



# Relazione annuale integrata



# Relazione Annuale Integrata 2022

Relazione sulla gestione

4

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022

200

Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022

308

Delibera dell'Assemblea

400



# Relazione sulla gestione

Lettera agli Stakeholder	6
Guida alla Relazione Annuale Integrata 2022	10
<b>CAPITOLO 1</b> Overview	12
<b>CAPITOLO 2</b> Strategia e modello di business	26
<b>CAPITOLO 3</b> Rischi e opportunità	42
<b>CAPITOLO 4</b> Governance	50
<b>CAPITOLO 5</b> Performance 2022	64
<b>CAPITOLO 6</b> Eventi successivi	148
<b>CAPITOLO 7</b> Prevedibile evoluzione della gestione	154
<b>CAPITOLO 8</b> Proposta dell'Assemblea degli Azionisti	158
<b>CAPITOLO 9</b> Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16	162

# Lettera agli Stakeholder

Il 2022 è stato l'anno in cui le attività aeroportuali hanno recuperato in modo rilevante, avvicinandosi ai volumi pre-pandemia. Il traffico è risultato, soprattutto nella seconda frazione dell'esercizio, in forte incremento rispetto al 2021, favorendo così il superamento delle incertezze sulle prospettive di sviluppo e sulle progettualità che avevano caratterizzato gli anni pesantemente impattati dalla crisi del settore per effetto dalle limitazioni imposte ai viaggi in quasi tutte le regioni del mondo.

Il traffico, che ha chiuso l'anno a circa 33 milioni di passeggeri, è fortemente cresciuto rispetto al 2021 (+134,7%) grazie alle componenti extra europee ed europee (+262,8% e 138,0%). Nell'arco dell'anno il recupero dei flussi di passeggeri rispetto al 2019 risulta pari al 66,5%, combinazione di un inizio anno ancora gravemente impattato dagli effetti della pandemia e un periodo finale che ha segnato un recupero di oltre l'80%.

Nel corso dell'anno, è proseguito l'impegno del Gruppo, come nel 2021, per dotare il sistema aeroportuale romano di procedure, tecnologie e sistemi innovativi al fine di garantire standard di sicurezza e di qualità all'avanguardia. I risultati raggiunti confermano il costante impegno di tutto il personale di Aeroporti di Roma che ha consentito agli scali di Fiumicino e Ciampino di risultare ancora una volta tra i più riconosciuti a livello internazionale. Airport Council International (ACI) Europe, l'associazione di categoria degli aeroporti a livello europeo, ha assegnato allo scalo di Fiumicino l'"ACI Europe Best Airport Award" 2022 nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri. È la 4° volta negli ultimi 5 anni che ADR si posiziona al primo posto in Europa, a seguito della valutazione di una giuria di esperti dell'industria Travel in Europa. Questo risultato si aggiunge al riconoscimento del "Leonardo da Vinci" che per 5 anni consecutivi risulta in testa alla classifica europea sulla qualità del servizio espressa direttamente dai passeggeri, attraverso la survey internazionale condotta da ACI World in oltre 300 aeroporti in tutto il mondo. Grazie a questi risultati, nel 2022 ACI ha incluso ADR nel "Director General's Roll of Excellence", albo di eccellenza di cui fanno parte solo 64 aeroporti in tutto il mondo (su oltre 18.000 scali presenti in tutto il mondo), che si sono contraddistinti per gli elevatissimi livelli di qualità nei servizi. Anche Skytrax, l'organizzazione di ricerca e valutazione di compagnie aeree e aeroporti, ha premiato lo scalo di Fiumicino con il "Best Airport Staff in Europe" per l'efficienza del personale addetto all'assistenza al cliente e 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.

La ripresa del traffico aereo ha interessato in particolare il mercