	101.300

⁴⁹ I dati riportati nella tabella riguardano il consumo complessivo di ADR e differiscono dai dati di produzione di Leonardo Energia SCARL in quanto questi ultimi includono anche l'energia venduta alla rete e acquistata dalla rete per gli usi propri di Leonardo Energia. L'energia totale esclude i consumi derivanti dalla flotta aziendale.

⁵⁰ La voce "di cui da fonti di energia rinnovabili" include l'energia rinnovabile autoprodotta e la parte di energia rinnovabile dal mix energetico nazionale.

⁵¹ La voce "Gas naturale e calore da cogenerazione" include anche la quota di calore acquistata da Leonardo Energia presso l'Aeroporto di Fiumicino e il consumo di gas delle caldaie per riscaldamento.

TABELLA 76 - Rifiuti prodotti e percentuale di avvio al recupero

	UdM	2023	2022	2021	2019
Fiumicino					
Totale tonnellate rifiuti	ton	11.139	8.035	4.834	12.775
Rifiuti avviati a recupero ⁵²	%	99	99	99	98
Ciampino					
Totale tonnellate rifiuti	ton	1.146	988	627	1.132
Rifiuti avviati a recupero	%	99	98	80	74

TABELLA 77 - Rifiuti non conferiti in discarica

	UdM	2023	2022	2021	2019
Fiumicino					
Rifiuti pericolosi	ton	2	7	22	13
Riciclaggio	ton	0	0	0	0
Altre operazioni di recupero ⁵³	ton	2	7	22	13
Rifiuti non pericolosi	ton	8.953	6.984	4.110	10.454
Riciclaggio	ton	1.588	128	642	3.077
Altre operazioni di recupero ⁵⁴	ton	7.365	6.856	3.468	7.377
Ciampino					
Rifiuti pericolosi	ton	0,4	1,3	0,6	8,9
Riciclaggio	ton	0	0	0	0
Altre operazioni di recupero ⁵⁵	ton	0,4	1,3	0,6	8,9
Rifiuti non pericolosi	ton	1.142	966	626	1.131
Riciclaggio	ton	123	57	24	98
Altre operazioni di recupero ⁵⁶	ton	1.019	909	602	1.033
Totale rifiuti pericolosi non conferiti in discarica	ton	2,4	8,3	22,6	21,9
Totale rifiuti non pericolosi non conferiti in discarica	ton	10.095	7.950	4.736	10.585

⁵² Per lo scalo di Fiumicino le percentuali di rifiuti avviati a recupero sono state calcolate senza considerare i rifiuti prodotti dalla manutenzione delle reti, degrassatori, disoleatori, fosse settiche, che per loro natura non possono essere sottoposti ad operazioni di recupero.

⁵³ I rifiuti contabilizzati sotto questa voce sono accettati dagli impianti con i codici R12-R13.

⁵⁴ Come sopra.

⁵⁵ Come sopra.

⁵⁶ Come sopra.

9.2.2 INDICATORI DI PERFORMANCE GRI – ECOSISTEMA

TABELLA 78 - Valore economico generato e distribuito del Gruppo ADR

COMPONENTE DEL VALORE	UdM	2023	2022	2021
Valore economico generato	€/000	921.996	666.959	529.240
Valore economico distribuito	€/000	644.462	432.895	264.810
Remunerazione dei fornitori ⁵⁷	€/000	182.694	163.097	123.301
Remunerazione dei dipendenti	€/000	198.748	173.572	121.434
Remunerazione dei finanziatori ⁵⁸	€/000	147.511	68.201	62.923
Remunerazione della pubblica amministrazione	€/000	115.126	27.992	-42.856
Remunerazione della collettività	€/000	382	33	8
Valore economico trattenuto	€/000	277.534	234.064	264.430

TABELLA 79 - Fornitori del Gruppo ADR valutati/qualificati secondo criteri di sostenibilità

	UdM	2023	2022	2021	2019
Numero di fornitori attivi valutati/qualificati secondo criteri di sostenibilità ⁵⁹	n.	340	311	361	436
Numero di fornitori attivi valutati secondo criteri ambientali	n.	340	311	361	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri sociali	n.	340	311	360	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri di anticorruzione	n.	340	311	348	436

TABELLA 80 - Percentuale di ripartizione della spesa di fornitura

	UdM	2023	2022	2021	2019
Ripartizione spesa di fornitura estero	%	4	8	14	5
Ripartizione spesa di fornitura Italia	%	96	92	86	95

⁵⁷ Si noti che la presente remunerazione si riferisce alle sole forniture in conto d'esercizio. Sono pertanto escluse quelle in conto capitale.

⁵⁸ Include la distribuzione di un acconto sui dividendi 2023 in favore degli azionisti.

⁵⁹ Con il termine "fornitori attivi valutati/qualificati" si intendono i fornitori che iscritti all'albo hanno confermato il possesso di certificazioni in ambito sociale, ambientale e anticorruzione, come ad esempio ISO 14000, ISO 37001, SA 8000 Etico e Sociale, ecc.

9.3

Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 – Temi Materiali – GRI

La Tabella sopra riportata associa le tematiche materiali identificate dal Gruppo ADR agli aspetti GRI Standard e ai relativi indicatori specifici che sono stati rendicontati all'interno della presente Relazione Annuale Integrata.

Per ciascun aspetto del GRI legato alle tematiche materiali identificate, sono stati considerati i relativi impatti, attuali o potenziali, interni ed esterni al perimetro del Gruppo.

TABELLA 81 - Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 – Temi materiali

Tematica materiale	Perimetro dell'impatto	Coinvolgimento di ADR	Aspetto GRI topic specific	
LOTTA AL CLIMATE CHANGE	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Energia	302-1
			Emissioni	305-1 305-2 305-3
QUALITÀ DELL'ARIA	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
INQUINAMENTO ACUSTICO	Gruppo ADR Comunità	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
TUTELA DELLA RISORSA IDRICA	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Acqua	303-1 303-2 303-5
CIRCULAR ECONOMY E GESTIONE DEI RIFIUTI	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Rifiuti	306-1 306-2 306-3 306-4
TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Biodiversità	304-1
SALUTE E SICUREZZA DELLE PERSONE	Gruppo ADR Clienti Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	Salute e sicurezza sul lavoro	403-1 403-2 403-3 403-4 403-5 403-6 403-7 403-9

Tematica materiale	Perimetro dell'impatto	Coinvolgimento di ADR	Aspetto GRI topic specific	
TUTELA DEI DIRITTI UMANI	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
DIVERSITY, EQUITY & INCLUSION	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto	Diversità e pari opportunità	405-1
CRESCITA E SVILUPPO DEL PERSONALE	Gruppo ADR	Diretto	Occupazione Formazione e istruzione	401-1 404-1
TUTELA E SVILUPPO DEI TERRITORI E DELLE COMUNITÀ LOCALI	Gruppo ADR Comunità	Diretto Legato alle relazioni di business	Comunità locali	413-2
GOVERNANCE, ETICA E INTEGRITÀ DI BUSINESS	Gruppo ADR Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni	Diretto Legato alle relazioni di business	Anticorruzione Comportamento anticoncorrenziale	205-2 206-1
CONTRIBUTO ALLO SVILUPPO DEL PAESE E ALLA CONNESSIONE LOCALE E GLOBALE	Gruppo ADR Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni	Diretto Legato alle relazioni di business	Performance economiche Impatti economici indiretti	201-1 203-2
AIRPORT SECURITY E BUSINESS CONTINUITY	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Clienti	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DEL VALORE	Gruppo ADR Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	Pratiche di approvvigionamento Comportamento anticoncorrenziale Valutazione ambientale dei fornitori Valutazione sociale dei fornitori	204-1 206-1 308-1 414-1
SVILUPPO INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI	Gruppo ADR Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
QUALITÀ DEL SERVIZIO E GESTIONE DELL'ESPERIENZA AEROPORTUALE	Gruppo ADR Clienti	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.

9.4

Indice dei contenuti GRI

Dichiarazione di utilizzo	GRI 1 Utilizzati	Applicazione GRI Sector Standards
ADR S.p.A. ha rendicontato in conformità ai GRI Standards per il periodo dal 01/01/2023 al 31/12/2023	GRI 1: Foundation 2021	Non è disponibile alcuno standard di settore GRI applicabile alla data di pubblicazione della presente relazione

GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Riferimento / note / omissioni
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione	
2-1	Dettagli dell'organizzazione Aeroporti di Roma S.p.A, Via Pier Paolo Racchetti 1 - 00054 Fiumicino (RM), Italia
2-2	Società incluse nel report di sostenibilità 2.3 Il modello di business 4.1 Struttura del gruppo
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti Periodo di rendicontazione: 01/01/2023 – 31/12/2023 Frequenza: Annuale Contatto: sustainability@adr.it 9.1 Nota Metodologica
2-4	Rettifiche delle informazioni NA
2-5	Assurance esterna 5.4.3 Relazione della società di revisione 9.5 Relazione della Società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria
Attività e lavoratori	
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali 1.2 Il sistema aeroportuale romano 1.4 Il modello di creazione di valore 2.3 Il modello di business
2-7	Dipendenti 5.6 Persone 9.2 Indicatori di performance GRI
2-8	Lavoratori non dipendenti Informazione non disponibile.
Governance	
2-9	Struttura e composizione della governance 4.2 Modello di governance 4.3 Management
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo 4.2 Modello di governance 4.3 Management
2-11	Presidente del massimo organo di governo 4.3 Management
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti 3.1 Sistema di gestione dei rischi 3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo 4.2 Modello di governance

GRI Standard	Riferimento / note / omissioni
2-13	Delega di responsabilità per gestione degli impatti 3.1 Sistema di gestione dei rischi 3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo 4.3 Management
2-14	Ruolo del più alto organo di governo nel reporting di sostenibilità 2.1 L'analisi di doppia materialità 9.1 Nota metodologica
2-15	Conflitti di interesse 4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di organizzazione, gestione e controllo
2-16	Comunicazione delle criticità 4.4 Etica e compliance
2-17	Competenze del massimo organo di governo 4.2 Modello di governance
2-18	Valutazione delle performance del massimo organo di governo Informazione non disponibile.
2-19	Politiche retributive 4.3 Management 5.6 Persone
2-20	Processo per determinare la remunerazione 4.2 Modello di governance 4.3 Management 5.6 Persone
2-21	Tasso della retribuzione totale annua Questa tematica non è inclusa nella presente disclosure per ragioni di confidenzialità delle informazioni
Strategia, politiche e pratiche	
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile 2.2 Strategia e obiettivi
2-23	Politiche di impegno 4.4 Etica e compliance 5.6 Persone 5.9 Ecosistema
2-24	Integrazione degli impegni intrapresi 4.2 Modello di Governance 4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di organizzazione, gestione e controllo 5.9 Ecosistema
2-25	Procedure di rimedio ad impatti negativi 3.1 Sistema di gestione dei rischi 3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo
2-26	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche 4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di organizzazione, gestione e controllo
2-27	Conformità a leggi e regolamenti 5.7 Ambiente (Compliance Ambientale) 10.4 Garanzie minime di salvaguardia (Compliance di Diritto del lavoro, diritti umani, corruzione e tassazione)
2-28	Adesioni ad associazioni 5.9 Ecosistema
Stakeholder engagement	
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder 2.1 L'analisi di doppia materialità
2-30	Accordi di contrattazione collettiva Tutti i dipendenti sono coperti da accordi nazionali di lavoro.

TEMI MATERIALI

GRI Standard		Paragrafo - note / omissioni
3-1	Processo per determinare le tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
3-2	Elenco delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
Lotta al Climate Change		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
302-1	Energia	5.7 Ambiente 9.2 Indicatori di performance GRI
305-1 305-2	Emissioni	
Tutela della risorsa idrica		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
303-1 303-2	Acqua	5.7 Ambiente 9.2 Indicatori di performance GRI
Circular economy e gestione dei rifiuti		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
306-1 306-2	Rifiuti	5.7 Ambiente 9.2 Indicatori di performance GRI
Inquinamento acustico		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
N/A		5.7 Ambiente
Tutela della biodiversità		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
304-1	Biodiversità	5.7 Ambiente
Qualità dell'aria		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
N/A		5.7 Ambiente
Tutela dei diritti umani		
3-1	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
N/A		4.6 La tutela dei diritti umani
Salute e sicurezza dei lavoratori		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
403-1 403-2 403-3 403-4	403-5 403-6 403-7 403-9 Salute e sicurezza sul lavoro	5.6 Persone 9.2 Indicatori di performance GRI

GRI Standard		Paragrafo - note / omissioni
Crescita e sviluppo del personale		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
401-1	Occupazione	5.6 Persone 9.2 Indicatori di performance GRI
404-1	Formazione e istruzione	
Diversity, Equity & Inclusion		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
405-1	Diversità e pari opportunità	5.6 Persone 9.2 Indicatori di performance GRI
Tutela e sviluppo dei territori e delle comunità locali		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
413-2	Comunità locali	5.9 Ecosistema
Governance, etica e integrità di business		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
205-2	Anticorruzione	4.4 Etica e compliance
206-1	Comportamento anticoncorrenziale	
Contributo allo sviluppo del Paese e alla connessione locale e globale		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
201-1	Performance economiche	5.9 Ecosistema
203-2	Impatti economici indiretti	
Airport Security e Business Continuity		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
N/A		3.1 Il sistema di gestione dei rischi 5.1.1 Aviation
Gestione responsabile della catena del valore		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
204-1	Pratiche di approvvigionamento	5.9 Ecosistema
206-1	Comportamento anticoncorrenziale	
308-1	Valutazione ambientale dei fornitori	
414-1	Valutazione sociale dei fornitori	
Sviluppo infrastrutture sostenibili		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
N/A		5.1.3 Infrastrutture 5.7 Ambiente
Qualità del servizio e gestione dell'esperienza aeroportuale		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	2.1 L'analisi di doppia materialità
N/A		5.8 Customer Experience

9.5

Relazione della società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria



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 sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

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

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5, comma 1, lett. g), del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Aeroporti di Roma (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2024 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "10. Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e dai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

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 2023

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo 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. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. 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 la DNF 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 sulla DNF 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 DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
- 2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
- 3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.
- 4 Comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

- 5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Aeroporti di Roma S.p.A. e con il personale di Leonardo Energia S.r.l. e ADR Mobility S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le società Aeroporti di Roma S.p.A., Leonardo Energia S.r.l. e per l'aeroporto di Fiumicino, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Aeroporti di Roma relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e dai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards").

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Aeroporti di Roma non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "10. Tassonomia UE" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 27 marzo 2024

KPMG S.p.A.


Marco Maffei
Socio

Capitolo 10

Tassonomia UE

10.1	Introduzione alla Tassonomia Europea	196
10.2	I principali risultati	197
10.3	Attività economiche ammissibili	197
10.4	Attività economiche allineate	199
10.5	Processo di calcolo degli indicatori e informazioni di contesto	205
10.6	Sviluppi futuri	207
10.7	La disclosure quantitativa	208

Il presente capitolo è un estratto del documento “Prospetto della proporzione delle attività ecosostenibili (Art.8 Regolamento UE 2020/852)”, sottoposto a revisione limitata e pubblicato contestualmente alla presente Relazione Annuale Integrata.

10.1

Introduzione alla Tassonomia Europea

La Tassonomia Europea, introdotta dal Regolamento UE 852/2020 e in vigore dal 1° gennaio 2022 (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 della Tassonomia 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.

Il Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Regolamento) ha stabilito sei obiettivi per l'identificazione delle attività economiche sostenibili:

- mitigazione del cambiamento climatico,
- adattamento al cambiamento climatico,
- uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine,
- transizione verso un'economia circolare,
- prevenzione e controllo dell'inquinamento,
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Nel corso del 2021 è stato pubblicato l'Atto Delegato sul cambiamento climatico, insieme ai relativi Allegati I e II, in cui sono identificate le attività economiche ammissibili (ovvero incluse nel perimetro identificato dalla Tassonomia UE) e definiti i relativi criteri di vaglio tecnico e di valutazione d'impatto (il cosiddetto principio DNSH - Do Not Significant Harm), rispetto ai quali è possibile stabilire se un'attività economica sia sostenibile, ovvero allineata agli obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

Con la pubblicazione del nuovo Atto Delegato Ambientale, nel corso del 2023, si sono definiti i criteri di vaglio tecnico e di valutazione d'impatto (il cosiddetto principio DNSH - Do Not Significant Harm), rispetto ai quali è possibile stabilire se un'attività economica sia sostenibile, ovvero allineata ai restanti quattro obiettivi.

Il Regolamento 852/2020, all'articolo 8, prevede in particolare che le imprese soggette all'obbligo di pubblicare informazioni di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19 bis o dell'articolo 29 bis della Direttiva 2013/34/UE (e dunque, della Direttiva 2014/95/EU - NFRD ed il suo recepimento in Italia attraverso il D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254) includano, nella propria Dichiarazione Non Finanziaria, a partire dal 1° gennaio 2022, informazioni di come e in che misura le proprie attività siano ecosostenibili. Tale misura deve essere espressa in termini di fatturato, spesa in conto capitale (CapEx) e spesa operativa (OpEx).

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 2023-2027 che, come rappresentato nella sezione 2.2 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 accoglie la Tassonomia, non solo come esercizio di conformità e di trasparenza, ma quale ulteriore rimando alla propria strategia e ai propri 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, ed inoltre conduce 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, CapEx e OpEx.

10.2

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 2023:

- Il 75% del fatturato generato da ADR, pari a 670.858 mila euro, è riferito alle attività allineate alla Tassonomia;

- l'81% del totale delle spese in conto capitale, pari a 226.544 mila euro, è riferito ad attività di business allineate alla Tassonomia;
- il 65% delle spese operative è allineato rispetto al totale della tipologia di costi richiesti, pari a 48.277 mila euro.

TABELLA 82 - Sintesi dei risultati dei principali KPIs



10.3

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 alla luce di alcuni chiarimenti normativi pubblicati nel corso dell'anno. 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 immobili⁶⁰.

TABELLA 83 - Lista delle attività economiche ammissibili e relativa descrizione delle attività svolte da ADR

Atto Delegato	Attività economiche	Descrizione delle attività svolte dal 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	6.13 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	Gestione dell'infrastruttura "People Mover", un treno che collega il Terminal dell'Aeroporto di Fiumicino alla struttura cosiddetta "Satellite" adibita agli imbarchi
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 CO2, 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 CO2 sono pari a zero. Sono escluse le attività derivanti da infrastrutture aeroportuali in quanto non a zero emissioni di CO2. Gestione e manutenzione dell'infrastruttura per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni.

⁶⁰ Con riferimento all'informativa ai sensi dell'art. 8, paragrafi 6 e 7 del Regolamento delegato (UE) 2021/2178 che prevede l'utilizzo dei modelli forniti nell'Allegato XII per la comunicazione delle attività legate al nucleare e ai gas fossili, si precisa che sono stati omessi tutti i modelli in quanto non sono rappresentativi delle attività del Gruppo ADR.

⁶¹ Per maggiori dettagli, si faccia riferimento alla FAQ n. 158 pubblicata a dicembre 2022.

Atto Delegato	Attività economiche	Descrizione delle attività svolte dal ADR
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti	Attività di manutenzione straordinaria su alcuni edifici non destinati a subconcessione
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	7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici	Installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli ibridi/ elettrici destinate all'utilizzo dei dipendenti
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 affittati degli spazi commerciali Retail e Real Estate e gestione delle operazioni aeroportuali ⁶¹ .
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 CO2 e per l'efficientamento energetico

10.4

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, 7.2, 8.1 e 8.2 (Mitigazione dei Cambiamenti Climatici) 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/tele- raffrescamento

Il Gruppo ha analizzato, come indicato al punto 1) a) del criterio di contributo sostanziale, la definizione di teleriscaldamento e teleraffrescamento come riportata nell'articolo 2 punto 41 della Direttiva 2012/27/UE: "teleriscaldamento e teleraffrescamento efficienti, un sistema di teleriscaldamento o teleraffrescamento 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/teleraffrescamento 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 dotato 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

L'infrastruttura "People Mover" rientra tra le fattispecie citate dal regolamento come "infrastruttura elettrificata a terra e sottosistemi associati". Inoltre, essendo adibita all'esclusivo trasporto di passeggeri, rispetta il criterio per cui l'infrastruttura non deve essere adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.

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 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 7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici

L'attività consiste nell'installazione, manutenzione o riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici. 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

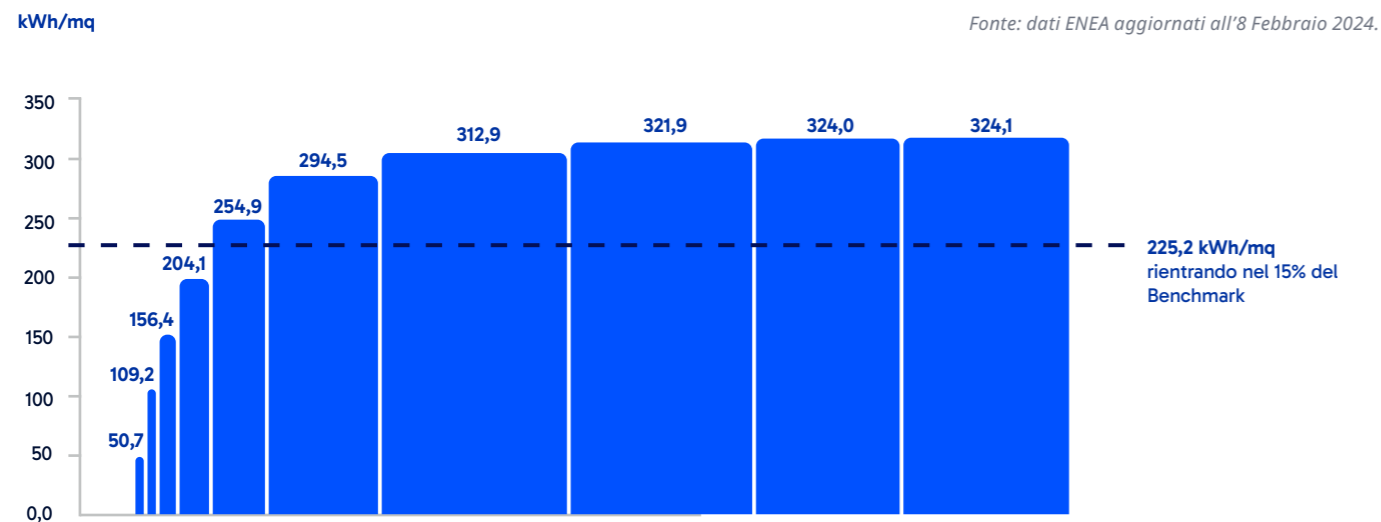
Con riferimento all'attività 7.7, il Gruppo ADR ha in primo luogo definito la data di costruzione degli immobili in analisi, per comprendere quale dei primi due punti alternativi del criterio di contributo sostanziale applicare. Nel rispetto di quanto indicato dalla Commissione Europea nelle FAQs pubblicate 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 700.000 edifici di tipo non residenziale. 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 2023 pari a 225,5 kWh/mq.

GRAFICO 14 - Distribuzione APE edifici non residenziali ITALIA



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.

Per quanto riguarda invece le considerazioni sul resto del parco immobiliare di Aeroporti di Roma, si sono enucleati ai fini di questa analisi anche gli edifici:

Edificio	Consumo	Allineamento
Cargo City	65,97 kWh/mq	Si
Torre Uffici 1	145,21 kWh/mq	Si
Torre Uffici 2	326,03 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 svolto nel 2023 per ciascuno dei siti in analisi, un'attività di Climate Change Risk Assessment sui rischi fisici significativi, con riferimento anche ai rischi mappati nell'Appendice A.

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'Enter-

prise 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 soluzioni 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 nella sezione 3.3 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, e 6.17, poiché le attività fanno tutte riferimento a quanto enunciato nell'Appendice B del Regolamento Delegato sul clima.

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 gestione 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 e 6.17

Poiché le attività 6.14, 6.15 e 6.17 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 la previsione riguardo la popolazione colpita da rumore e vibrazione, in quanto l'infrastruttura insiste unicamente all'interno del sedime aeroportuale, privo di zone abitate.

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 e 6.17

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 dichiarato 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 www.adr.it 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;
- 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 4.4 Etica e Compliance per quanto concerne la gestione interna della tematica, e alla sezione 5.9.3 Supply Chain 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.

10.5

Processo di calcolo degli indicatori e informazioni di contesto

Le analisi svolte hanno riguardato tutto il perimetro di consolidamento del Gruppo ADR, attualmente composto dalle seguenti società controllate: 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.; ADR Ventures S.r.l.

Per quanto riguarda le informazioni contestuali relative alla variazione dei KPI di ammissibilità e di allineamento si può fare riferimento alle sezioni 5.2 (Performance economica, patrimoniale e finanziaria) e 5.3 (Asset e investimenti) del presente documento.

Fatturato

Il turnover 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 al 31.12.2023. I dati sono stati elaborati a partire dal Profit

- **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 incentivare la libera concorrenza.

Infine, si segnala che ADR non è stato condannato per violazione del diritto del lavoro o dei diritti umani, corruzione e tassazione e non è stato coinvolto in alcun caso trattato da un National Contact Point (NCP) dell'OCSE, né è stato interrogato dal Business and Human Rights Resource Center (BHRRRC).

& Loss Statement di Gruppo consolidato al 2023, in conformità allo IAS 1.82(a).

Il numeratore del KPI turnover è 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 aereo-

portuali 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 derivanti da attività real estate considerando i metri quadri degli edifici allineati come descritti nella sezione precedente, in relazione ai metri quadri del parco immobiliare totale e dello scalo.

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 connesse alle attività ammissibili/allineate (numeratore) rispetto alla totalità degli incrementi agli attivi materiali e immateriali dell'esercizio (denominatore)⁶² 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 (punto 1.1.2.2. Annex I Atto Delegato Art. 8);
- 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 (punto 1.1.2.2. Annex I Atto Delegato Art. 8).

TABELLA 84 - Scomposizione quantitativa del numeratore allineato del KPI OpEx

Tipologia di spesa	OpEx (€/000)
Manutenzione e riparazione	30.101
Altre spese dirette connesse alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari	18.176
TOTALE	48.277

⁶² Rispetto alla totalità del CapEx rimangono esclusi quindi i cosiddetti "interventi di rinnovo", cfr. sezione 5.3.1.

⁶³ 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 consolidato.

La riconduzione delle attività economiche ammissibili/allineate agli investimenti del Gruppo è stata effettuata a partire dal Database consolidato Capex al 31.12.2023. Le approssimazioni prudenziali applicate al calcolo degli investimenti riprendono le analisi condotte sul Fatturato.

Spese operative (OpEx)

Le spese operative allineate alla tassonomia (OpEx) sono calcolate come il rapporto tra i costi ammissibili/allineate diretti 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 Gruppo⁶³. I dati sono stati elaborati a partire dal Profit & Loss Statement di Gruppo consolidato al 2023, 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 2023 spese operative di ricerca e sviluppo e i 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 2023, in quanto il perimetro d'eleggibilità è rimasto lo stesso a quello dell'anno precedente.

10.6 Sviluppi futuri

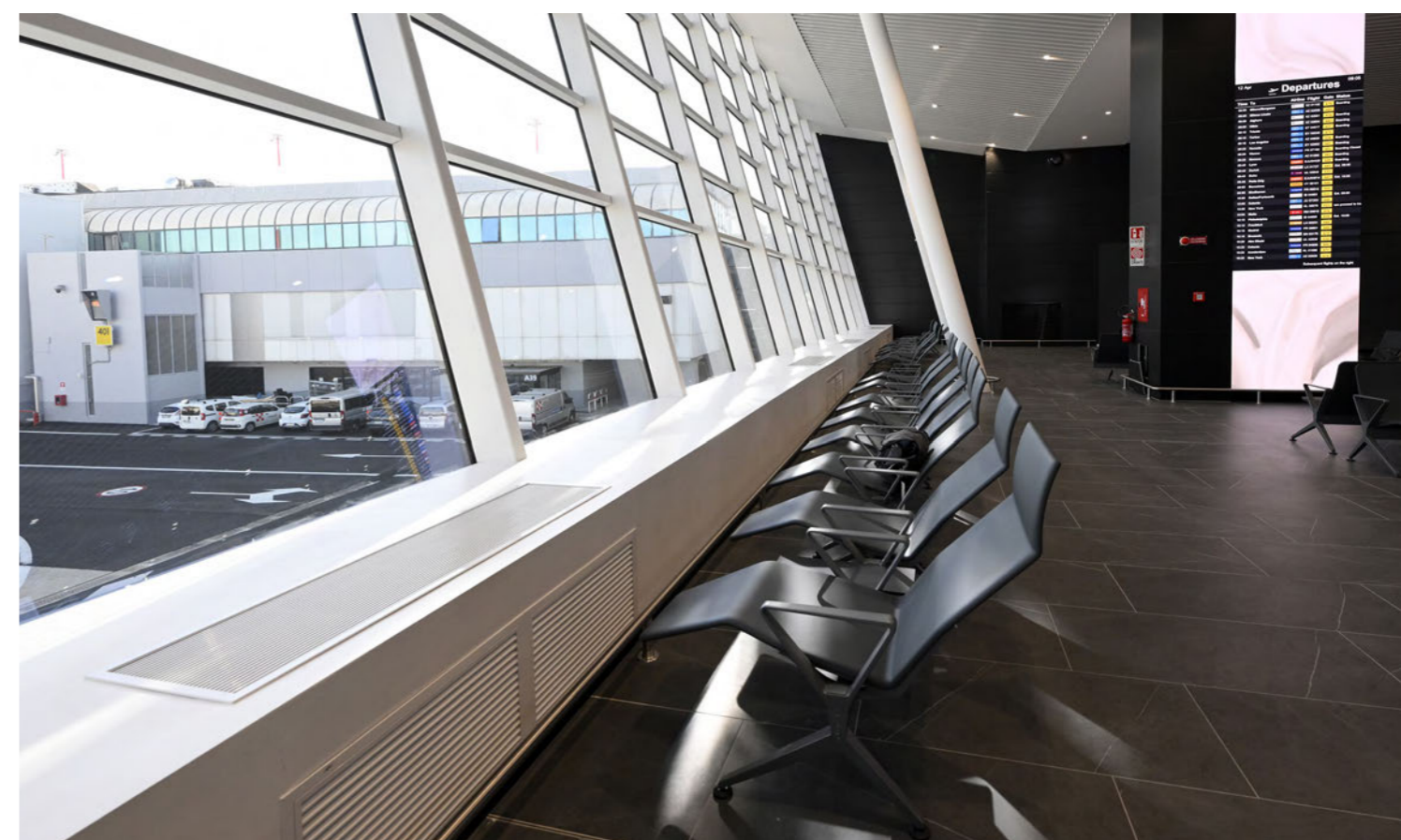
Le attività ad oggi non incluse nell'analisi risultano non contemplate dalla Tassonomia UE, ma il perimetro di attività ammissibili potrebbe subire variazioni nei futuri periodi di rendicontazione. Pertanto, il Gruppo ADR monitora con grande attenzione gli aggiornamenti normativi relativi al Regolamento 852/2020 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.

Nell'ottica di garantire una corretta e veritiera rappresentazione delle informazioni relative alle analisi di eleggibilità e allineamento delle proprie attività eco-

nomiche alla Tassonomia Europea, il Gruppo ADR ha deciso, con un anno di anticipo rispetto agli obblighi normativi, di sottoporre già quest'anno il prospetto della Tassonomia Europea al vaglio di un revisore, attraverso una limited assurance. Il Gruppo si impegna infatti a produrre e veicolare informazioni attendibili e precise, con il fine ultimo di scongiurare pericoli 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 di fornitura, dove necessario.



10.7

La disclosure quantitativa

TABELLA 85 - KPI Fatturato

Attività economiche	Codici	Fatturato assoluto (€/000)	Quota di fatturato %	Criterio per il contributo sostanziale				Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia S/N	Quota di fatturato, anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T
				Mitigazione del cambiamento climatico %	Adattamento al cambiamento climatico %	Acqua e risorse marine %	Pollution %	Economia circolare %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione del cambiamento climatico S/N	Adattamento al cambiamento climatico S/N	Acque e risorse marine S/N	Pollution S/N				
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																	
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)																	
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	1.033	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S		S	S	S	S	0,1%	A
Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	CCM 4.15	0	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S		S	0,4%		
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	CCM 5.5	1.095	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S	S	0,2%		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	110	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S		S	S	S	0,0%	A	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	386	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	0,4%	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	5.180	0,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	0,4%	T	
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	663.054	74,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S				S	69,4%		
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		670.858	75,4%	75,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	S	S	S	S	S	70,9%	0,2%	0,6%
Di cui abilitanti		1.529	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	0,5%	A	
Di cui di transizione		5.180	0,6%	100%						S	S	S	S	S	0,4%	T	
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	439	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%						0,1%		
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	278	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%						0,1%		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	47.053	5,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%						n/a		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.627	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%						0,2%		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	45.430	5,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%						6,0%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate) (A.2)		94.827	10,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						6,4%		
Totale (A.1+A.2)		765.685	86,1%	75,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						77,3%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																	
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		123.721	13,9%														
Totale (A+B)		889.407	100,0%														

TABELLA 86 - KPI CapEx

Attività economiche	Codici	Fatturato assoluto (€/000)	Quota di fatturato %	Criterio per il contributo sostanziale				Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia S/N	Quota di fatturato, anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T		
				Mitigazione del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	Acqua e risorse marine	Pollution	Economia circolare	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	Acque e risorse marine	Pollution					Economia Circolare	Biodiversità ed ecosistemi
				%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N					S/N	S/N
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)																			
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	499	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	1,4%	A		
Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	CCM 4.15	2.216	0,8%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	1,5%				
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	CCM 5.5	50	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S	S	n/a				
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	1.912	0,7%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	n/a	T			
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.4	401	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S			S	S	0,0%				
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	41	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	n/a	A			
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	234	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	0,7%	A			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	413	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	1,4%	A			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.618	0,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	0,2%	A			
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	505	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S		S		S	0,1%	A			
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	908	0,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S				S	0,0%	A			
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	18.685	6,7%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S				S	1,0%	A			
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	199.062	71,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S				S	66,1%				
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		226.544	81,3%	81,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	S	S	S	S	S	S	72,4%	8,2% 0,7%		
Di cui abilitanti		22.902	8,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	S	S	S	S	S	S	4,8%	A		
Di cui di transizione		1.912	0,7%	100%						S	S	S	S	S	S	0,0%	T		
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	247	0,1%	100%												n/a			
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	285	0,1%	100%												1%			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	4.819	1,7%	100%												n/a			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.913	0,7%	100%												0%			
Ristrutturazione di edifici esistenti	CCM 7.2	-198.099	-71,1%	100%												0%			
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	203.361	73,0%	100%												3%			
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	CCM 8.1	243	0,1%	100%												1%			
Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra	CCM 8.2	233	0,1%	100%												0%			
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate) (A.2)		13.002	4,7%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							5%			
Totale (A.1+A.2)		239.545	86,0%	86,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							77,6%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		39.132	14,0%																
TOTALE (A+B)		278.677	100%																

TABELLA 87 - KPI OpEx

Attività economiche	Codici	Fatturato assoluto (€/000)	Quota di fatturato %	Criterio per il contributo sostanziale			Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia S/N	Quota di fatturato, anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T		
				Mitigazione del cambiamento climatico %	Adattamento al cambiamento climatico %	Acqua e risorse marine %	Pollution %	Economia circolare %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione del cambiamento climatico S/N	Adattamento al cambiamento climatico S/N	Acque e risorse marine S/N					Pollution S/N	Economia Circolare S/N
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
A.1. ATTIVITÀ ECOSOSTENIBILI (ALLINEATE ALLA TASSONOMIA)																		
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	9.350	12,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	11,5%	A	
Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	CCM 4.15	10.454	14,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	12,6%		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	0	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	2,0%	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.370	1,8%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	1,5%	A	
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	27.103	36,5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S				S	33,8%		
OpEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		48.277	65,1%	65,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	S	S	S	S	S	S	61,4%	14,4%	0,0%
Di cui abilitanti		10.720	14,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	15,0%	A	
Di cui di transizione		0	0,0%	100%												0,0%		T
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	3.211	4,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							3,8%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	250	0,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							0,2%		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	10.164	13,7%	100%	0%	0%	0%	0%	0%							20,0%		
OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate) (A.2)		13.625	18,4%	18,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							24,0%		
Totale (A.1+A.2)		61.903	83,4%	83,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							85,4%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
OpEx delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		12.293	16,6%															
Totale (A+B)		74.196	100%															

TABELLA 88 - Scomposizione KPI Fatturato

	Quota di fatturato/Fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	75%	86%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

TABELLA 89 - Scomposizione KPI CapEx

	Quota di CapEx/CapEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	81%	86%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

TABELLA 90 - Scomposizione KPI OpEx

	Quota di OpEx/OpEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	65%	83%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma	218
Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma	228
Allegati	290
Relazione della Società di Revisione	294

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	220
Conto economico consolidato	222
Conto economico complessivo consolidato	223
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	224
Rendiconto finanziario consolidato	226
Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario	227

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ

(Migliaia di euro)	Note	31.12.2023	di cui correlate	31.12.2022	di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	62.552		52.687	
<i>Diritti Concessori</i>		2.633.574		2.510.482	
<i>Altre attività immateriali</i>		41.482		36.130	
Attività Immateriali	6.2	2.675.056		2.546.612	
Partecipazioni	6.3	13.671		19.430	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	38.210		17.429	
Attività per imposte anticipate	6.5	31.225		39.775	
Altre attività non correnti	6.6	519		461	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.821.233		2.676.394	
ATTIVITÀ CORRENTI					
<i>Rimanenze</i>		5.598		5.801	
<i>Attività per lavori in corso su ordinazione</i>		425		322	
<i>Crediti commerciali</i>		241.735	5.141	207.945	7.059
Attività commerciali	6.7	247.758	5.141	214.068	7.059
Altre Attività finanziarie correnti	6.4	6.265		57.890	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	36		23.061	22.981
Altre attività correnti	6.9	31.415	154	36.658	560
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	909.306		1.024.985	
Attività destinate alla vendita	6.11	950		0	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		1.195.730	5.295	1.356.662	31.950
TOTALE ATTIVITÀ		4.016.963	5.295	4.033.056	31.950

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(Migliaia di euro)	Note	31.12.2023	di cui correlate	31.12.2022	di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		1.034.692		988.893	
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		111.914		45.059	
		1.208.831		1.096.177	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.12	1.208.831		1.096.177	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
<i>Fondi per benefici per dipendenti</i>	6.13	11.462		12.018	
<i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.14	177.392		157.430	
<i>Altri fondi per rischi ed oneri</i>	6.15	16.397		16.481	
Fondi per accantonamenti non correnti		205.251		185.929	
<i>Prestiti obbligazionari</i>		1.606.493		1.273.005	
<i>Finanziamenti a medio-lungo termine</i>		377.960		617.214	
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		0		0	
<i>Altre passività finanziarie</i>		1.197	23	1.817	155
Passività finanziarie non correnti	6.16	1.985.650	23	1.892.036	155
Altre passività non correnti	6.17	3.015	530	2.951	358
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.193.916	553	2.080.916	513
PASSIVITÀ CORRENTI					
<i>Fondi per benefici per dipendenti</i>	6.13	2.300		1.501	
<i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.14	52.473		76.548	
<i>Altri fondi per rischi ed oneri</i>	6.15	5.364		5.998	
Fondi per accantonamenti correnti		60.137		84.047	
<i>Debiti commerciali</i>	6.18	231.180	2.245	188.923	3.165
Passività commerciali		231.180	2.245	188.923	3.165
<i>Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine</i>		63.949	132	298.764	131
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		978		83.910	
Passività finanziarie correnti	6.16	64.927	132	382.674	131
Passività per imposte correnti	6.8	47.068	37.654	13.486	
Altre passività correnti	6.19	210.904	1.562	186.833	959
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		614.216	41.593	855.963	4.255
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		4.016.963	42.146	4.033.056	4.768

Conto economico consolidato

(Migliaia di euro)	Note	2023	di cui correlate	2022	di cui correlate
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		878.454	21.077	643.727	13.226
Ricavi per servizi di costruzione		240.534		144.091	
Altri ricavi operativi		10.953	270	20.019	1.167
TOTALE RICAVI	7.1	1.129.941	21.347	807.837	14.393
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(39.423)		(35.753)	
Costi per servizi	7.3	(386.317)	(3.626)	(280.454)	(2.271)
Costo per il personale	7.4	(225.997)	(1.386)	(195.412)	(1.303)
<i>Canoni concessori</i>		(37.595)		(26.352)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(2.884)		(2.584)	
<i>(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.14	13.297		(15.884)	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>	6.15	(1.072)		1.770	
<i>Altri costi</i>		(12.452)		(9.620)	(10)
Altri costi operativi	7.5	(40.706)		(52.670)	(10)
<i>Ammortamento attività materiali</i>	6.1	(11.824)		(11.037)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	6.2	(97.559)		(91.220)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	6.2	(11.294)		(9.386)	
Ammortamenti		(120.677)		(111.643)	
TOTALE COSTI		(813.120)	(5.012)	(675.932)	(3.584)
RISULTATO OPERATIVO		316.821		131.905	
Proventi finanziari		32.589		4.259	
Oneri finanziari		(67.628)		(81.659)	
Utili (perdite) su cambi		123		13.456	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(34.916)		(63.944)	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(871)		(1.398)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		281.034		66.563	
Imposte sul reddito	7.8	(83.289)		(21.504)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		197.745		45.059	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	7.9	(4.317)		-	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		193.428		45.059	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		193.428		45.059	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		0		0	

Conto economico complessivo consolidato

(Migliaia di euro)	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	193.428	45.059
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	(2.873)	100.982
Effetto fiscale	689	(24.235)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	0	(26)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(2.184)	76.721
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(346)	1.624
Effetto fiscale	83	(390)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(212)	0
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(475)	1.234
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	3.399	4.883
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	740	82.838
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	194.168	127.897
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	194.168	127.897
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 value di partecipazioni	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	Totale	Patrimonio netto di terzi	Totale patrimonio netto
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	62.225	12.462	667.389	(76.487)	230	(40.611)	379.798	(38.035)	966.971	2.795	969.766
Utile (perdita) dell'esercizio								45.059	45.059	0	45.059
Altre componenti dell'utile complessivo:				81.630	(26)		1.234		82.838		82.838
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				81.630					81.630		81.630
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							1.234		1.234		1.234
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					(26)				(26)		(26)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni											
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				81.630	(26)		1.234	45.059	127.897	0	127.897
Destinazione perdita dell'esercizio precedente							(38.035)	38.035	0		0
Operazioni relative a società controllate							1.309		1.309	(2.795)	(1.486)
Altre variazioni											
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	0	193.428
Altre componenti dell'utile complessivo:	0	0	0	1.215	0	(212)	(263)	0	740	0	740
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale	0	0	0	1.215	0	0	0	0	1.215	0	1.215
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale	0	0	0	0	0	0	(263)	0	(263)	0	(263)
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto									0		0
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	0	0	0	0	(212)	0	0	(212)	0	(212)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio	0	0	0	1.215	0	(212)	(263)	193.428	194.168	0	194.168
Destinazione utile dell'esercizio precedente							45.059	(45.059)	0		0
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

Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di euro)	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	193.428	45.059
Rettificato da:		
Ammortamenti	120.677	111.643
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	31.593	56.964
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	9.519	1.646
Variazione altri fondi	(1.156)	(2.598)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	871	1.398
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	8.248	24.508
Altri costi (ricavi) non monetari	13.325	13.586
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	98.869	352.598
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	475.374	604.804
Investimenti in attività materiali (*)	(22.376)	(13.704)
Investimenti in attività immateriali (**)	(259.532)	(160.567)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(44.890)	(41.080)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(591)	(2.386)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	3.258	1.012
Variazione netta delle altre attività non correnti	(58)	9
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(324.189)	(216.716)
Dividendi corrisposti	(81.513)	0
Emissione di prestiti obbligazionari	393.699	0
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(309.465)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(239.423)	(17.885)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(76.227)	(3.833)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	46.065	(3.025)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(266.864)	(24.743)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(115.679)	363.345
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	1.024.985	661.640
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	909.306	1.024.985

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 348 mila euro nel 2022.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 3.232 mila euro nel 2023 e per 825 mila euro nel 2022.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Migliaia di euro)	2023	2022
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	17.111	(57.850)
Interessi attivi incassati	22.233	2.266
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	36.708	54.462

Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma

1. Informazioni generali	230
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	230
3. Perimetro e principi di consolidamento	230
4. Principi contabili applicati	232
5. Contratto di concessione	242
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	244
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	266
8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	274
9. Altre garanzie, impegni e rischi	275
10. Rapporti con parti correlate	285
11. Altre informazioni	287
12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	288

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 13 marzo 2024 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 2023 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 2023 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”.

Rispetto al 31 dicembre 2022, si segnala l'inclusione nel perimetro di consolidamento della nuova società ADR Ventures S.r.l., costituita in data 3 febbraio 2023, con una dotazione di capitale di 2 milioni di euro (di cui 10 mila euro a titolo di capitale sociale), interamente sottoscritto dal socio unico ADR. La nuova società ha per oggetto attività di Corporate Venture Capital finalizzate ad investire nello sviluppo di startup ad alto potenziale innovativo affine al settore di appartenenza.

Inoltre, con decorrenza 1 novembre 2023, ha avuto efficacia la Fusione per incorporazione inversa, ai sensi degli artt. 2501-ter e 2505 codice civile, di Fiumicino Energia S.r.l. in Leonardo Energia S.r.l. (trasformazione societaria da società consortile a S.r.l. avvenuto in data 24 ottobre 2023). Dal 1° novembre 2023, ADR detiene quindi direttamente l'intero capitale sociale di Leonardo Energia S.r.l., quale società risultante dalla fusione.

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, rettificata in base ai principi IFRS adottati dal Gruppo. I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

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

Aggregazioni aziendali

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è valutato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al fair value alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale, il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al fair value oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesati nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative. Quando il Gruppo acquisisce un business, classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

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

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al fair value alla data di acquisizione. La variazione del fair value del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività, quale strumento finanziario che sia nell'oggetto dell'IFRS 9, deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dell'IFRS 9, è misurato al fair value con le variazioni di fair value rilevate nel conto economico. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

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, rideterminando 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 2023. 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;
- 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 verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere ed alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

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

Valutazioni al fair value

Il fair value è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare transazione di mercato (ossia non in una liquidazione 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 passivi-

tà identiche alle quali si può accedere alla data di valutazione; (ii) livello 2: input, diversi dai prezzi quotati inclusi nel livello 1, che sono osservabili, direttamente o indirettamente, per le attività o passività da valutare; (iii) livello 3: input non osservabili per l'attività o la passività.

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

Benefici per i dipendenti

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

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

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

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Tra gli obblighi principali che il contratto di concessione pone a carico della concessionaria vi è quello di garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione (vedi paragrafo Attività immateriali - diritti concessori). A tal fine la concessionaria, oltre alle ordinarie attività di manutenzione, deve pianificare, su base sistematica, i necessari interventi di manutenzione straordinaria e sostitutiva 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 dena-

ro, 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 2023, 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 2023

I nuovi principi e interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 2023, di seguito elencati, 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 2023	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili;	1° gennaio 2023	Marzo 2022
Modifiche allo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili;	1° gennaio 2023	Agosto 2022
Modifiche allo IAS 2 - Imposte sul reddito: imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione;	1° gennaio 2023	Novembre 2021
Nuovo Principio IFRS 17 – Contratti assicurativi	1° gennaio 2023	Novembre 2021

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 2023, che potrebbero trovare applicazione in futuro nei bilanci della Società.

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-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.

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)	31.12.2023	31.12.2022
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

- 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 con-

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

cessione, 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 2023, i beni in esercizio aventi una vita utile regolatoria che supera la durata residua della concessione, relativi al Sistema Aerostazioni Est e alla nuova area di imbarco A 31-52 (ex Molo B), a fronte dei quali è stato iscritto, tra le Attività finanziarie non correnti, un diritto di subentro pari a 36,1 milioni di euro.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 ATTIVITÀ MATERIALI

(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

(migliaia di euro)	31.12.2021			Variazione				31.12.2022		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Invest.	Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
Terreni e fabbricati	16.837	(1.080)	15.757	1.371	(301)	0	0	18.208	(1.381)	16.827
Impianti e macchinari	98.476	(91.730)	6.746	2.066	(3.775)	265	0	99.926	(94.624)	5.302
Attrezzature industriali e commerciali	15.698	(13.860)	1.838	203	(625)	415	0	16.249	(14.418)	1.831
Altri beni	47.294	(34.736)	12.558	5.651	(4.982)	6.773	0	59.613	(39.613)	20.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	10.050	0	10.050	4.215	0	(8.270)	0	5.995	0	5.995
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.997	(2.048)	3.949	198	(1.354)	(61)	0	5.738	(3.006)	2.732
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	194.352	(143.454)	50.898	13.704	(11.037)	(878)	0	205.729	(153.042)	52.687

Le Attività materiali, pari a 62.552 mila euro (52.687 mila euro al 31 dicembre 2022), si incrementano nell'esercizio di 9.865 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (22.376 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno (11.824 mila euro).

Gli investimenti, pari a 22.376 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Altri beni (9.044 mila euro), all'installazione di monitor, ledwall ed apparati per il self boarding pass per 6.586 mila euro e per l'acquisizione di arredi, banchi gate e sedute per 2.447 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (7.744 mila euro), all'acquisizione di macchine RX per controllo bagagli per 2.331 mila euro, forniture di monitor, apparati e altri complessi elettronici per complessivi 3.614 mila euro, arredi e sedute per 505 mila euro;
- nella classe Impianti e macchinari (4.303 mila euro), macchine ispezione bagagli per 1.371 mila euro, automezzi per 2.452 mila euro.

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

6.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(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		(45.477)		2.167.966		(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		(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

(migliaia di euro)	31.12.2021				Variazione			31.12.2022			
	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	(1.053.374)	1.114.592	0	(45.477)	0	2.167.966	0	(1.098.851)	1.069.115
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.691.608	0	(332.661)	1.358.947	144.091	(45.743)	(15.928)	1.819.764	0	(378.397)	1.441.367
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.859.574	0	(1.386.035)	2.473.539	144.091	(91.220)	(15.928)	3.987.730	0	(1.477.248)	2.510.482
Altre attività immateriali	106.338	(41)	(78.254)	28.043	15.651	(9.255)	(13)	121.976	(41)	(87.509)	34.426
Anticipi a fornitori	725	0	0	725	825	0	(128)	1.422	0	0	1.422
Diritto d'uso: altre imm. immat	521	0	(108)	413	0	(131)	0	521	0	(239)	282
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	107.584	(41)	(78.362)	29.181	16.476	(9.386)	(141)	123.919	(41)	(87.748)	36.130
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.967.158	(41)	(1.464.397)	2.502.720	160.567	(100.606)	(16.069)	4.111.649	(41)	(1.564.996)	2.546.612

Le Attività immateriali, pari a 2.675.056 mila euro (2.546.612 mila euro al 31 dicembre 2022) si incrementano di 128.444 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 259.532 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 108.853 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 (19.664 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 240.534 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nel periodo su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 37,3 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 71,3 milioni di euro;
- interventi riqualifica Area imbarco B per 43,5 milioni di euro;
- interventi Solar Farm per 17,8 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 38.836 mila euro (34.426 mila euro al 31 dicembre 2022), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 15.766 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

6.3 PARTECIPAZIONI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
IMPRESE COLLEGATE			
Spea Engineering S.p.A.	50	5.544	(5.494)
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	50	5.544	(5.494)
JOINT VENTURE			
UrbanV S.p.A.	0	644	(644)
	0	644	(644)
ALTRE IMPRESE			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	12.543	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	484	697	(213)
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.	592	0	592
	13.621	13.242	379
TOTALE	13.671	19.430	(5.759)

Rispetto al 31 dicembre 2022, la variazione delle Partecipazioni di -5.759 mila euro è attribuibile all'effetto combinato di:

- riclassificazione per l'importo di 5.267 mila euro di una quota di partecipazione in Spea Engineering corrispondente al 19% del capitale nelle Attività destinate alla vendita; la restante quota (pari all'1%) è stata svalutata di 227 mila euro;
- azzeramento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (detenuta al 60%) in relazione ai risultati negativi conseguiti nel 2023;
- decremento del valore della partecipazione in Aeroporto di Genova S.p.A. per effetto della valutazione al fair value della società elaborata in base alle informazioni rese disponibili alla data di redazione del bilancio;
- iscrizione della partecipazione della quota del capitale della società Assaia, Inc., pari al 1,7049%, acquisita da parte della controllata ADR Ventures S.r.l.. Per tale partecipazione, non detenuta per finalità di negoziazione, viene esercitata la facoltà di valutazione al fair value, con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo.

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

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)	31.12.2023			31.12.2022		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	0	0	0	54.654	54.654	0
Altre attività finanziarie	44.475	6.265	38.210	20.665	3.236	17.429
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	44.475	6.265	38.210	75.319	57.890	17.429

Derivati con fair value attivo

Al 31 dicembre 2023, i derivati con fair value attivo si azzerano a seguito dell'estinzione (c.d. unwinding), avvenuta a luglio 2023, dell'intero portafoglio di contratti derivati di tipo Interest Rate Swap Forward Starting accessi da ADR nel 2018 e nel 2021 che ha comportato l'incasso da parte di ADR del Mark-to-market positivo di 50,9 milioni di euro.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti 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 38.210 mila euro (17.429 mila euro al 31 dicembre 2022) e si riferiscono principalmente:

- all'iscrizione del diritto di subentro per complessivi 36.064 mila euro, 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 (20.130 mila euro) deriva essenzialmente dall'entrata in esercizio, nel mese di maggio, della nuova area di imbarco A 31-52 (ex Molo B) e di ulteriori interventi relativi al Sistema Aerostazioni Est, le cui componenti infrastrutturali hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale;
- agli oneri accessori sostenuti per la linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, che nel 2023 è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.16.
- alla sottoscrizione da parte della controllata ADR Ventures di un SAFE (Simple Agreement for Future Equity) per la successiva partecipazione nel capitale di una start-up.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 6.265 mila euro (3.236 mila euro al 31 dicembre 2022) e si incrementano rispetto a dicembre 2022 principalmente per l'iscrizione di ratei attivi per interessi maturati sui time deposit detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti, in relazione al positivo andamento, rispetto all'esercizio a confronto, dei relativi proventi finanziari; tale incremento viene in parte compensato dalla svalutazione del credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. per 1.350 mila euro, relativo a dividendi deliberati nel 2018 non più pagati e la cui corresponsione appare oggi altamente improbabile.

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)	31.12.2022	Variazione			31.12.2023
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./diff. su proventi/oneri rilevati nel pn	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	33.403	2.600	(3.442)	0	32.561
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	53	76	(10)	0	119
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	38.714	0	(203)	0	38.511
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(1.621)	0	0	(384)	(2.005)
Fondi rischi e oneri	4.893	402	(499)	0	4.796
Perdite fiscali e ACE	7.826	907	(8.733)	0	0
Altre	870	789	(711)	80	1.028
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	84.138	4.774	(13.598)	(304)	75.010
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Applicazione IFRIC 12	43.886	818	(1.376)	0	43.328
Altre	477	0	(20)	0	457
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	44.363	818	(1.396)	0	43.785
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	39.775	3.956	(12.202)	(304)	31.225

Il decremento di 8.550 mila euro registrato nel 2023 è ascrivibile principalmente all'aumento della quota residua delle imposte anticipate stanziata a fronte della perdita fiscale IRES 2020 residua trasferita al consolidato fiscale, nel 2023, in relazione alla capienza del reddito imponibile del gruppo Mundrys.

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 519 mila euro (461 mila euro al 31 dicembre 2022), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 247.758 mila euro (214.068 mila euro al 31 dicembre 2022), comprendono:

- rimanenze, pari a 5.598 mila euro (5.801 mila euro al 31 dicembre 2022), 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 425 mila euro (322 mila euro al 31 dicembre 2022) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture;
- crediti commerciali, pari a 241.735 mila euro (207.945 mila euro al 31 dicembre 2022).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti verso clienti	395.431	367.602	27.829
Crediti verso impresa controllante	19	19	0
Altri crediti commerciali	8.481	4.503	3.978
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	403.931	372.124	31.807
Fondo svalutazione crediti	(161.366)	(162.447)	1.081
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(830)	(1.732)	902
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(162.196)	(164.179)	1.983
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	241.735	207.945	33.790

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 27.829 mila euro essenzialmente per effetto del sensibile incremento dei volumi di attività verificatosi in particolare nella seconda parte dell'anno.

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 8.481 mila euro (4.503 mila euro al 31 dicembre 2022), 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
31.12.2023	241.735	90.393	60.038	977	90.327
31.12.2022	207.945	66.810	48.196	979	91.960

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)	31.12.2022	Incrementi / riassorbimenti	Decrementi	31.12.2023
Fondo svalutazione crediti	162.447	880	(1.961)	161.366
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	1.732	(902)	0	830
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	164.179	(23)	(1.961)	162.196

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2022 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		
	31.12.2023	31.12.2022	Variazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	22.982	(22.982)	37.653	0	37.653
IRES	36	79	(43)	804	5.601	(4.797)
IRAP	0	0	0	8.611	7.885	726
TOTALE	36	23.061	(23.025)	47.068	13.486	33.582

Le Attività per imposte correnti si riducono di 23.025 mila euro essenzialmente per l'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Mundys, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti e per l'azzeramento del credito per tassazione consolidata, compensato dai debiti tributari derivanti dalla stima del carico fiscale IRES dell'anno.

Le Passività per imposte correnti si incrementano di 33.582 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per i maggiori debiti per tassazione consolidata attribuibili alla quota parte del carico fiscale IRES dell'esercizio, eccedente i crediti da tassazione consolidata di cui si è detto; tale effetto è stato parzialmente compensato dal pagamento della terza ed ultima rata dell'imposta sostitutiva in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale, e del pagamento parziale 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)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti verso società collegate	0	482	(482)
Crediti tributari	24.714	33.426	(8.712)
Crediti verso altri	6.701	2.750	3.951
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	31.415	36.658	(5.243)

I Crediti tributari, pari a 24.714 mila euro, sono composti principalmente da:

- credito IVA per 15.250 mila euro (23.691 mila euro al 31 dicembre 2022), di cui 12.000 mila euro richiesti a rimborso dalla Capogruppo ADR;
- 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.

La variazione dei Crediti verso altri, pari a 3.951 mila euro, è ascrivibile essenzialmente credito per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 con riferimento alle sole iniziative installate ed in funzione, i cui costi sono stati oggetto di rendicontazione nel 2023 (+3.541 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
31.12.2023	31.415	31.282	0	0	133
31.12.2022	36.658	36.043	0	0	615

6.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	238.867	404.582	(165.715)
Mezzi Equivalenti	670.000	620.000	50.000
Denaro e valori in cassa	439	403	36
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	909.306	1.024.985	(115.679)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si decrementano di 115.679 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 essenzialmente per effetto dell'assorbimento di cassa derivante dalle attività di finanziamento e 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, includono la quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. riclassificata in tale voce, in relazione all'intenzione di ADR di procedere alla cessione della stessa entro l'esercizio 2024, e valutata conseguentemente al fair value.

6.12 PATRIMONIO NETTO

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	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	6.358	5.143	1.215
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	204	204	0
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.823)	(40.611)	(212)
Altre riserve e utili portati a nuovo	389.102	344.306	44.796
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	111.914	45.059	66.855
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1.208.831	1.096.177	112.654
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.208.831	1.096.177	112.654

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 111.914 mila euro (al netto dell'acconto sui dividendi pari a 81.514 mila euro);
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 740 mila euro derivante essenzialmente dalla variazione del fair value dei derivati di cash flow hedge.

Al 31 dicembre 2023, 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	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
VALORI DI BILANCIO ADR S.p.A.	1.192.998	1.070.916	202.129	30.741
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di Azionisti terzi	69.237	77.857	(10.205)	13.553
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(37.332)	(35.020)	0	0
Altre rettifiche ¹	(16.072)	(17.576)	1.504	765
TOTALE	1.208.830	1.096.177	193.428	45.059
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	1.208.830	1.096.177	193.428	45.059
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)		0		0

6.13 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(migliaia di euro)	2023
VALORE INIZIALE FONDO TFR	13.519
Costo corrente	47
Interessi passivi	335
Totale costi rilevati a conto economico	382
Liquidazioni/utilizzi	(484)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(8)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	301
Effetto dell'esperienza passata	52
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	345
VALORE FINALE FONDO TFR	13.762
di cui:	
Quota non corrente	11.462
Quota corrente	2.300

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. L'incremento del fondo di 243 mila euro riflette sostanzialmente l'effetto del risultato attuariale rilevato nell'esercizio.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2023:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2023	31.12.2022
Tasso di attualizzazione	3,0%	3,6%
Tasso di inflazione	curva	2,3%
Tasso annuo di incremento del TFR	3,0%	2,7%
Tasso annuo di incremento salariale	0,8%	2,4%
Tasso annuo di turnover	2,0%	1,9%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,6%	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 5-7 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

¹ Si riferiscono principalmente alle rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento (-16.811 euro migliaia al 31.12.2023 e +765 mila euro nell'esercizio 2023) II) Storno plusvalenza plusvalenza ADR TEL derivante dalla cessione del ramo IT (-751 mila euro nel 2023) e III) Storno commesse in perdita 2023 ADR Infrastrutture (1.490 euro nel 2023 al netto dell'effetto fiscale).

IPOTESI DEMOGRAFICHE		2023/2022
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2022 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	13.773	13.749		
Tasso di inflazione			13.858	13.665
Tasso di attualizzazione			13.609	13.917

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 6 anni e il service cost previsto per il 2024 è pari a 47 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(migliaia di euro)		(migliaia di euro)	
1° anno	2.003	4° anno	1.791
2° anno	1.269	5° anno	1.923
3° anno	1.374		

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)	31.12.2022	Accantonam.	Effetto attualizzaz.	Utilizzi operativi (*)	31.12.2023
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	233.978	31.593	9.184	(44.890)	229.865
di cui:					
quota corrente	76.548				52.473
quota non corrente	157.430				177.392

*di cui utilizzi per costi esterni pari a 42.410 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 2.480 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)	31.12.2022	Acc.ti	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	31.12.2023
Fondo imposte	5.158	0	(479)	0	4.679
Fondi per vertenze in corso e potenziali	16.449	1.521	(89)	(1.583)	16.298
Fondo assicurazioni interne	872	0	(153)	(207)	512
Fondo copertura perdite partecipate	0	272	0	0	272
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	22.479	1.793	(721)	(1.790)	21.761
Di cui:					
quota corrente	5.998				5.364
quota non corrente	16.481				16.397

Il fondo imposte, pari a 4.679 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; la riduzione rispetto al 31 dicembre 2022 è attribuibile al riassorbimento del fondo relativo al contenzioso in materia di accise sull'energia elettrica relativo alle annualità 2003-2006 a seguito della definizione agevolata delle controversie pendenti aventi ad oggetto le sole sanzioni collegate a tributi di cui era stato effettuato il pagamento.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 16.298 mila euro (16.449 mila euro al 31 dicembre 2022), 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 incrementato per effetto degli accantonamenti dell'anno, parzialmente compensati dal riassorbimento dell'esercizio e riflette l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo.

Si segnala, in particolare, che, a seguito dell'esito, positivo per la Società, della sentenza oramai irrevocabile del processo penale relativo all'incendio del T3 del 7 maggio 2015, è stato riassorbito il fondo stanziato negli esercizi precedenti a fronte del rischio di risarcimenti a terzi (vettori, handler, subconcessionari e passeggeri) dei presunti danni conseguenti all'incendio.

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)	31.12.2023					31.12.2022		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre 15 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.606.493	0	1.606.493	420.496	1.185.997	1.515.063	242.058	1.273.005
Finanziamenti a medio/lungo termine	417.383	39.423	377.960	157.692	220.268	656.637	39.423	617.214
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	23.343	23.343	0	0	0	16.059	16.059	0
Altre passività finanziarie	2.380	1.183	1.197	1.073	124	3.041	1.224	1.817
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.049.599	63.949	1.985.650	579.261	1.406.389	2.190.800	298.764	1.892.036
STRUMENTI FINANZIARI – DERIVATI	978	978	0	0	0	83.910	83.910	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.050.577	64.927	1.985.650	579.261	1.406.389	2.274.710	382.674	1.892.036

Al 31 dicembre 2023, il 65% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine del Gruppo – considerando anche il contributo della linea di credito Revolving sottoscritta a ottobre 2022 e non erogata al 31/12/2023 – è strutturato in formato “Green” o “Sustainability-linked”².

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(migliaia di euro)	31.12.2022	Variazioni				31.12.2023
	Valore di bilancio	Nuove accessioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.515.063	400.000	(309.465)	(123)	1.018	1.606.493
quota corrente	242.058					0
quota non corrente	1.273.005					1.606.493

² Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale.

Al 31 dicembre 2023, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 91.430 mila euro per l'effetto combinato delle seguenti operazioni:

- rimborso, in data 20 febbraio 2023, della Tranche A4 dei prestiti obbligazionari per complessivi 242.286 mila euro;
- collocamento, avvenuto il 3 luglio 2023, da parte di ADR di un nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked emesso a valore sul programma EMTN della Società. L'emissione, con valore nominale di 400 milioni di euro e durata 10 anni, è stata regolata il 10 luglio 2023 e prevede il rimborso in un'unica soluzione, in data 10 luglio 2033, ed il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 4,875%;
- perfezionamento, in data 14 luglio, di un'offerta di acquisto (Tender Offer), annunciata contestualmente al lancio del nuovo prestito obbligazionario di cui sopra, rivolta ai portatori del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro con scadenza 8 giugno 2027, emesso da ADR nel 2017 a valore sul proprio Programma EMTN. A fronte di adesioni per un nozionale pari a 67,2 milioni di euro, la Società ha riconosciuto agli aderenti un corrispettivo complessivo pari a 63,1 milioni di euro (inclusi ratei d'interesse), procedendo alla contestuale cancellazione dei titoli riacquistati. Il nozionale residuo in circolazione, ad esito dell'operazione, ammonta quindi a circa 432,8 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2023 emessi da ADR:

Denominazione	Valore nominale outstanding	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	432.821	EUR	420.495	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – “GREEN BOND”	300.000	EUR	298.541	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	493.652	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	393.805	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.632.821		1.606.493					

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni A4 si rinvia alla Nota 8.

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 2023 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 po-

tenziale 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 2023, 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").

In data 21 novembre 2023, Moody's ha rivisto al rialzo l'outlook da "negative" a "stable", riflettendo il proseguimento della ripresa del traffico rispetto ai livelli pre-pandemici e la decisione sul rating assegnato alla Repubblica Italiana.

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

(migliaia di euro)	31.12.2023		31.12.2022	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	1.606.493	1.544.585	1.515.063	1.300.224
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.606.493	1.544.585	1.515.063	1.300.224

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2023; 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 2022, il fair value dei prestiti obbligazionari aumenta di 244 milioni di euro, variazione attribuibile all'emissione del prestito obbligazionario e alla significativa riduzione degli spread creditizi durante il 2023, come anche desumibile dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società, solo parzialmente compensata dal rimborso a febbraio 2023 del prestito obbligazionario A4 e dal riacquisto parziale a luglio 2023 delle note con scadenza 2027.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(migliaia di euro)	31.12.2022	Variazioni			31.12.2023
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio/lungo termine	656.637	0	(239.423)	169	417.383
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	617.214				377.960

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 239.254 mila euro principalmente per il rimborso anticipato volontario ed integrale, perfezionato senza penali a luglio 2023, del prestito bancario da 200 milioni di euro accordato da Banca Nazionale del Lavoro nel 2020, che aveva scadenza contrattuale maggio 2026 e 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 2023.

(migliaia di euro)

Finanziatore	Denominazione	Ammontare concesso	Valore nominale outstanding	Valore di bilancio	Valuta	Tasso	Periodicità pagamento 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 (in caso di utilizzo)	rotativa	6 anni (*)	10.2028
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	107.179	107.103	EUR	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
						II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	125.897	125.834	EUR	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
						II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
						III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	184.615	184.446	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		850.000	417.691	417.383						

(*) il contratto prevede un'opzione di estensione fino a ottobre 2029.

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 2023.

La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2023 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 22 settembre 2023, la linea di credito è stata estesa di un anno: l'attuale scadenza è ottobre 2028, con possibile estensione per un ulteriore anno.

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 2023, 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 8.

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

(migliaia di euro)	31.12.2023		31.12.2022	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	417.383	370.643	456.746	365.631
Tasso variabile	0	0	199.891	203.816
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	417.383	370.643	656.637	569.447

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2023; 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 2022 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 199 milioni di euro, variazione attribuibile al rimborso integrale anticipato del prestito BNL perfezionato a luglio 2023.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

(migliaia di euro)	31.12.2022					31.12.2023
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Incrementi per attualiz.fin.	Rimborsi	Dimissioni	
Debiti per locazioni	3.041	692	45	(1.398)	0	2.380
quota corrente	1.224					1.183
quota non corrente	1.817					1.197

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si riduce di 661 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.398 mila euro), parzialmente compensati dalle nuove accensioni dell'esercizio (692 mila euro).

DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Derivati con fair value passivo	803	83.652	(82.849)
Rateo interessi	175	258	(83)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	978	83.910	(82.932)
quota non corrente	0	0	0
quota corrente	978	83.910	(82.932)

La riduzione dei derivati con fair value passivo rispetto al 31 dicembre 2022 è riconducibile principalmente alla chiusura del Cross Currency Swap di copertura della Tranche A4 in sterline.

Il valore al 31 dicembre 2023 di 803 mila euro si riferisce ai due derivati di tipo non-deliverable forward, sottoscritti da Leonardo Energia a maggio 2023 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti 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)	31.12.2023	di cui correlate	31.12.2022	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(239.306)	0	(404.985)	0
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(670.000)	0	(620.000)	0
Altre attività finanziarie correnti (C)	(6.265)	0	(57.890)	(1.350)
LIQUIDITÀ (D=A+B+C)	(915.571)		(1.082.875)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	978	0	83.910	0
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	63.949	134	298.764	131
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	64.927		382.674	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(850.644)		(700.201)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	379.157	22	619.031	155
Strumenti di debito (J)	1.606.493	0	1.273.005	0
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0	0	0	0
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	1.985.650		1.892.036	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)	1.135.006		1.191.835	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(38.210)		(17.429)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)	1.096.796		1.174.406	

6.17 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 3.015 mila euro, sostanzialmente in linea rispetto al 31 dicembre 2022, includono principalmente la stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

6.18 DEBITI COMMERCIALI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Debiti verso fornitori	199.987	165.453	34.534
Debiti verso imprese controllanti	1.036	598	438
Risconti passivi	9.809	7.452	2.357
Acconti e anticipi ricevuti	20.348	15.420	4.928
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	231.180	188.923	42.257

I Debiti verso fornitori, pari a 199.987 mila euro, si incrementano di 34.534 mila principalmente per effetto del maggiore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi, pari a 9.809 mila euro, registrano un incremento di 2.357 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 sconto da rilasciare a conto economico coerentemente con i relativi piani di ammortamento.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 20.348 mila euro, registrano un incremento di 4.928 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti.

6.19 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	120.549	110.031	10.518
Debiti servizio antincendio	758	826	(68)
Debiti verso il personale	28.503	20.204	8.299
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	15.701	11.707	3.994
Debiti per depositi cauzionali	14.878	16.743	(1.865)
Altri debiti diversi	30.515	27.322	3.193
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	210.904	186.833	24.071

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 90.954 mila euro (81.418 mila euro al 31 dicembre 2022). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'incremento del debito per addizionale, di 9.536 mila euro rispetto alla fine del 2022, riflette il correlato andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 24.190 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.590 mila euro al 31 dicembre 2022). 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 758 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 8.299 mila euro e di 3.994 mila euro, principalmente per effetto dell'accertamento delle competenze dell'esercizio correlate ai sistemi di incentivazione variabile e del progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali.

Gli Altri debiti diversi, pari a 30.515 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 23.233 mila euro, in aumento di 2.831 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2022, effettuato a gennaio 2023, e del pagamento del saldo 2022 e della prima rata 2023, effettuati a luglio 2023.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 RICAVI

I Ricavi del 2023 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(migliaia di euro)	2023			2022		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
AVIATION						
Diritti aeroportuali	447.183	0	447.183	338.669	0	338.669
Infrastrutture centralizzate	13.556	0	13.556	9.845	0	9.845
Servizi di sicurezza	106.888	0	106.888	80.037	0	80.037
Altri	41.413	0	41.413	28.472	0	28.472
	609.040	0	609.040	457.023	0	457.023
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	7.782	55.206	62.988	7.183	42.102	49.285
Commerci	0	154.961	154.961	0	100.515	100.515
Parcheggi	29.118	0	29.118	21.663	0	21.663
Pubblicità	9.891	0	9.891	5.362	0	5.362
Altri	10.919	1.537	12.456	9.337	542	9.879
	57.710	211.704	269.414	43.545	143.159	186.704
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	666.750	211.704	878.454	500.568	143.159	643.727
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	240.534	0	240.534	144.091	0	144.091
ALTRI RICAVI OPERATIVI	2.070	8.883	10.953	1.050	18.969	20.019
TOTALE RICAVI	909.354	220.587	1.129.941	645.709	162.128	807.837
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco Temporale	305.223			192.132		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico Momento	604.131			453.577		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 878.454 mila euro, si incrementano del 36,5% rispetto all'esercizio a confronto principalmente per effetto della crescita delle attività aviation (+33,3%), in relazione alla consistente ripresa dei volumi di traffico nonostante l'assenza di variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento del 44,3%, ha beneficiato dell'incremento dei passeggeri, oltre che all'aumento della propensione alla spesa dei passeggeri

favorita dall'apertura di nuovi spazi commerciali; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, immobiliari, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 240.534 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 10.953 mila euro, sono così composti:

(Migliaia di euro)	2023	2022
Contributi e sovvenzioni	2.102	1.115
Plusvalenze da alienazioni	128	131
Recuperi di spesa	5.283	11.939
Indennizzi da terzi	181	189
Altri proventi	3.259	6.645
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	10.953	20.019

Il decremento di 9.066 mila euro è ascrivibile principalmente alla società Leonardo Energia, a cui fa capo la gestione della centrale di cogenerazione, che nel 2023 ha ridotto la cessione alla rete della energia elettrica in eccesso prodotta dalla cogenerazione.

7.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(Migliaia di euro)	2023	2022
Carburante e lubrificanti	1.651	1.704
Energia elettrica, gas e acqua	30.862	29.978
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	6.910	4.071
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	39.423	35.753

L'incremento di 3.670 mila euro rispetto all'esercizio a confronto 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, nonché all'apertura di nuove infrastrutture.

7.3 COSTI PER SERVIZI

(Migliaia di euro)	2023	2022
Costi per manutenzioni	63.669	53.168
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	42.410	38.473
Costi per servizi esterni	11.895	10.648
Costi per servizi di costruzione	203.519	117.222
Pulizie e disinfestazioni	7.391	6.628
Prestazioni professionali	14.091	12.586
Servizi antincendio	6.705	5.846
Altri costi	35.174	34.494
Compensi ad amministratori e sindaci	1.463	1.389
TOTALE COSTI PER SERVIZI	386.317	280.454

L'incremento dei costi per servizi, pari a 105.863 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+86.297 mila euro), nonché dei costi per attività manutentive (+10.501 mila euro) e per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+3.937 mila euro). Tale andamento riflette la crescita delle attività e l'apertura di nuove infrastrutture (maggio 2022 e aprile 2023) con conseguente aumento dei costi per manutenzioni e dei costi di funzionamento (pulizie, servizi esterni etc.).

7.4 COSTO PER IL PERSONALE

(Migliaia di euro)	2023	2022
Salari e stipendi	162.043	140.468
Oneri sociali	48.248	40.448
Benefici successivi al rapporto di lavoro	8.999	8.215
Altri costi	6.707	6.281
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	225.997	195.412
di cui:		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	24.769	19.233
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.480	2.607

L'incremento del Costo per il personale di 30.585 mila euro rispetto all'esercizio 2022 è correlato alla crescita del volume di attività gestite, all'incremento degli organici e all'azzeramento del ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS), ancora in via residuale presente nella prima parte del 2022.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

Forza media	2023	2022	Variazione
Dirigenti	62,3	59,4	2,9
Quadri	326,9	302,1	24,8
Impiegati	2.050,3	1.800,5	249,8
Operai	1.250,2	1.157,9	92,3
TOTALE FORZA MEDIA	3.689,7	3.319,9	369,8

7.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(Migliaia di euro)	2023	2022
Canoni concessori	37.595	26.352
Costi per godimento beni terzi	2.884	2.584
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(13.297)	15.884
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	1.072	(1.770)
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	880	(866)
Imposte indirette e tasse	3.398	5.335
Oneri diversi	8.174	5.151
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	40.706	52.670

La voce Canoni concessori, pari a 37.595 mila euro, si incrementa di 11.243 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 1.072 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 880 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 8.174 mila euro, include, per 5.086 mila euro, gli oneri relativi alle quote di CO2 relative alle emissioni del 2023 della centrale di cogenerazione, in aumento rispetto ai 3.761 mila euro consuntivati nel 2022.

7.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

PROVENTI FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -34.916 mila euro (-63.944 mila euro nel 2022).

(Migliaia di euro)	2023	2022
<i>Proventi per interessi</i>		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	27.065	3.143
<i>Proventi su derivati</i>		
Valutazione derivati	835	1.046
<i>Altri proventi</i>		
Interessi di mora su crediti del circolante	28	0
Interessi da clienti e da altri	41	70
Altri proventi	4.620	0
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	32.589	4.259

I Proventi finanziari nel 2023 si incrementano di 28.330 mila euro per effetto dei maggiori interessi su investimenti in liquidità, grazie all'ottimizzazione degli impieghi bancari a vista e a termine, anche a seguito dell'incremento dei tassi di interesse di mercato, nonché per 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 (4,2 milioni di euro registrati tra gli Altri proventi, effetto parzialmente compensato da oneri finanziari per 2,2 milioni di euro derivanti dall'accelerazione dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato, valore esposto tra gli oneri finanziari³).

ONERI FINANZIARI

(Migliaia di euro)	2023	2022
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	9.184	1.223
Interessi su prestiti obbligazionari	32.352	35.243
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	10.295	8.924
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	7.777	8.171
Altri oneri finanziari per interessi	11	161
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	50.435	52.499
Valutazione derivati	1.631	13.458
Differenziali	1.078	7.596
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	4.471	6.425
TOTALE ONERI SU DERIVATI	7.180	27.479
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	335	423
Altri oneri	494	35
TOTALE ALTRI ONERI	829	458
TOTALE ONERI FINANZIARI	67.628	81.659

³ L'effetto netto risulta pari ad un provento finanziario netto per 2,0 milioni di euro, rappresentativo, in relazione alla quota di prestito obbligazionario oggetto di riacquisto, alla differenza tra prezzo di riacquisto e valore contabile.

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 9.184 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si incrementano di 7.961 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 32.352 mila euro e si decrementano di 2.891 mila euro rispetto all'esercizio a confronto principalmente per effetto del rimborso, a febbraio 2023, del prestito obbligazionario A4, parzialmente compensato dagli interessi sul nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked emesso a luglio 2023 a valere sul programma EMTN per un valore nominale di 400 milioni di euro.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 1.631 mila euro ed includono 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. All'interno di tale voce, un importo di 123 mila euro è relativo alla componente efficace di valutazione del derivato, la quale viene compensata da una componente del medesimo ammontare registrata tra gli utili su cambi che attiene alla riduzione del valore nominale delle obbligazioni in sterline.

La voce Differenziali include il saldo tra interessi attivi e passivi maturati nell'esercizio sull'ultimo differenziale dei già citati contratti di cross currency swap, liquidato a febbraio 2023.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati a conto economico nel 2023, 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 2.789 mila euro, di cui 926 mila euro riconducibili all'accelerazione delle quote relative a esercizi successivi riconducibili alla porzione di prestito obbligazionario oggetto di tender offer), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 4.414 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 -2.731 mila euro).

La voce Altri oneri, pari a 494 mila euro, include essenzialmente la svalutazione del credito finanziario verso Spea Engineering di 1.350 mila euro, in parte compensata dal riassorbimento del Fondo svalutazione crediti per interessi di mora per 930 mila euro in relazione all'incasso ricevuto da una procedura concorsuale.

UTILI (PERDITE) SU CAMBI

(Migliaia di euro)	2023	2022
Utili su cambi	129	13.459
Perdite su cambi	(6)	(3)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	123	13.456

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo ai Proventi finanziari e Oneri finanziari.

7.7 QUOTA DELL'UTILE (PERDITA) DI PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Tale voce, pari a -871 mila euro, accoglie l'effetto della svalutazione del valore della partecipazione nella società a controllo congiunto UrbanV S.p.A. per -644 mila euro (-256 mila euro nel 2022) e della partecipazione dell'1% in Spea Engineering S.p.A. per -227 mila euro (-1.142 mila euro nell'esercizio a confronto). Con riferimento a quest'ultima si segnala che la quota del 19% è stata riclassificata tra le Attività destinate alla vendita e valutata al fair value.

7.8 IMPOSTE SUL REDDITO

(Migliaia di euro)	2023	2022
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	57.298	(7.833)
IRAP	17.130	8.744
Imposta sostitutiva	146	146
	74.574	1.057
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	469	(4.061)
	469	(4.061)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	8.824	24.590
Imposte differite	(578)	(82)
	8.246	24.508
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	83.289	21.504

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. 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 2023 è rappresentata da un onere netto da tassazione consolidata pari a 57.298 mila euro, corrispondente dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale dell'esercizio 2023, al netto del beneficio fiscale IRES del 24% relativo alle perdite fiscali pregresse e trasferite nel 2023 al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabili in compensazione con gli utili generati nel gruppo Mundys.

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 20,4% (-11,4% nel 2022). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(migliaia di euro)	2023		2022	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	281.034		68.563	
ALIQUOTA TEORICA		24%		24%
IRES teorica		67.448		16.455
Differenze permanenti	(5.588)	(1.341)	8.385	2.012
Differenze temporanee	(1.239)	(297)	(9.397)	(2.255)
Differenze temporanee su perdita fiscale	(35.475)	(8.514)	(100.186)	(24.045)
IRES effettiva		57.298		(7.833)
ALIQUOTA EFFETTIVA		20,4%		(11,4)%

7.9 RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE CESSATE/DESTINATE ALLA VENDITA

Tale voce, pari a -4.317 mila euro, include l'effetto della valutazione al fair value di quota parte della partecipazione in Spea Engineering S.p.A., pari al 19% del capitale, classificata nelle Attività destinata

8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si segnala che l'unica garanzia residua (costituita da un "deed of assignment" limitato ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro) rimasta a supporto della struttura di debito Romulus, si è estinta a seguito del rimborso a scadenza del prestito obbligazionario A4 e della contestuale chiusura dei relativi contratti di cross currency swap, a febbraio 2023.

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 e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra Aeroporti, ADR ha prestato a Mundys una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Mundys medesima nei confronti di una banca che ha concluso, nell'interesse di Azzurra Aeroporti e in favore dei creditori finanziari di quest'ultima, una garanzia per il servizio del debito della citata operazione.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivi, 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. 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 2023, 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 2023.

La Società prosegue nel monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria.

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 2023 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 2022).

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 2023 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, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

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 verificano 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 2023 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.259,3 milioni euro, composta da:

- 909,3 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 350,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.16).

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2023 è pari sei anni e quattro mesi.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2023				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Da più di 5 anni
(migliaia di euro)					
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)

	31.12.2022				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Da più di 5 anni
(migliaia di euro)					
Prestiti obbligazionari	(1.698.107)	(266.357)	(21.750)	(565.250)	(844.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine ⁴	(713.222)	(51.581)	(51.240)	(339.948)	(270.453)
Derivati con fair value positivo	63.532	4.076	10.019	20.819	28.618
Derivati con fair value negativo ⁵	(83.952)	(83.952)	0	0	0
TOTALE	(2.431.749)	(397.814)	(62.971)	(884.379)	(1.086.585)

⁴ I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.

⁵ I flussi futuri attesi dei differenziali da derivati di tipo cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

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 2023 il Gruppo ADR ha in essere:

- due derivati di tipo non-deliverable forward, sottoscritti da Leonardo Energia a maggio 2023 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano, per un valore nozionale complessivo pari a 11,3 milioni di euro e con scadenza marzo 2024.

Controparte	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sottos.	Scad.	Valore nozionale coperto (**)	Tasso applic.	Sottostante	Fair value del derivato			Variazione del fair value	
									Al 31.12.2023	Al 31.12.2022	AC/Economico (***)	A Oci (****)	Importi pagati (incassati)
Mediobanca, UniCredit	CCS	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso in GBP del 5,441% paga un tasso fisso in EUR del 6,4%	Classe A4	0	(1.042)	(691)	1.733	82.733
			C						0	(82.610)	(123)	0	
			Totale						0	(83.652)	(814)	1.733	
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	(803)	0	0	(803)	0
						3.082	Paga un prezzo fisso (€43.40 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV						
UniCredit, Intesa Sanpaolo, Société Générale	IRS forward starting (*)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,816% e ricevono Euribor a 6 mesi	Debito Da Assumere (*****)	0	31.267	0	(3.512)	(27.755)
12.2021				04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,092% e ricevono Euribor a 6 mesi	0		23.387	(818)	(291)	(22.278)	
TOTALE (esclusi ratei)									(803)	(28.998)	(1.632)	(2.873)	32.700
di cui:													
derivati con fair value attivo									0	54.654			
derivati con fair value passivo									(803)	(83.652)			

CF: cash flow value hedge - C: cambio - I: interesse - M: materie prime
 (*) data di attivazione maggio 2023
 (**) valore nozionale coperto alla data di accensione del contratto derivato
 (***) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"
 (****) la variazione del fair value è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale
 (*****) prestito obbligazionario da 400 milioni di euro collocato il 3 luglio 2023

Ad esito del rimborso del prestito obbligazionario A4, 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)	31.12.2023			
	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	(803)	0	(803)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(803)	0	(803)

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 2023 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 proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. In data 8 ottobre 2019 sono state depositate dalla Corte di Cassazione quattro sentenze favorevoli alla Società riguardanti altrettanti atti di irrogazione delle sanzioni emessi dall'Agenzia delle Dogane. In data 28 febbraio 2020, la Corte di Cassazione ha depositato la sentenza relativa ad ulteriori tre atti di irrogazione delle sanzioni con la quale è stata cassata quella di merito, oggetto del giudizio, e disposto il rinvio alla Commissione Tributaria Regionale per l'esame degli effetti del giudicato in tema di imposta ai fini della risoluzione della controversia in tema di sanzioni correlate. Il 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.
- 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.

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.
- Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, l'11 aprile 2019, ADR ha impugnato, chiedendone l'annullamento, il provvedimento del 24 dicembre 2018 con il quale il Direttore Generale di ENAC - in esecuzione dell'attività annuale di monitoraggio dei parametri tariffari k, v e E prevista dall'art. 37-bis co. 4 della Convenzione di gestione/Contratto di Programma stipulato tra ENAC e ADR, ha aggiornato i corrispettivi per i servizi regolamentati erogati all'utenza dal gestore aeroportuale per l'anno 2019. Il 10 giugno 2019 ENAC ha proposto opposizione al ricorso straordinario e, pertanto, ADR ha trasposto il ricorso davanti al Tar del Lazio secondo quanto previsto dall'art. 48, comma 1, del codice di procedura amministrativa. Si è in attesa di fissazione dell'udienza. Tale giudizio, a seguito della sottoscrizione con ENAC del quarto Atto Aggiuntivo al Contratto di programma ENAC/ADR del 10 novembre 2023, è stato rinunciato da ADR.

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 è attualmente pendente davanti al Tribunale di Roma, come da rimessione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario. La CTU tecnico contabile disposta dal Giudice è stata depositata nel mese di marzo 2023. A seguito di istanze di integrazione pervenute dalle Parti, il Giudice ha riprogrammato l'udienza per l'esame al 21 settembre 2023, concedendo alle Parti termini per osservazioni. All'esito il Giudice, ritenuta la causa matura per la decisione, ha rinviato all'udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni.
- 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 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. In tale occasione la causa è stata trattenuta in decisione. Si è in attesa della emanazione della sentenza.
- 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 12 marzo 2024.

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la 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 e con la quale è stata abrogata la Delibera 136/2020 e i modelli regolatori in essa previsti.

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 resta oggetto del ricorso presentato da ADR avverso la delibera 38/2023, pendente 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.

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 contestato 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.

Piano manutenzioni straordinarie 2019- 2021 - aeroporti di Fiumicino e Ciampino

Con ricorso del dicembre 2019, ADR ha impugnato, senza chiederne la sospensiva, l'atto con cui ENAC ha approvato con eccezioni, prescrizioni e precisazioni, il Piano delle manutenzioni straordinarie per l'aeroporto di Fiumicino. In particolare, è stato contestato ad ENAC lo stralcio di alcuni interventi inseriti da ADR nel Piano. Si è in attesa di fissazione dell'udienza.

Analoghi ricorsi sono stati successivamente presentati da ADR per impugnare al TAR, i provvedimenti di ENAC con cui l'Ente ha approvato: i) i Piani delle manutenzioni straordinarie 2020 per l'aeroporto di Fiumicino e di Ciampino; ii) l'addendum al Piano manutenzioni straordinarie per il 2020 per l'Aeroporto di Fiumicino; iii) il Piano manutenzioni straordinarie 2021 e relativo addendum per l'Aeroporto di Fiumicino. Anche i ricorsi sub i), ii) e iii) sono in attesa di fissazione di udienza. Tutti i ricorsi presentati avverso gli atti di approvazione dei Piani Manutenzione, a seguito della sottoscrizione del quarto Atto Aggiuntivo al contratto di programma ENAC/ADR del 10 novembre 2023, sono stati rinunciati da ADR.

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 16 novem-

bre 2023, poi differita all'11 luglio 2024.

- 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. 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 suddetta ordinanza comunicata nel giugno 2020. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

Delibera ANAC appalto Molo C

Con riferimento al procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, avviato dall'ANAC nell'ottobre 2016, in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), il 4 settembre 2019, l'Autorità ha emesso la delibera n. 759 con cui sono state confermate quasi tutte le censure mosse sin dall'inizio del procedimento ed è stata disposta la trasmissione alla Corte dei Conti, oltre che all'ENAC e al MIT, con richiesta anche ad ADR di valutare "le possibili iniziative da intraprendere, informando l'Autorità degli eventuali provvedimenti conseguenti che si intendono adottare". Conseguentemente, in data 18 ottobre 2019, ADR ha provveduto a notificare ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. L'udienza di merito è fissata per il 12 aprile 2024.

Incendio Terminal 3

In relazione all'incendio che, nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 ha interessato una vasta area del Terminal 3 (di seguito anche "T3"), all'udienza del 16 dicembre 2022 del procedimento pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Civitavecchia, è stato pronunciato il dispositivo di sentenza di assoluzione di tutti gli imputati perché il fatto non sussiste. Il suddetto procedimento, in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo) e lesioni personali vedeva, quali odierni imputati: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) il Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC). Il dibattimento davanti al Tribunale di Civitavecchia, iniziato il 15 ottobre 2018, si è protratto per numerose udienze, nel corso delle quali si è proceduto, oltre che con le verifiche di carattere procedurale, con l'escussione delle prove testimoniali indicate dal Pubblico Ministero e dalle altre Parti e con l'esame dei consulenti tecnici di parte. Le motivazioni della sentenza sono state depositate il 14 giugno 2023 in ragione della proroga dei termini già indicati in 90 giorni dal dispositivo. Tenuto conto della mancata impugnazione da parte degli aventi diritto, la sentenza è divenuta irrevocabile, passando in giudicato, nel mese di ottobre 2023.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto.
- Si segnala che, con riferimento alle 170 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, handler e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includevano una quantificazione puntuale dei danni (circa 19 milioni di euro), è stato riassorbito il fondo stanziato negli esercizi precedenti, ad esito, positivo per la Società, della sentenza irrevocabile del processo penale di cui si è detto.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2023 non risultano iscritte riserve dagli appaltatori (nessuna riserva anche al 31 dicembre 2022) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora siano riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

Se le riserve hanno natura risarcitoria o si riferiscono ad attività manutentive, sono stanziare tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

10. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute dal Gruppo ADR con le parti correlate sono state effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Nel corso dell'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)	31.12.2023		2023		31.12.2022		2022	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
IMPRESE CONTROLLANTI								
Mundys S.p.A.	409	38.634	0	(961)	23.239	628	94	(556)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	409	38.634	0	(961)	23.239	628	94	(556)
IMPRESE COLLEGATE								
Spea Engineering S.p.A.	74	332	0	(153)	74	1.201	132	0
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	0	0	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	74	332	0	(153)	556	2.169	132	0
JOINT VENTURE								
UrbanV S.p.A.	101	265	142	(439)	11	64	11	(41)
TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE	101	265	142	(439)	11	64	11	(41)
PARTI CORRELATE								
Telepass S.p.A.	123	144	17	(211)	120	64	4	(181)
Autogrill Italia S.p.A.	4.403	194	20.416	(360)	6.568	73	13.888	(129)
Autostrade per l'Italia S.p.A. (*)	0	0	0	0	0	0	0	(48)
Autostrade Tech S.p.A. (*)	0	0	0	0	0	0	0	(43)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(37)	0	0	0	(83)
Retail Italia Network S.r.l.	82	0	280	0	100	0	242	0
Telepass Pay S.p.A.	3	0	0	0	2	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	84	0	(20)	0	168	0	(7)
Infoblu S.p.A.	0	59	0	0	0	0	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	5	0	21	0	4	0	22	0
Amplia Infrastructures S.p.A. (già Pavimental S.p.A.) (*)	0	0	0	0	0	0	0	(10)
PTSCLAS S.p.A.	0	0	0	(50)	0	0	0	0
Edizione S.p.A.	0	39	0	(39)	0	0	0	0
Cellnex Italia S.p.A.	95	189	471	(189)				
Key Management Personnel	0	2.051	0	(2.553)	0	1.316	0	(2.486)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	4.711	2.760	21.205	(3.459)	6.794	1.621	14.156	(2.987)
TOTALE	5.295	41.991	21.347	(5.012)	30.600	4.482	14.393	(3.584)

* Con riferimento alle società facenti parte del gruppo Autostrade per l'Italia, sono esposti esclusivamente i dati economici relativi al periodo 1 gennaio 2022 - 30 aprile 2022, in relazione al perfezionamento della cessione di Autostrade per l'Italia da parte della controllante Mundys, avvenuto in 5 maggio 2022.

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:

- **Spea Engineering:** società controllata da Mundys, che ha svolto per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori) fino al 1 marzo 2021, data in cui la società controllata ADR Ingegneria S.p.A. ha preso in affitto il ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale;
- **Telepass S.p.A. (controllata da Mundys):** sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility;
- **Autogrill Italia S.p.A. (in data 3 febbraio 2023, Edizione, che deteneva il controllo, ha perfezionato il closing dell'operazione di cessione di Autogrill a Avolta. Edizione possiede una quota del 22,17% circa in 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 2023 ammontano a 2.553 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)	31.12.2023		2023		31.12.2022		2022	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
Spea Engineering S.p.A.	0	155	0	0	1.350	286	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	0	155	0	0	1.350	286	0	0

Le passività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal debito finanziario relativo all'affitto del ramo di azienda da parte della controllata ADR Ingegneria.

11. Altre informazioni

11.1 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti Consob, 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 2023
ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione(*)	KPMG S.p.A.	287
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	1
Totale ADR S.p.A.		443
Società controllate da ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	223
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	8
Totale Società controllate da ADR S.p.A.		231
TOTALE		674

(*) Comfort letter programma EMTN; Revisione Limitata della DNF, del Report annuo sustainability linked bond e della Tassonomia; Certificazione contributi progetti Sesar; Parere sulla distribuzione acconto sul 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 2023 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 2023, 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 2023, 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

- Il 13 febbraio 2024 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") ha inviato ad ADR la Delibera n. 22/2024, di pari data, avente ad oggetto "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali del Sistema aeroportuale della Capitale (scali di Fiumicino e Ciampino) per il periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023". Con tale atto, ART ha deliberato l'avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 38/2023 per il Sistema aeroportuale della Capitale sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2024-2028 presentata dal gestore aeroportuale ADR, e che prevede l'avvio della procedura di consultazione fra il gestore stesso e gli utenti aeroportuali in data 16 febbraio 2024. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato, fatti salvi gli esiti della consultazione fra gestore aeroportuale ed utenti dell'aeroporto, in 120 giorni a partire dalla data di avvio della procedura di consultazione.
- A seguito dell'operazione di ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di UrbanV S.p.A. per complessivi 4,0 milioni di euro (da destinare a nominale per 0,1 milioni di euro ed a riserva sovrapprezzo per 3,9 milioni di euro, con emissione di 100.000 azioni ordinarie) e del parziale esercizio del diritto di opzione da parte dell'azionista SAVE, ADR – che ha sottoscritto 60.000 azioni, versando 2,4 milioni di euro, di cui 60 mila euro a titolo di capitale e 2.340 mila euro a titolo di sovrapprezzo - detiene una partecipazione al capitale sociale UrbanV (attualmente pari a 90 mila euro) del 66,66%.
- In data 11 marzo 2024 l'aeroporto di Roma Fiumicino ha ottenuto il premio "Best Airport in Europe" per il panel aeroporti con più di 40 milioni di passeggeri per il settimo anno consecutivo, mentre l'aeroporto di Ciampino ha ottenuto per la prima volta questo riconoscimento nella categoria da 5 a 15 milioni di passeggeri in Europa.

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.	99	100	Integrale
					ADR Ingegneria S.p.A.	1		
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR 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								
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20 ¹		Valutata al fair value
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	50.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	60		Valutata con il metodo del patrimonio netto
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15		Valutata al fair value
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
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 ² e turismo d'affari	Euro	125.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota (euro 1.000)		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 Di cui il 19% riclassificato tra le attività destinate alle vendite

² 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-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 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 2023, del conto economico, 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 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 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
Pesquera 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. 00706900159
R.E.A. Milano N. 512857
Partita IVA 00706900159
VAT number IT00709900159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

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"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €229,9 milioni (di cui quota non corrente pari a €177,4 milioni e quota corrente pari a €52,5 milioni).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 agli International Financial Reporting Standards 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 2023

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 2023

- 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

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), 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 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 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



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 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.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione di carattere non finanziario. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 27 marzo 2024

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023

Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.	304
Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.	314
Relazione della Società di Revisione	360
Relazione del Collegio Sindacale	368
Allegati	376

Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.

Situazione patrimoniale-finanziaria	306
Conto economico	308
Conto economico complessivo	309
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	310
Rendiconto finanziario	312
Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti	313
Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario	313

Situazione patrimoniale-finanziaria

ATTIVITÀ

(Euro)	Note	31.12.2023	di cui correlate	31.12.2022	di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	5.1	57.427.291		49.326.805	
<i>Diritti concessori</i>		2.616.204.369		2.495.157.244	
<i>Altre attività immateriali</i>		64.787.034		62.465.204	
Attività Immateriali	5.2	2.680.991.403		2.557.622.448	
Partecipazioni	5.3	50.405.184		54.178.210	
Altre attività finanziarie non correnti	5.4	37.580.462		17.428.735	
Attività per imposte anticipate	5.5	35.138.778		43.184.750	
Altre attività non correnti	5.6	480.530		432.768	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.862.023.648		2.722.173.716	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		4.703.432		4.284.548	
Crediti commerciali		259.299.518	33.591.904	213.943.024	20.788.519
Attività commerciali	5.7	264.002.950	33.591.904	218.227.572	20.788.519
Altre Attività finanziarie correnti	5.4	6.264.903		57.889.503	1.350.000
Attività per imposte correnti	5.8	36.166		26.518.077	26.438.810
Altre attività correnti	5.9	24.208.058	63.105	30.825.799	3.235.945
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	908.152.584		995.184.651	2.567.433
Attività destinate alla vendita	5.11	950.000			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		1.203.614.661	33.655.009	1.328.645.602	54.380.707
TOTALE ATTIVITÀ		4.065.638.309	33.655.009	4.050.819.318	54.380.707

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(Euro)	Note	31.12.2023	di cui correlate	31.12.2022	di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		1.010.158.243		977.950.316	
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		120.614.899		30.740.510	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	5.12	1.192.997.885		1.070.915.569	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.13	7.554.417		7.533.292	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.14	171.735.527		152.493.633	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.15	16.397.193		16.481.165	
Fondi per accantonamenti non correnti		195.687.137		176.508.090	
<i>Prestiti obbligazionari</i>		1.606.493.433		1.273.004.965	
<i>Finanziamenti a medio-lungo termine</i>		377.959.745		617.213.580	
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		0		0	
<i>Altre passività finanziarie</i>		997.641		1.551.533	823.431
Passività finanziarie non correnti	5.16	1.985.450.819		1.891.770.078	823.431
Altre passività non correnti	5.17	3.014.554	530.020	2.950.847	358.282
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.184.152.510	530.020	2.071.229.015	1.181.713
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.13	1.932.340		992.196	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.14	48.207.863		72.517.863	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.15	5.014.851		4.704.000	
Fondi per accantonamenti correnti		55.155.054		78.214.059	
<i>Debiti commerciali</i>	5.18	279.305.800	97.992.787	232.218.552	112.464.914
Passività commerciali		279.305.800	97.992.787	232.218.552	112.464.914
<i>Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine</i>		63.737.603		298.600.384	573.611
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		0		83.910.234	
<i>Altre passività finanziarie correnti</i>		63.806.855	63.806.855	38.030.846	38.030.846
Passività finanziarie correnti	5.16	127.544.458	63.806.855	420.541.464	38.604.457
Passività per imposte correnti	5.8	39.662.940	31.810.550	10.682.564	
Altre passività correnti	5.19	186.819.662	1.559.450	167.018.095	958.692
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		688.487.914	195.169.641	908.674.734	152.028.063
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		4.065.638.309	195.699.661	4.050.819.318	153.209.776

Conto economico

(Euro)	Note	2023	di cui correlate	2022	di cui correlate
RICAVI	6.1				
Ricavi da gestione aeroportuale		876.199.527	67.974.282	640.739.456	47.133.242
Ricavi per servizi di costruzione		237.225.914		149.099.399	
Altri ricavi operativi		15.429.743	5.945.037	10.807.107	5.341.392
TOTALE RICAVI		1.128.855.184	73.919.319	800.645.962	52.474.634
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(17.691.533)		(10.886.497)	
Costi per servizi	6.3	(553.230.610)	(331.919.367)	(422.860.090)	(286.002.367)
Costo per il personale	6.4	(117.799.580)	(1.385.535)	(100.224.142)	(1.302.513)
<i>Canoni concessori</i>		(37.595.067)		(26.352.113)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(2.267.807)		(1.925.700)	
<i>(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>		14.003.318		(14.978.840)	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>		(1.159.479)		1.899.117	
<i>Altri costi</i>		(6.726.199)	(32)	(6.114.335)	(376.518)
Altri costi operativi	6.5	(33.745.234)	(32)	(47.471.871)	(376.518)
<i>Ammortamento attività materiali</i>	5.1	(10.601.955)		(9.840.269)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	5.2	(96.959.728)		(90.610.546)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	5.2	(10.590.650)		(8.392.721)	
Ammortamenti		(118.152.333)		(108.843.536)	
TOTALE COSTI		(840.619.290)	(333.304.934)	(690.286.136)	(287.681.398)
RISULTATO OPERATIVO		288.235.894		110.359.826	
Proventi finanziari	6.6	61.253.365	28.828.785	4.486.611	235.644
Oneri finanziari	6.6	(68.830.534)	(449.969)	(82.623.280)	(19.937)
Utili (perdite) su cambi	6.6	122.499		13.455.784	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI		(7.454.670)	28.378.816	(64.680.885)	215.707
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		280.781.224		45.678.941	
Imposte sul reddito	6.7	(74.334.912)		(14.938.431)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		206.446.312		30.740.510	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	6.8	(4.317.000)		0	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		202.129.312		30.740.510	

Conto economico complessivo

(Euro)	Note	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		202.129.312	30.740.510
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	8.3	(2.069.886)	100.982.622
Effetto fiscale		496.746	(24.235.827)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(1.573.140)	76.746.795
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.13	(191.510)	852.548
Effetto fiscale		46.080	(204.720)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	5.3	(212.614)	0
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		(358.044)	647.828
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	8.3	3.398.601	4.883.296
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		1.467.417	82.277.919
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		203.596.729	113.018.429

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

(Euro)	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva a da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	Riserva da utili/ (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio (al netto acconto su dividendi)	Totale patrimonio netto
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	62.224.743	12.461.960	667.389.496	(76.487.735)	(40.611.243)	377.787.537	(44.867.618)	957.897.140
Utile (perdita) dell'esercizio							30.740.510	30.740.510
Altre componenti dell'utile complessivo:				81.630.091		647.828		82.277.919
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				81.630.091				81.630.091
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						647.828		647.828
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni								
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				81.630.091		647.828	30.740.510	113.018.429
Destinazione perdita dell'esercizio precedente						(44.867.618)	44.867.618	0
Altre variazioni								
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
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura 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)	0		(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

Rendiconto finanziario

(Euro)	Note	2023	2022
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		202.129.312	30.740.510
Rettificato da:			
Ammortamenti	5.1/5.2	118.152.333	108.843.536
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.14	34.377.050	56.637.073
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.6	9.157.709	1.459.331
Variazione altri fondi		178.461	(2.332.818)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni		1.126.999	1.156.040
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		7.515.555	22.518.134
Altri costi (ricavi) non monetari		13.324.314	13.580.447
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni		85.082.205	355.312.075
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		471.043.938	587.914.328
Investimenti in attività materiali (*)	5.1	(19.074.441)	(12.822.028)
Investimenti in attività immateriali (**)	5.2	(274.090.333)	(190.208.548)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.14	(48.380.368)	(41.658.233)
Investimenti in partecipazioni e rami d'azienda		(2.032.649)	(2.385.000)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni		26.165.593	16.029.108
Variazione netta delle altre attività non correnti		(47.762)	12.302
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(317.459.960)	(231.032.399)
Emissione di prestiti obbligazionari		393.698.771	0
Rimborsi di prestiti obbligazionari		(309.465.281)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		(239.423.077)	(17.884.615)
Dividendi corrisposti		(81.514.414)	0
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(76.382.952)	(3.799.716)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		46.694.899	(3.025.102)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(266.392.054)	(24.709.433)
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		(112.808.076)	332.172.496
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	5.10	957.153.805	624.981.309
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	5.10	844.345.729	957.153.805

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 245.873 euro nel 2022;

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 21.992.882 euro nel 2023 e per 27.101.973 euro nel 2022

Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

(Euro)	2023	2022
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	957.153.805	624.981.309
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	995.184.651	638.617.202
Rapporti di conto corrente con società controllate	(38.030.846)	(13.635.893)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine 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)

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Euro)	2023	2022
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	11.400.171	(60.057.647)
Interessi attivi incassati	22.113.479	2.422.748
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	36.714.411	54.462.474

Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.

1. Informazioni generali	316
2. Forma e contenuto del Bilancio	316
3. Principi contabili applicati	317
4. Contratto di concessione	318
5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	319
6. Informazioni sulle voci di conto economico	343
7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	351
8. Altre garanzie, impegni e rischi	352
9. Rapporti con parti correlate	355
10. Altre informazioni	358
11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	359

1. Informazioni generali

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

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

Alla data del presente Bilancio, 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 13 marzo 2024 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 2023 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 funzionale di ADR che quella della presentazione del bilancio.

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

3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 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)	31.12.2022			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

(migliaia di euro)	31.12.2021			Variazione				31.12.2022		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Investim.	Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
Terreni e fabbricati	16.057	(389)	15.668	1.372	(275)	0	0	17.429	(664)	16.765
Impianti e macchinari	81.663	(77.405)	4.258	1.562	(2.894)	178	0	82.847	(79.743)	3.104
Attrezzature industriali e commerciali	15.169	(13.501)	1.668	189	(572)	415	0	15.706	(14.006)	1.700
Altri beni	45.016	(33.064)	11.952	5.612	(4.769)	6.774	0	57.296	(37.727)	19.569
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.965	0	9.965	4.017	0	(8.381)	0	5.601	0	5.601
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.801	(1.894)	3.907	70	(1.330)	(59)	0	5.417	(2.829)	2.588
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	173.671	(126.253)	47.418	12.822	(9.840)	(1.073)	0	184.296	(134.969)	49.327

Le Attività materiali, pari a 57.427 mila euro (49.327 mila euro al 31 dicembre 2022), si incrementano nell'esercizio di 8.100 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (19.074 mila euro) e dei beni trasferiti a seguito dall'operazione di acquisto del ramo di azienda "Sviluppo ed esercizio, reti, infrastrutture e sistemi IT" dalla controllata ADR Tel S.p.A. (365 mila euro) formalizzata in data 20 dicembre 2022 e con efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2023. Tali effetti sono stati in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno (10.602 mila euro).

Gli investimenti, pari a 19.074 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Altri beni (9.034 mila euro), all'installazione di monitor, ledwall ed apparati per il *self boarding pass* per 6.586 mila euro e per l'acquisizione di arredi, banchi gate e sedute per 2.447 mila euro;

- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (7.130 mila euro), all'acquisizione di macchine RX per controllo bagagli per 2.331 mila euro, forniture di monitor, apparati e altri complessi elettronici per complessivi 3.614 mila euro, arredi e sedute per 505 mila euro;
- nella classe Impianti e macchinari (1.922 mila euro), all'acquisizione di macchine ispezione bagagli per 1.371 mila euro, automezzi per 531 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)	31.12.2022			Variazione				31.12.2023		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Invest.	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		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)		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

(migliaia di euro)	31.12.2021			Variazione			31.12.2022		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto	Invest.	Amm.ti	Altre variazioni	Costo	Fondo Amm.to	Valore Netto
DIRITTI CONCESSORI									
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.179.164	(1.046.230)	1.132.934	0	(46.242)	0	2.179.164	(1.092.472)	1.086.692
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.635.939	(316.277)	1.319.662	149.099	(44.369)	(15.927)	1.769.111	(360.646)	1.408.465
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.815.103	(1.362.507)	2.452.596	149.099	(90.611)	(15.927)	3.948.275	(1.453.118)	2.495.157
Altre attività immateriali	96.718	(70.911)	25.807	14.007	(8.393)	(13)	110.712	(79.304)	31.408
Anticipi a fornitori	18.905	0	18.905	27.102	0	(14.950)	31.057	0	31.057
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	115.623	(70.911)	44.712	41.109	(8.393)	(14.963)	141.769	(79.304)	62.465
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.930.726	(1.433.418)	2.497.308	190.208	(99.004)	(30.890)	4.090.044	(1.532.422)	2.557.622

Le Attività immateriali, pari a 2.680.991 mila euro (2.557.622 mila euro al 31 dicembre 2022) si incrementano di 123.369 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 274.090 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 107.551 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 che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (19.664 mila euro). Si segnala, inoltre, l'incremento, pari a 787 mila euro, derivante dalla citata operazione di acquisto del ramo d'azienda da ADR Tel.

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 4. In dettaglio:

- Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è stato rilevato contabilmente in sede di fusione per incorporazione di ADR in Leonardo S.p.A. (ora ADR) ed è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR rispetto al valore pro quota del patrimonio netto della Società;
- Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati da ADR, al netto del diritto di subentro.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 237.226 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 37,3 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 71,3 milioni di euro;
- interventi riqualifica Area imbarco B per 43,5 milioni di euro;
- interventi Solar Farm per 17,8 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 36.660 mila euro (31.408 mila euro al 31 dicembre 2022), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 14.871 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili. Tale voce si incrementa, inoltre, di 1.136 mila euro per effetto dell'operazione di acquisto del ramo d'azienda da ADR Tel.

Gli Anticipi a fornitori sono pari a 28.127 al 31 dicembre 2023, con un decremento di 2.930 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022, attribuibile al recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 24.923 mila euro, in parte compensato dalla corresponsione di acconti ai fornitori per 21.993 mila euro.

5.3 PARTECIPAZIONI

(migliaia di euro)	31.12.2022			Variazione			31.12.2023		
	Valore lordo	Sval. cumulate	Valore Netto	Increment.	Decrem.	Sval./Rival.	Valore lordo	Sval. cumulate	Valore Netto
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	4.000	0	4.000	0	0	0	4.000	0	4.000
ADR Tel S.p.A.	594	0	594	834	0	0	1.428	0	1.428
ADR Mobility S.r.l.	1.756	0	1.756	0	0	0	1.756	0	1.756
ADR Security S.r.l.	500	0	500	0	0	0	500	0	500
Airport Cleaning S.r.l.	2.000	0	2.000	0	0	0	2.000	0	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	1.500	0	1.500	0	0	0	1.500	0	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	12.200	0	12.200	0	0	0	12.200	0	12.200
Fiumicino Energia S.r.l.	11.941	0	11.941	0	(11.941)	0	0	0	0
Leonardo Energia S.r.l.	1	0	1	11.941	0	0	11.942	0	11.942
ADR Ventures S.r.l.	0	0	0	2.000	0	0	2.000	0	2.000
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE	34.492	0	34.492	14.775	(11.941)	0	37.326	0	37.326
IMPRESE COLLEGATE									
Spea Engineering S.p.A.	14.324	(8.780)	5.544	0	(5.267)	(227)	14.324	(14.274)	50
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	3.883	(3.883)	0
TOTALE IMPRESE COLLEGATE	18.207	(12.663)	5.544	0	(5.267)	(227)	18.207	(18.157)	50
JOINT VENTURE				0	0	0			0
UrbanV S.p.A.	900	0	900	0	0	(900)	900	(900)	0
TOTALE JOINT VENTURE	900	0	900	0	0	(900)	900	(900)	0
ALTRE IMPRESE				0	0	0			0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	(39.457)	12.543	0	0	0	52.000	(39.457)	12.543
Aeroporto di Genova S.p.A.	1.394	(697)	697	0	0	(213)	1.394	(910)	484
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	(1.307)	0	0	0	0	1.307	(1.307)	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Convention Bureau Roma e Lazio Scrl	1	0	1	0	0	0	1	0	1
TOTALE ALTRE IMPRESE	54.703	(41.461)	13.242	0	0	(213)	54.703	(41.674)	13.029
TOTALE PARTECIPAZIONI	108.302	(54.124)	54.178	14.775	(17.208)	(1.340)	111.136	(60.731)	50.405

Rispetto al 31 dicembre 2022, il decremento netto delle Partecipazioni di 3.773 mila euro è attribuibile a:

- incremento del valore della partecipazione in ADR Tel per effetto della allocazione della differenza tra il prezzo pagato per l'acquisto del ramo di azienda "Sviluppo ed esercizio, reti, infrastrutture e sistemi IT" di ADR Tel e il valore netto contabile delle attività nette acquisite; l'operazione formalizzata in data 20 dicembre 2022 ha avuto efficacia differita al 1° gennaio 2023;
- azzeramento del valore della partecipazione in Fiumicino Energia e conseguente incremento del valore della partecipazione in Leonardo Energia di 11.941 mila euro per effetto dell'atto di fusione per incorporazione inversa, sottoscritto il 27 ottobre 2023, di Fiumicino Energia S.r.l. in Leonardo Energia S.r.l., con effetti civilistici dal 1° novembre 2023 ed effetti contabili e fiscali dal 1° gennaio 2023. Pertanto, dal 1° novembre 2023, ADR detiene direttamente l'intero capitale sociale di Leonardo Energia S.r.l., quale società risultante dalla Fusione. Si rileva inoltre che in data 24 ottobre 2023 ha avuto efficacia la trasformazione societaria di Leonardo Energia da società consortile a responsabilità limitata a società a responsabilità limitata;
- sottoscrizione, per 2.000 mila euro, del 100% del capitale sociale di ADR Ventures S.r.l., in sede di costituzione della società avvenuto in data 3 febbraio 2023; la nuova società ha per oggetto le attività di Corporate Venture Capital al fine di investire nello sviluppo di startup ad alto potenziale innovativo, che operano direttamente nell'Innovation Hub di ADR;
- riclassificazione per l'importo di 5.267 mila euro di una quota di partecipazione in Spea Engineering corrispondente al 19% del capitale nelle Attività destinate alla vendita; la restante quota (pari all'1%) è stata svalutata di 227 mila euro;
- azzeramento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (detenuta al 60%) in relazione ai risultati negativi conseguiti nel 2023;
- decremento della partecipazione in Aeroporto di Genova S.p.A. per effetto della valutazione al fair value della società elaborata in base alle informazioni rese disponibili alla data di redazione del bilancio.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2023, 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 31.12.2023 (migliaia di euro) (*)	Utile (perdita) esercizio 2023 (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%	7.763	1.936	4.000
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	7.930	2.309	1.428
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	12.968	4.726	1.756
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	3.651	1.939	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	3.481	930	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	500.000	1	100%	7.146	3.382	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	5.050.000	1	100%	15.963	1.100	12.200
Leonardo Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	742.000	1	100%	12.710	531	11.942
ADR Ventures S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	10.000	1	100%	1.793	(207)	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
Spea Engineering S.p.A.	Roma	euro	1.350.000	6.966.000	270.000	20%**	28.211	(5.474)	50
TOTALE IMPRESE COLLEGATE									50
JOINT VENTURE									
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	50.000	50.000	30.000	60%	(332)	(1.406)	0
TOTALE JOINT VENTURE									0
ALTRE IMPRESE									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	euro	3.783.734	3.221.234	250.000	7,77%	171.325	(7.415)	12.543
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	euro	15.000	7.746.900	2.250	15%	6.465	7	484
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	46.268	23.920.556	2.485	5,37%	10.660	(2.485)	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	euro	1	116.330	1	1,00%			1
Convention Bureau Roma e Lazio Srl	Roma	euro	125	125.000		1 quota (euro 1.000)			1
TOTALE ALTRE IMPRESE									13.029
TOTALE PARTECIPAZIONI									50.405

(*) I dati relativi al patrimonio netto e alla perdita di esercizio di Spea Engineering S.p.A., Aeroporto di Genova S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A. sono relativi all'esercizio 2022 (ultimo bilancio approvato).

(**) Di cui il 19% riclassificato tra le attività destinate alle vendite.

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

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

5.4 ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

(migliaia di euro)	31.12.2023			31.12.2022		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	0	0	0	54.654	54.654	0
Altre attività finanziarie	43.485	6.265	37.580	20.665	3.236	17.429
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	43.485	6.265	37.580	75.319	57.890	17.429

Derivati con fair value attivo

Al 31 dicembre 2023, i derivati con fair value attivo si azzerano a seguito dell'estinzione (c.d. unwinding), avvenuta a luglio 2023, dell'intero portafoglio di contratti derivati di tipo Interest Rate Swap Forward Starting accessi da ADR nel 2018 e nel 2021 che ha comportato l'incasso da parte di ADR del Mark-to-market positivo di 50,9 milioni di euro.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti si rinvia alla Nota 8.3 Gestione dei rischi finanziari.

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 37.580 mila euro (17.429 mila euro al 31 dicembre 2022) e si riferiscono principalmente:

- all'iscrizione del diritto di subentro per complessivi 36.064 mila euro, 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 (20.130 mila euro) deriva essenzialmente dall'entrata in esercizio, nel mese di maggio, della nuova area di imbarco A 31-52 (ex Molo B) e di ulteriori interventi relativi al Sistema Aerostazioni Est, le cui componenti infrastrutturali hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale;
- agli oneri accessori sostenuti per la linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, che nel 2023 è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.16.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 6.265 mila euro (3.236 mila euro al 31 dicembre 2022) e si incrementano rispetto a dicembre 2022 principalmente per l'iscrizione di ratei attivi per interessi maturati sui time deposit detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti, in relazione al positivo andamento, rispetto all'esercizio a confronto, dei relativi proventi finanziari; tale incremento viene in parte compensato dalla svalutazione del credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. per 1.350 mila euro, relativo a dividendi deliberati nel 2018 non più pagati e la cui corresponsione appare oggi altamente improbabile.

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)	31.12.2022	Variazione			31.12.2023
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./diff. su proventi/oneri rilevati nel pn	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	30.428	2.218	(3.108)	0	29.538
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	55	76	(10)	0	121
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	38.646	0	(202)	0	38.444
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(1.622)	0	0	(577)	(2.199)
Fondi rischi e oneri	4.066	380	(272)	0	4.174
Perdite fiscali e ACE	7.818	915	(8.733)	0	0
Altre	1.266	723	(378)	46	1.657
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	80.657	4.312	(12.703)	(531)	71.735
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Costo ammortizzato e strumenti derivati	16	0	0	0	16
Applicazione IFRIC 12	37.456	929	(1.805)	0	36.580
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	37.472	929	(1.805)	0	36.596
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	43.185	3.383	(10.898)	(531)	35.139

Il decremento di 8.046 mila euro registrato nel 2023 è ascrivibile principalmente all'azzeramento della quota residua delle imposte anticipate stanziata a fronte della perdita fiscale IRES 2020 residua trasferita al consolidato fiscale, nel 2023, in relazione alla capienza del reddito imponibile del gruppo Mundy.

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 ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 481 mila euro (433 mila euro al 31 dicembre 2022), sono relative a depositi cauzionali.

5.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 264.003 mila euro (218.228 mila euro al 31 dicembre 2022), comprendono:

- rimanenze, pari a 4.703 mila euro (4.285 mila euro al 31 dicembre 2022), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico e sistemi di telecomunicazione, ecc;
- crediti commerciali, pari a 259.300 mila euro (213.943 mila euro al 31 dicembre 2022), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente:

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti verso clienti	388.849	362.215	26.634
Crediti verso imprese controllate	28.926	13.803	15.123
Crediti verso impresa controllante	0	0	0
Altri crediti commerciali	3.430	1.769	1.661
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	421.205	377.787	43.418
Fondo svalutazione crediti	(161.075)	(162.112)	1.037
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(830)	(1.732)	902
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(161.905)	(163.844)	1.939
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	259.300	213.943	45.357

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 26.634 mila euro essenzialmente per effetto del sensibile incremento dei volumi di attività verificatosi in particolare nella seconda parte dell'anno.

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 28.926 mila euro, si incrementano di 15.123 mila euro rispetto al 2022. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 3.430 mila euro (1.769 mila euro al 31 dicembre 2022), 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
31.12.2023	259.300	101.840	67.670	901	88.889
31.12.2022	213.943	74.582	47.254	729	91.378

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)	31.12.2022	Incrementi / riassorbimenti	Decrementi	31.12.2023
Fondo svalutazione crediti	162.112	893	(1.930)	161.075
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	1.732	(902)	0	830
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	163.844	(9)	(1.930)	161.905

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2022 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		
	31.12.2023	31.12.2022	Variazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	26.439	(26.439)	31.810	0	31.810
IRES	36	79	(43)	0	3.660	(3.660)
IRAP	0	0	0	7.853	7.023	830
TOTALE	36	26.518	(26.482)	39.663	10.683	28.980

Le Attività per imposte correnti si riducono di 26.482 mila euro essenzialmente per l'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Mundys, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti e per l'azzeramento del credito per tassazione consolidata, compensato dai debiti tributari derivanti dalla stima del carico fiscale IRES dell'anno.

Le Passività per imposte correnti si incrementano di 28.980 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per i maggiori debiti per tassazione consolidata attribuibili alla quota parte del carico fiscale IRES dell'esercizio, eccedente i crediti da tassazione consolidata di cui si è detto; tale effetto è stato parzialmente compensato dal pagamento della terza ed ultima rata dell'imposta sostitutiva in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 6.7 Imposte sul reddito.

5.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti verso società collegate	0	482	(482)
Crediti tributari	18.536	25.666	(7.130)
Crediti verso altri	5.672	1.953	3.719
Crediti verso controllate	0	2.725	(2.725)
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	24.208	30.826	(6.618)

I Crediti tributari, pari a 18.536 mila euro, sono composti principalmente da:

- credito IVA per 13.025 mila euro (19.825 mila euro al 31 dicembre 2022), di cui 12.000 mila euro richiesti a rimborso;
- 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.

La variazione dei Crediti verso altri, pari a 3.719 mila euro, è ascrivibile essenzialmente all'iscrizione del credito per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 con riferimento alle sole iniziative installate ed in funzione, i cui costi sono stati oggetto di rendicontazione nel 2023 (+3.541 mila euro).

I crediti verso controllate si azzerano per l'incasso del credito pari a 2.725 mila euro iscritto nel 2022 verso la controllata ADR Tel per l'acquisto del ramo di azienda "Sviluppo ed esercizio, reti, infrastrutture e sistemi IT".

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
31.12.2023	24.208	24.075	0	0	133
31.12.2022	30.826	30.211	0	0	615

5.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali	238.138	372.596	(134.458)
Mezzi Equivalenti	670.000	620.000	50.000
Denaro e valori in cassa	15	22	(7)
Conti correnti di corrispondenza verso controllate	0	2.567	(2.567)
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	908.153	995.185	(87.032)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si decrementano di 87.032 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto dei flussi monetari negativi delle attività di investimento e di finanziamento, parzialmente compensati dal flusso monetario positivo da 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, includono la quota del 19% della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. riclassificata in tale voce, in relazione all'intenzione di ADR di procedere alla cessione della stessa entro l'esercizio 2024, e valutata conseguentemente al fair value.

5.12 PATRIMONIO NETTO

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	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	6.968	5.142	1.826
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.824)	(40.611)	(213)
Altre riserve e utili portati a nuovo	364.163	333.568	30.595
Utile dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	120.615	30.741	89.874
TOTALE PATRIMONIO NETTO	1.192.998	1.070.916	122.082

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 201.129 mila euro;
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo pari a 1.467 mila euro;
- la distribuzione dell'acconto sui dividendi relativi all'esercizio 2023, pari a 81.514 mila euro (1,31 euro per azione).

Al 31 dicembre 2023, 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 364.163 mila euro includono principalmente: i) le perdite cumulate derivanti dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -3.094 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 497.597 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	6.968	B	0		
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.824)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	364.163	A, B, C	364.163	(188.220)	
TOTALE RISERVE	1.010.158		1.031.569		
TOTALE CAPITALE E RISERVE	1.072.383		1.031.569		
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile (3)			1.031.569		

(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 40.824 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)	2023
VALORE INIZIALE FONDO TFR	8.525
Costo corrente	0
Interessi passivi	223
Totale costi rilevati a conto economico	223
Liquidazioni/utilizzi	(235)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(6)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	188
Effetto dell'esperienza passata	10
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	192
Altre variazioni	185
Variazione acquisto ramo d'azienda	596
VALORE FINALE FONDO TFR	9.486
di cui:	
quota non corrente	7.554
quota corrente	1.932

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. L'incremento del fondo di 961 mila euro è ascrivibile principalmente al trasferimento delle risorse da ADR Tel a seguito dell'acquisto da parte di ADR del ramo di azienda "Sviluppo ed esercizio, reti, infrastrutture e sistemi IT", nonché al risultato attuariale dell'esercizio pari a 192 mila euro.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2023:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2023	31.12.2022
Tasso di attualizzazione	3,0%	3,6%
Tasso di inflazione	curva	2,3%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,8%	2,7%
Tasso annuo di incremento salariale	0,8%	2,4%
Tasso annuo di turnover	2,1%	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 5-7 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE	2023/2022
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2022 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	9.494	9.479		
Tasso di inflazione			9.547	9.427
Tasso di attualizzazione			9.392	9.584

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 2024 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(migliaia di euro)		(migliaia di euro)	
1° anno	1.613	4° anno	1.215
2° anno	1.049	5° anno	1.395
3° anno	933		

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)	31.12.2022	Accantonam.	Effetto attualizzaz.	Utilizzi operativi	31.12.2023
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	225.012	34.377	8.935	(48.380)	219.944
di cui:					
quota corrente	72.518				48.208
quota non corrente	152.494				171.736

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)	31.12.2022	Acc.ti	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	31.12.2023
Fondo imposte	5.174	0	(479)	0	4.695
Fondi per vertenze in corso e potenziali	15.154	1.520	0	(726)	15.948
Fondo assicurazioni interne	857	0	(153)	(206)	498
Fondo copertura perdite partecipate	0	271	0	0	271
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	21.185	1.791	(632)	(932)	21.412
Di cui:					
quota corrente	4.704				5.015
quota non corrente	16.481				16.397

Il fondo imposte, pari a 4.695 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; la riduzione rispetto al 31 dicembre 2022 è attribuibile al riassorbimento del fondo relativo al contenzioso in materia di accise sull'energia elettrica relativo alle annualità 2003-2006 a seguito della definizione agevolata delle controversie pendenti aventi ad oggetto le sole sanzioni collegate a tributi di cui era stato effettuato il pagamento.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 15.948 mila euro (15.154 mila euro al 31 dicembre 2022), 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 incrementato per effetto degli accantonamenti dell'anno, parzialmente compensati dal riassorbimento dell'esercizio e riflette l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono la Società.

Si segnala, in particolare, che, a seguito dell'esito, positivo per la Società, della sentenza oramai irrevocabile del processo penale relativo all'incendio del T3 del 7 maggio 2015, è stato riassorbito il fondo stanziato negli esercizi precedenti a fronte del rischio di risarcimenti a terzi (vettori, handler, subconcessionari e passeggeri) dei presunti danni conseguenti all'incendio.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.4 Contenzioso.

5.16 PASSIVITÀ FINANZIARIE (QUOTA CORRENTE E NON CORRENTE)

(migliaia di euro)	31.12.2023					31.12.2022		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre 15 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.606.493	0	1.606.493	420.496	1.185.997	1.515.063	242.058	1.273.005
Finanziamenti a medio/lungo termine	417.383	39.423	377.960	157.692	220.268	656.637	39.423	617.214
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	23.343	23.343	0	0	0	16.059	16.059	0
Altre passività finanziarie	1.970	972	998	904	94	2.611	1.060	1.551
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.049.189	63.738	1.985.451	579.092	1.406.359	2.190.370	298.600	1.891.770
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	0	0	0	0	0	83.910	83.910	0
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	63.807	63.807	0	0	0	38.031	38.031	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.112.996	127.545	1.985.451	579.092	1.406.359	2.312.311	420.541	1.891.770

Al 31 dicembre 2023, il 65% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine del Gruppo, considerando anche il contributo della linea di credito Revolving sottoscritta a ottobre 2022 e non erogata al 31/12/2023, è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-linked"¹.

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(migliaia di euro)	31.12.2022					31.12.2023
	Valore di bilancio	Nuove accessioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.515.063	400.000	(309.465)	(123)	1.018	1.606.493
quota corrente	242.058					0
quota non corrente	1.273.005					1.606.493

¹ Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale.

Al 31 dicembre 2023, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 91.430 mila euro per l'effetto combinato delle seguenti operazioni:

- rimborso, in data 20 febbraio 2023, della Tranche A4 dei prestiti obbligazionari per complessivi 242.286 mila euro;
- collocamento, avvenuto il 3 luglio 2023, da parte di ADR di un nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked emesso a valore sul programma EMTN della Società. L'emissione, con valore nominale di 400 milioni di euro e durata 10 anni, è stata regolata il 10 luglio 2023 e prevede il rimborso in un'unica soluzione, in data 10 luglio 2033, ed il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 4,875%;
- perfezionamento, in data 14 luglio, di un'offerta di acquisto (Tender Offer), annunciata contestualmente al lancio del nuovo prestito obbligazionario di cui sopra, rivolta ai portatori del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro con scadenza 8 giugno 2027, emesso da ADR nel 2017 a valore sul proprio Programma EMTN. A fronte di adesioni per un nozionale pari a 67,2 milioni di euro, la Società ha riconosciuto agli aderenti un corrispettivo complessivo pari a 63,1 milioni di euro (inclusi ratei d'interesse), procedendo alla contestuale cancellazione dei titoli riacquistati. Il nozionale residuo in circolazione, ad esito dell'operazione, ammonta quindi a circa 432,8 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2023 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	420.495	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – "GREEN BOND"	300.000	EUR	298.541	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	493.652	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	393.805	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.632.821		1.606.493					

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 2023 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 2023, 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"). In data 21 novembre 2023, Moody's ha rivisto al rialzo l'outlook da "negative" a "stable", riflettendo il proseguimento della ripresa del traffico rispetto ai livelli pre-pandemici e la decisione sul rating assegnato alla Repubblica Italiana.

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

(migliaia di euro)	31.12.2023		31.12.2022	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	1.606.493	1.544.585	1.515.063	1.300.224
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.606.493	1.544.585	1.515.063	1.300.224

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2023; 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 2022, il fair value dei prestiti obbligazionari aumenta di 244 milioni di euro, variazione attribuibile all'emissione del prestito obbligazionario e alla significativa riduzione degli spread creditizi durante il 2023, come anche desumibile dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società, solo parzialmente compensata dal rimborso a febbraio 2023 del prestito obbligazionario A4 e dal riacquisto parziale a luglio 2023 delle note con scadenza 2027.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(migliaia di euro)	31.12.2022	Variazioni			31.12.2023
	Valore di bilancio	Nuove accessioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio/lungo termine	656.637	0	(239.423)	169	417.383
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	617.214				377.960

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 239.254 mila euro principalmente per il rimborso anticipato volontario ed integrale, perfezionato senza penali a luglio 2023, del prestito bancario da 200 milioni di euro accordato da Banca Nazionale del Lavoro nel 2020, che aveva scadenza contrattuale maggio 2026 e 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 2023.

(migliaia di euro)

Finanziatore	Denominazione	Ammontare concesso	Valore nominale outstanding	Valore di bilancio	Valuta	Tasso	Periodicità pagamento 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 (in caso di utilizzo)	rotativa	6 anni (*)	10.2028
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	107.179	107.103	EUR	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
						II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	125.897	125.834	EUR	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
						II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
						III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	184.615	184.446	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		850.000	417.691	417.383						

(*) il contratto prevede un'opzione di estensione fino a ottobre 2029.

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 2023.

La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2023 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 22 settembre 2023, la linea di credito è stata estesa di un anno: l'attuale scadenza è ottobre 2028, con possibile estensione per un ulteriore anno.

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 2023, 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 Nota 7.

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

(migliaia di euro)	31.12.2023		31.12.2022	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	417.383	370.643	456.746	365.631
Tasso variabile	0	0	199.891	203.816
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	417.383	370.643	656.637	569.447

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2023; 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 2022 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 199 milioni di euro, variazione attribuibile al rimborso integrale anticipato del prestito BNL perfezionato a luglio 2023.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

(migliaia di euro)	31.12.2022				31.12.2023
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Incrementi per attualiz. fin.	Rimborsi	Valore di bilancio
Debiti per locazioni	2.611	526	35	(1.202)	1.970
quota corrente	1.060				972
quota non corrente	1.551				998

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si riduce di 641 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.202 mila euro), parzialmente compensati dalle nuove accensioni dell'esercizio (+526 mila euro).

DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Derivati con fair value passivo	0	83.652	(83.652)
Rateo interessi	0	258	(258)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	0	83.910	(83.910)
quota non corrente	0	0	0
quota corrente	0	83.910	(83.910)

La riduzione dei derivati con fair value passivo rispetto al 31 dicembre 2023 è riconducibile alla chiusura del Cross Currency Swap di copertura della Tranche A4 in sterline.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti si rinvia alla Nota 8.3 Gestione dei rischi finanziari.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 63.807 mila euro (38.031 mila euro al 31 dicembre 2022), 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)	31.12.2023	di cui correlate	31.12.2022	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(238.153)		(375.185)	(2.567)
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(670.000)		(620.000)	0
Altre attività finanziarie correnti (C)	(6.265)		(57.890)	(1.350)
LIQUIDITÀ (D=A+B+C)	(914.418)		(1.053.075)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	63.807	63.807	121.941	38.031
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	63.738	134	298.600	574
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	127.545		420.541	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(786.873)		(632.534)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	378.957	22	618.765	823
Strumenti di debito (J)	1.606.493		1.273.005	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	1.985.450		1.891.770	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO come da raccomandazione ESMA del 4 marzo 2021 (M=H+L)	1.198.577		1.259.236	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(37.580)		(17.429)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+N)	1.160.997		1.241.807	

5.17 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 3.015 mila euro (2.951 mila euro al 31 dicembre 2022) e si riferiscono sostanzialmente alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

5.18 DEBITI COMMERCIALI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Debiti verso fornitori	153.783	101.003	52.780
Debiti verso imprese controllate	95.719	109.265	(13.546)
Debiti verso imprese controllanti	973	583	390
Risconti passivi	8.518	5.983	2.535
Acconti e anticipi ricevuti	20.313	15.385	4.928
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	279.306	232.219	47.087

I Debiti verso fornitori (escluse le imprese controllate e controllanti), pari a 153.783 mila euro, si incrementano di 52.780 mila euro principalmente per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente, oltre che per effetto dell'aumento dei costi legati alla maggiore operatività aeroportuale.

I Debiti verso imprese controllate, pari a 95.719 mila euro, si decrementano di 13.546 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022. Per il dettaglio di tali debiti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

I Risconti passivi, pari a 8.518 mila euro, registrano un incremento di 2.535 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 20.313 mila euro, registrano un incremento di 4.928 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti.

5.19 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(migliaia di euro)	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	118.297	107.804	10.493
Debiti servizio antincendio	758	826	(68)
Debiti verso il personale	18.528	12.402	6.126
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	8.437	5.906	2.531
Debiti per depositi cauzionali	14.477	16.363	(1.886)
Altri debiti diversi	26.323	23.717	2.606
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	186.820	167.018	19.802

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 90.954 mila euro (81.418 mila euro al 31 dicembre 2022). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'incremento del debito per addizionale, di 9.536 mila euro rispetto alla fine del 2022, riflette il correlato andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 24.190 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.590 mila euro al 31 dicembre 2022). 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 758 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 6.126 mila euro e di 2.531 mila euro, per l'incremento dei debiti a breve termine.

Gli Altri debiti diversi, pari a 26.323 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 23.233 mila euro, in aumento di 2.831 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto dei pagamenti della seconda rata 2022 e della prima rata 2023, effettuati rispettivamente a gennaio e luglio 2023.

6. Informazioni sulle voci di conto economico

6.1 RICAVI

I Ricavi del 2023 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(migliaia di euro)	2023			2022		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
AVIATION						
Diritti aeroportuali	447.183	0	447.183	338.669	0	338.669
Infrastrutture centralizzate	13.556	0	13.556	9.845	0	9.845
Servizi di sicurezza	106.925	0	106.925	80.037	0	80.037
Altri	41.419	0	41.419	28.475	0	28.475
	609.083	0	609.083	457.026	0	457.026
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	5.666	41.999	47.665	5.455	31.372	36.827
Commerciali	0	154.950	154.950	0	100.506	100.506
Parcheggi	0	27.692	27.692	0	20.575	20.575
Pubblicità	9.769	0	9.769	5.260	0	5.260
Parcheggi	925	0	925	1.168	0	1.168
Altri	22.902	3.214	26.116	16.772	2.605	19.377
	39.262	227.855	267.117	28.655	155.058	183.713
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	648.345	227.855	876.200	485.681	155.058	640.739
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	237.226	0	237.226	149.099	0	149.099
ALTRI RICAVI OPERATIVI	2.070	13.359	15.429	1.050	9.757	10.807
TOTALE RICAVI	887.641	241.214	1.128.855	635.830	164.815	800.645
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	280.199			179.198		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	607.442			456.632		

Il Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 876.200 mila euro, si incrementano rispetto all'esercizio a confronto, del 36,7% per effetto della crescita delle attività aviation (+33,3%), dovuta alla consistente ripresa dei volumi di traffico nonostante l'assenza di variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento del 45,4%, ha beneficiato

dell'incremento del traffico passeggeri, oltre che dell'aumento della propensione alla spesa dei passeggeri favorita dall'apertura di nuovi spazi commerciali; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, immobiliari, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 237.226 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 15.429 mila euro, sono così composti:

(Migliaia di euro)	2023	2022
Contributi e sovvenzioni	2.053	1.072
Plusvalenze da alienazioni	21	31
Recuperi di spesa	7.419	6.476
Indennizzi da terzi	158	115
Altri proventi	5.778	3.113
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	15.429	10.807

L'incremento di 4.622 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è attribuibile principalmente a maggiori recuperi di spesa ed altri proventi per penalità contrattuali.

6.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(Migliaia di euro)	2023	2022
Carburante e lubrificanti	1.305	1.173
Energia elettrica, gas e acqua	10.151	5.460
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	6.236	4.253
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	17.692	10.886

L'incremento di 6.806 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, nonché all'apertura di nuove infrastrutture.

6.3 COSTI PER SERVIZI

(Migliaia di euro)	2023	2022
Costi per manutenzioni	61.127	47.700
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	48.380	41.658
Costi per servizi esterni	136.292	123.496
Costi per servizi di costruzione	225.884	140.526
Pulizie e disinfestazioni	29.337	23.437
Prestazioni professionali	12.770	12.652
Servizi antincendio	6.705	5.846
Altri costi	31.524	26.363
Compensi ad amministratori e sindaci	1.212	1.182
TOTALE COSTI PER SERVIZI	553.231	422.860

L'incremento dei costi per servizi, pari a 130.371 mila euro, è attribuibile principalmente all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+85.358 mila euro), dei costi per servizi esterni (+12.796 mila euro) per effetto dei maggiori costi riconosciuti alle controllate ADR Security e ADR Assistance per i servizi di sicurezza e di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, in relazione al maggiore volume di attività gestita, ai maggiori costi per il servizio di energia elettrica corrisposto a Leonardo Energia, principalmente in relazione all'incremento dei costi di produzione, nonché ai maggiori costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+6.722 mila euro). Tale andamento riflette, inoltre, la ripresa del pieno esercizio delle infrastrutture e l'apertura di nuove infrastrutture (maggio 2022 e aprile 2023), con conseguente aumento dei costi per manutenzioni (+13.427 mila euro) e dei costi di funzionamento (pulizie, altri costi etc.).

6.4 COSTO PER IL PERSONALE

(Migliaia di euro)	2023	2022
Salari e stipendi	85.529	72.854
Oneri sociali	24.144	19.714
Benefici successivi al rapporto di lavoro	4.535	5.040
Altri costi	3.592	2.616
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	117.800	100.224

L'incremento del Costo per il personale di 17.576 mila euro rispetto al 2022 è correlato alla crescita del volume di attività gestite, all'incremento degli organici e all'azzeramento del ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS), ancora in via residuale presente nella prima parte del 2022.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

Forza media	2023	2022	Variazione
Dirigenti	59,3	51,7	7,6
Quadri	290,6	245,5	45,1
Impiegati	806,5	709,9	96,6
Operai	313,1	309,5	3,6
TOTALE FORZA MEDIA	1.469,5	1.316,6	152,9

6.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(Migliaia di euro)	2023	2022
Canoni concessori	37.595	26.352
Costi per godimento beni terzi	2.268	1.926
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(14.003)	14.979
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	1.159	(1.899)
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	893	(891)
Imposte indirette e tasse	3.215	5.258
Oneri diversi	2.618	1.747
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	33.745	47.472

La voce Canoni concessori, pari a 37.595 mila euro, si incrementa di 11.243 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 1.159 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 893 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti della Società.

6.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -7.455 mila euro (-64.681 mila euro nel 2022).

PROVENTI FINANZIARI

(Migliaia di euro)	2023	2022
<i>Proventi per interessi</i>		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	26.902	3.135
Interessi da imprese controllate	289	236
<i>Proventi su derivati</i>		
Valutazione derivati	835	1.044
<i>Altri proventi</i>		
Dividendi da società controllate	28.540	0
Interessi di mora su crediti del circolante	27	0
Interessi da clienti e da altri	40	72
Altri proventi finanziari	4.620	0
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	61.253	4.487

I Proventi finanziari nel 2023 si incrementano di 56.766 mila euro principalmente per effetto dei dividendi da società controllate e per maggiori interessi finanziari su investimenti in liquidità, grazie all'ottimizzazione degli impieghi bancari a vista e a termine, anche a seguito dell'incremento dei tassi di interesse, nonché per 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 (4,2 milioni di euro registrati tra gli Altri proventi, effetto parzialmente compensato da oneri finanziari per 2,2 milioni di euro derivanti dall'accelerazione dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato, valore esposto tra gli oneri finanziari²).

I Dividendi da società controllate, attribuiti all'esercizio in cui sono stati deliberati in conformità ai principi contabili internazionali, sono pari a 28.540 mila euro, così composti:

- ADR Tel S.p.A. per 9.900 mila euro come da destinazione dell'utile 2022 e distribuzione di utili portati a nuovo, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 22 marzo 2023;
- ADR Mobility S.r.l. per 8.000 mila euro come da destinazione dell'utile 2022 e distribuzione di utili portati a nuovo, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 17 marzo 2023;
- ADR Assistance S.r.l. per 5.000 mila euro come da destinazione dell'utile 2022 e distribuzione di utili portati a nuovo, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 15 marzo 2023;
- Airport Cleaning S.r.l. per 3.000 mila euro come da destinazione dell'utile 2022 e distribuzione di utili portati a nuovo, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 14 marzo 2023;
- ADR Security S.r.l. per 2.640 mila euro come da destinazione dell'utile 2022, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 16 marzo 2023.

² L'effetto netto risulta pari ad un provento finanziario netto per 2,0 milioni di euro, rappresentativo, in relazione alla quota di prestito obbligazionario oggetto di riacquisto, alla differenza tra prezzo di riacquisto e valore contabile.

ONERI FINANZIARI

(Migliaia di euro)	2023	2022
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	8.935	1.191
Interessi su prestiti obbligazionari	32.352	35.243
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	10.295	8.924
Interessi a imprese controllate	450	2
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	7.777	8.171
Altri oneri finanziari per interessi	8	159
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	50.882	52.499
Valutazione derivati	1.632	13.458
Differenziali	1.078	7.596
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	4.472	6.425
TOTALE ONERI SU DERIVATI	7.182	27.479
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	223	269
Svalutazione di partecipazioni valutate al costo	1.127	1.156
Altri oneri	482	29
TOTALE ALTRI ONERI	1.832	1.454
TOTALE ONERI FINANZIARI	68.831	82.623

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 8.935 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si incrementano di 7.745 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 32.352 mila euro e si decrementano di 2.891 mila euro rispetto all'esercizio a confronto principalmente per effetto del rimborso, a febbraio 2023, del prestito obbligazionario A4, parzialmente compensato dagli interessi sul nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked emesso a luglio 2023 a valore sul programma EMTN per un valore nominale di 400 milioni di euro.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 1.632 mila euro ed includono 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. All'interno di tale voce, un importo di 123 mila euro è relativo alla componente efficace di valutazione del derivato, la quale viene compensata da una componente del medesimo ammontare registrata tra gli utili su cambi che attiene alla riduzione del valore nominale delle obbligazioni in sterline.

La voce Differenziali include il saldo tra interessi attivi e passivi maturati nell'esercizio sull'ultimo differenziale dei già citati contratti di cross currency swap, liquidato a febbraio 2023.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati a conto economico nel 2023, 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 2.789 mila euro, di cui 926 mila euro riconducibili all'accelerazione delle quote relative a esercizi successivi riconducibili alla porzione di prestito obbligazionario oggetto di tender offer), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 4.414 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 -2.731 mila euro).

La voce Altri oneri pari a 482 mila euro, include essenzialmente la svalutazione del credito finanziario verso Spea Engineering di 1.350 mila euro, in parte compensata dal riassorbimento del Fondo svalutazione crediti per interessi di mora per 930 mila euro in relazione all'incasso ricevuto da una procedura concorsuale.

UTILI (PERDITE) SU CAMBI

(Migliaia di euro)	2023	2022
Utili su cambi	129	13.459
Perdite su cambi	(6)	(3)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	123	13.456

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo ai Proventi finanziari e Oneri finanziari.

6.7 IMPOSTE SUL REDDITO

(Migliaia di euro)	2023	2022
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	51.415	(11.544)
IRAP	14.837	7.022
Imposta sostitutiva	0	0
	66.252	(4.522)
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	568	(3.058)
	568	(3.058)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	8.391	23.088
Imposte differite	(876)	(570)
	7.515	22.518
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	74.335	14.938

Con riferimento all'IRES si segnala la partecipazione al consolidato fiscale del gruppo Mundys, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A. e le società del gruppo ADR.

La stima del carico fiscale IRES del 2023 è rappresentata da un onere netto da tassazione consolidata pari a 51.415 mila euro, corrispondente al carico fiscale IRES del 24% dell'esercizio, al netto del recupero delle perdite fiscali pregresse trasferite al consolidato fiscale di gruppo ed utilizzate in compensazione nel 2023 con gli utili generati nel gruppo Mundys.

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno. Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 5.5.

L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 18,3% (-25,3% nel 2022). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(migliaia di euro)	2023		2022	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	280.781		45.679	
ALIQUOTA TEORICA		24%		24%
IRES teorica		67.387		10.963
Differenze permanenti	(32.531)	(7.807)	(6.372)	(1.529)
Differenze temporanee	2.367	568	(6.453)	(1.549)
Differenze temporanee su perdita fiscale	(36.386)	(8.733)	(80.955)	(19.429)
IRES effettiva		51.415		(11.544)
ALIQUOTA EFFETTIVA		18,3%		(25,3%)

6.8 RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE CESSATE/DESTINATE ALLA VENDITA

Tale voce, pari a -4.317 mila euro, include l'effetto della valutazione al fair value di quota parte della partecipazione in Spea Engineering S.p.A., pari al 19% del capitale, classificata nelle Attività destinata alla vendita.

7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si segnala che l'unica garanzia residua (costituita da un "deed of assignment" limitato ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro) rimasta a supporto della struttura di debito Romulus, si è estinta a seguito del rimborso a scadenza del prestito obbligazionario A4 e della contestuale chiusura dei relativi contratti di cross currency swap, a febbraio 2023.

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 e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento di Azzurra Aeroporti, ADR ha prestato a Mundys una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Mundys medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra Aeroporti e in favore dei creditori finanziari di quest'ultima, una garanzia per il servizio del debito della citata operazione.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivi, 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. 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 2023, 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 2023.

La Società prosegue nel monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria.

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 2023 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 2022).

ADR ha inoltre emesso una parent company guarantee, fino alla concorrenza massima di 7 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 176,7 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 2023 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, gestione accesso taxi, ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

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 2023 ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.258,2 milioni euro, composta da:

- 908,2 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 350,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 5.16).

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2023 è pari sei anni e quattro mesi.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2023				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Da più di 5 anni
(migliaia di euro)					
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)

	31.12.2022				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Da più di 5 anni
(migliaia di euro)					
Prestiti obbligazionari	(1.698.107)	(266.357)	(21.750)	(565.250)	(844.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine ³	(713.222)	(51.581)	(51.240)	(339.948)	(270.453)
Derivati con fair value positivo	63.532	4.076	10.019	20.819	28.618
Derivati con fair value negativo ⁴	(83.952)	(83.952)	0	0	0
TOTALE	(2.431.749)	(397.814)	(62.971)	(884.379)	(1.086.585)

³ I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.

⁴ I flussi futuri attesi dei differenziali da derivati di tipo cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

Rischio di tasso di interesse e di cambio

Alla data del 31 dicembre 2023 ADR non ha in essere derivati a seguito della chiusura del Cross Currency Swap di copertura della Tranche A4 in sterline.

Controparte	Strum.	Tipol.	Rischio coperto(**)	Data sottos.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Sottostante	Fair value del derivato		Variazione del fair value			
									Al 31.12.2023	Al 31.12.2022	AC/Economico (***)	A Oci (****)	Importi pagati (incassati)	
Mediobanca, UniCredit	CCS	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso in GBP del 5,441% paga un tasso fisso in EUR del 6,4%	Classe A4	0	(1.042)	(691)	1.733	82.733	
			C						0	(82.610)	(123)	0		
			Totale						0	(83.652)	(814)	1.733		
UniCredit, Intesa Sanpaolo, Société Générale	IRS forward starting (*)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,816% e ricevono Euribor a 6 mesi	Debito Da Assumere (*****)	0	31.267	0	(3.512)	(27.755)	
12.2021				04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,092% e ricevono Euribor a 6 mesi	0		23.387	(818)	(291)	(22.278)		
Gruppo Crédit Agricole, Barclays														
TOTALE									0	(28.998)	(1.632)	(2.070)	32.700	
di cui:														
derivati con fair value attivo									0	54.654				
derivati con fair value passivo									0	(83.652)				

CF: cash flow value hedge - C: cambio - I: interesse - M: materie prime
(*) data di attivazione maggio 2023
(**) valore nozionale coperto alla data di accensione del contratto derivato

(***) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"
(****) la variazione del fair value è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale
(*****) prestito obbligazionario da 400 milioni di euro collocato il 3 luglio 2023

Ad esito del rimborso del prestito obbligazionario A4, ADR non ha in essere 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'esercizio non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati della Società.

Rapporti commerciali e di natura diversa

(migliaia di euro)	31.12.2023		2023		31.12.2022		2022	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
IMPRESE CONTROLLANTI								
Mundys S.p.A.	402	32.784	0	(961)	26.689	621	94	(783)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	402	32.784	0	(961)	26.689	621	94	(783)
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	1.646	4.266	2.461	(26.760)	1.257	4.099	2.142	(23.561)
ADR Tel S.p.A.	3.794	376	6.055	(4.927)	3.155	6.715	1.339	(29.784)
ADR Mobility S.r.l.	14.333	217	33.044	(2.362)	5.016	355	25.210	(2.211)
ADR Security S.r.l.	2.282	13.976	4.478	(62.497)	1.733	11.618	4.014	(53.999)
Airport Cleaning S.r.l.	1.999	4.817	4.151	(28.187)	1.612	4.106	3.289	(22.815)
ADR Ingegneria S.p.A.	921	13.601	1.279	(19.279)	977	10.632	1.154	(13.246)
ADR Infrastrutture S.p.A.	2.335	52.062	710	(153.135)	1.608	62.310	607	(110.128)
Leonardo Energia S.r.l.	1.197	6.604	479	(31.343)	1.058	9.520	168	(28.380)
Fiumicino Energia S.r.l.	0	0	0	0	112	45	288	(25)
ADR Ventures S.r.l.	92	25	99	(25)	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	28.599	95.944	52.756	(328.515)	16.528	109.400	38.211	(284.149)
IMPRESE COLLEGATE								
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	0	0	0	0	482	968	0	0
Spea Engineering S.p.A.	74	331	0	(153)	74	1.157	133	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	74	331	0	(153)	556	2.125	133	0
JOINT VENTURE								
Urban V S.p.A.	35	263	128	(439)	11	64	11	(41)
TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE	35	263	128	(439)	11	64	11	(41)
PARTI CORRELATE								
Autogrill Italia S.p.A.	4.363	192	20.263	(360)	6.524	74	13.762	(129)
Edizione S.r.l.	0	39	0	(39)	0	0	0	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(25)	0	0	0	(71)
Retail Italia Network S.r.l.	82	0	280	0	100	0	242	0
Telepass S.p.A.	0	0	0	0	51	0	0	0
Infoblu S.p.A.	0	15	0	0	0	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	84	0	(20)	0	167	0	(7)
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	5	0	21	0	4	0	22	0
PTSCLAS S.p.A.	0	0	0	(50)	0	15	0	(15)
Cellnex Italia S.p.A.	95	189	471	(189)	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.051	0	(2.553)	0	1.316	0	(2.486)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	4.545	2.570	21.035	(3.236)	6.679	1.572	14.026	(2.708)
TOTALE	33.655	131.892	73.919	(333.304)	50.463	113.782	52.475	(287.681)

I rapporti intrattenuti con Mundys si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2023, 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.

I costi sostenuti da ADR verso ADR Infrastrutture sono relativi a servizi di costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali.

A seguito dell'operazione di fusione per incorporazione inversa tra Leonardo Energia e Fiumicino Energia, 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:

- Spea Engineering: società controllata da Mundys, che ha svolto per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori) fino al 1 marzo 2021, data in cui la società controllata ADR Ingegneria S.p.A. ha preso in affitto il ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale;
- Autogrill Italia S.p.A. (in data 3 febbraio 2023, Edizione, che deteneva il controllo, ha perfezionato il closing dell'operazione di cessione di Autogrill a Avolta. Edizione possiede una quota del 22,17% circa in 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 2023 ammontano a 2.553 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)	31.12.2023		2023		31.12.2022		2022	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	0	6.657	5.000	(50)	0	2.965	0	0
ADR Tel S.p.A.	0	11.799	9.900	(95)	0	13.877	0	(20)
ADR Security S.r.l.	0	6.440	2.640	(68)	0	5.974	0	0
ADR Mobility S.r.l.	0	17.508	8.000	(82)	0	3.548	0	0
Airport Cleaning S.r.l.	0	4.589	3.000	(41)	0	4.001	0	0
ADR Ingegneria S.p.A.	0	2.030	109	(3)	2.554	0	66	0
ADR Infrastrutture S.p.A.	0	5.779	138	(6)	13	0	145	0
Leonardo Energia S.r.l.	0	9.005	42	(105)	0	63	25	0
Fiumicino Energia S.r.l.	0	0	0	0	0	9.000	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	0	63.807	28.829	(450)	2.567	39.428	236	(20)
IMPRESE CORRELATE								
Spea Engineering S.p.A.	0	0	0	0	1.350	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	0	0	0	0	1.350	0	0	0
TOTALE	0	63.807	28.829	(450)	3.917	39.428	236	(20)

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 Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility, Airport Cleaning,) per un totale di 28.540 mila euro.

10. Altre informazioni

10.1 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti Consob, 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 2023
ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione(*)	KPMG S.p.A.	287
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	1
TOTALE		443

(*) Comfort letter programma EMTN; Revisione Limitata della DNF, del Report annuo sustainability linked bond e della Tassonomia; Certificazione contributi progetti Sesar; Parere sulla distribuzione acconto sul 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 2023 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 2023, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

10.4 IMPATTI DERIVANTI DALLA SITUAZIONE MACROECONOMICA

Nella predisposizione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023, 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, la Società 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 della Società.

10.5 PROPOSTA ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 202.129.311,88. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2023, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. destinare la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 120.614.898,55, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 81.514.413,33 (pari a euro 1,31 per azione) corrisposto nel 2023, come segue:
 - alla distribuzione di un dividendo pari a euro 1,93 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 120.093.753,99;
 - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 521.144,56.
3. stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 22 maggio 2024, con stacco della cedola n. 17 in data 20 maggio 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 2023, del conto economico, 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 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 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 00709600159
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 2023

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"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €219,9 milioni (di cui quota non corrente pari a €171,7 milioni e quota corrente pari a €48,2 milioni).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 agli International Financial Reporting Standards 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 2023

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 2023

- 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

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), 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 2023, 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 della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 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.

Roma, 27 marzo 2024

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile

Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di Legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

BILANCIO CONSOLIDATO E BILANCIO DI ESERCIZIO

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023, che sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2024 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 (costituita in data 3 febbraio 2023) S.r.l. e LeonardoEnergia 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 chiuso al 31 dicembre 2023, 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 202.129.312 e presenta in sintesi i seguenti valori:

SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA

(euro)	31.12.2023
ATTIVITÀ	
Attività non correnti	2.862.023.648
Attività correnti	1.203.614.661
TOTALE ATTIVITÀ	4.065.638.309
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	1.192.997.885
di cui Capitale sociale	62.224.743
di cui Riserve e utili portati a nuovo	1.010.158.243
di cui utile d'esercizio	202.129.312
a dedurre acconto su dividendi	(81.514.413)
Passività non correnti	2.184.152.510
Passività correnti	688.487.914
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	4.065.638.309

CONTO ECONOMICO

(euro)	2023
Ricavi	1.128.855.184
Costi	(840.619.290)
RISULTATO OPERATIVO	288.235.894
Proventi (oneri) finanziari	(7.454.670)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	280.781.224
Imposte sul reddito	(74.334.912)
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	206.446.312
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	(4.317.000)
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	202.129.312

A livello di Gruppo l'utile ammonta a 193,4 milioni di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.208,8 milioni di euro e si incrementa di 112,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (+194,2 milioni di euro), al netto della distribuzione di un acconto sui dividendi per l'esercizio 2023 per 81,5 milioni di euro.

Il flusso di cassa netto consolidato dell'esercizio, negativo per 115,7 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 909,3 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 1.025,0 milioni di euro.

Anche per l'esercizio 2023 è stata redatta Relazione Annuale Integrata del Gruppo ADR (la terza), 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, offrendo la rappresentazione integrata e completa della Società sulle opportunità di connettività per Roma, l'Italia e il Mediterraneo con l'obiettivo di garantire l'eccellenza operativa.

La struttura della Relazione Annuale Integrata si compone della Relazione sulla Gestione, integrata con la Dichiarazione Non Finanziaria ("DNF"), redatta su base volontaria ai sensi del D.Lgs. 254/2016, del Bilancio Consolidato al 31.12.2023, del Bilancio d'Esercizio di ADR S.p.A. al 31.12.2023 ed una volta approvato il bilancio, della Delibera dell'Assemblea Ordinaria 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, all'incaricato 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 illustrato nella relazione sulla gestione, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio in base al presupposto della continuità aziendale.

In merito Vi rappresentiamo che le note al bilancio e la relazione sulla gestione illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione economica; nella Nota Illustrativa sono analiticamente indicati i principi contabili applicati e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente.

Il Collegio ha esaminato altresì il Progetto di Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2023, predisposto ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli IFRS emanati dallo IASB e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio; nella Nota Illustrativa sono analiticamente indicati i principi contabili e l'area di consolidamento.

Rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2022, si segnala, l'inclusione nel perimetro di consolidamento della nuova società ADR Ventures S.r.l., costituita in data 3 febbraio 2023, con una dotazione di capitale di 2 milioni di euro (di cui 10 mila euro a titolo di capitale sociale), interamente sottoscritto dal socio unico ADR. La nuova società ha per oggetto le attività di Corporate Venture Capital finalizzate ad investire nello sviluppo di startup ad alto potenziale innovativo affine al settore di appartenenza.

Inoltre, con decorrenza 1° novembre 2023, ha avuto efficacia la fusione per incorporazione inversa, ai sensi degli artt. 2501-ter e 2505 codice civile, di Fiumicino Energia S.r.l. in Leonardo Energia S.r.l. (previa trasformazione societaria da società consortile a S.r.l. avvenuto in data 24 ottobre 2023; conseguentemente dal 1° novembre 2023, ADR detiene direttamente l'intero capitale sociale di Leonardo Energia S.r.l.

Con riferimento alle partecipazioni non consolidate si segnala:

- la riclassificazione di una quota di partecipazione in Spea Engineering, corrispondente al 19% del capitale, nelle Attività destinate alla vendita, in relazione all'intenzione di ADR di procedere alla cessione della stessa entro l'esercizio 2024 con la conseguente valutazione al fair value;
- l'acquisizione da parte della controllata ADR Ventures S.r.l. dell' 1,7049% della startup Assaia Inc.

Si segnala inoltre che, a far data dal 1° gennaio 2023, hanno avuto decorrenza gli effetti della cessione del ramo di azienda "sviluppo ed esercizio reti, infrastrutture e sistemi IT" di ADR Tel in favore della Capogruppo ADR, il cui contratto di cessione era stato formalizzato in data 20 dicembre 2022. Trattandosi di un'operazione intercompany, gli effetti risultano correttamente stornati nel bilancio consolidato.

Vi rappresentiamo che KPMG S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 27 marzo 2024, 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 2023, 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 dichiara-

to, ai sensi dell'art. 6 del Regolamento (UE) n. 537/2014 la propria indipendenza ed ha altresì dichiarato che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014. 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 (ISA Italia) n. 720 B e ha espresso un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato e di esercizio di Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2022 e sulla loro conformità alle norme di Legge. La Società di Revisione ha altresì dichiarato di non aver nulla da riportare con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto, acquisite nel corso dell'attività di revisione. La società di revisione, inoltre, ha rilasciato la relazione sulla dichiarazione non finanziaria redatta dagli amministratori ai sensi dell'art. 6, comma 1, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 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 2023 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici ai sensi della norma citata.

Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Gli eventi rilevanti successivi alla chiusura dell'esercizio sono dettagliati nella Relazione degli Amministratori, a tale riguardo non abbiamo osservazioni da riferirvi.

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 2023 il Collegio si è riunito n. 13 volte, ha partecipato a n. 1 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 partecipa regolarmente ai lavori del Comitato Controllo e Rischi anche in seduta congiunta.

Abbiamo acquisito dagli Amministratori e dagli Organi Direttivi informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che meritino di essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato la struttura dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza 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.

Abbiamo incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo e abbiamo avuto scambi di informativa con gli organi di controllo delle società controllate da ADR. Da questi scambi non sono emersi fatti o circostanze meritevoli di essere portati alla Vostra attenzione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza 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 abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

Nel corso del 2023 il Collegio, in ossequio all'art. 2389 c.c., ha espresso il proprio parere in ordine alla determinazione del compenso spettante al Presidente del CDA nominato dall'Assemblea dei Soci in data 20 aprile 2023 ed all'Amministratore Delegato.

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.

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 di criticità, omissioni, fatti censurabili o irregolarità. Non ha pertanto osservazioni non rilevando motivi ostativi all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2023 ed alle proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione circa la destinazione del residuo utile di esercizio di € 120.614.899, e precisamente: €. 120.093.754 al saldo dei dividendi ed il riporto a nuovo della residua somma di €. 521.145.

La presente relazione è stata approvata all'unanimità dal Collegio Sindacale.

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

Dott. Giuseppe Cosimo Tolone

Roma, 27 marzo 2024

Allegati

Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2022 di Mundys S.p.A.

Il Consiglio di Amministrazione di ADR del 19 gennaio 2024, su invito del socio di maggioranza Mundys S.p.A., ha preso atto che, allo stato, non sono ravvisabili elementi che consentano di superare la presunzione di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento ex art. 2497-sexies c.c. da parte di Mundys S.p.A. su ADR, che dunque resta accertata. Conseguentemente, il Consiglio di Amministrazione di ADR ha deliberato di provvedere a tutti gli adempimenti previsti dall'articolo 2497 -bis c.c. sul piano del relativo regime pubblicitario, sia nei pubblici registri, sia negli atti e nella corrispondenza in relazione all'assoggettamento all'attività di direzione e coordinamento da parte di Mundys su ADR S.p.A. Ha altresì deliberato di includere nel progetto di bilancio da sottoporre all'approvazione del Consiglio tutte le informazioni richieste in relazione all'assoggettamento all'attività di direzione e coordinamento da parte di Mundys. Di seguito viene riportato un prospetto riepilogativo dei dati essenziali del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 di Mundys, ultimo bilancio disponibile:

BILANCIO DI ESERCIZIO DI MUNDYS S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2022

Stato patrimoniale

(migliaia di euro)	31.12.2022
ATTIVITÀ	
Attività non correnti	8.738.758
Attività correnti	8.624.173
TOTALE ATTIVITÀ	17.362.931
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
Patrimonio netto	13.612.363
di cui Capitale sociale	825.784
Passività non correnti	3.576.222
Passività correnti	174.346
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	17.362.931

Conto economico

(migliaia di euro)	2022
Ricavi operativi	2.301
Costi operativi	(78.967)
RISULTATO OPERATIVO	(76.666)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	2.862.087

Delibera dell'Assemblea

Delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 22 aprile 2024

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2023, che evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 202.129.311,88, con tutti i documenti di cui si correda;
2. destinare la quota parte dell'utile di esercizio, pari ad euro 120.614.898,55, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 81.514.413,33 (pari a euro 1,31 per azione) corrisposto nel 2023, come segue:
 - alla distribuzione di un dividendo pari a euro 1,93 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 120.093.753,99;
 - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 521.144,56.
3. procedere alla distribuzione del dividendo con valuta 22 maggio 2024, con stacco della cedola n. 17 in data 20 maggio 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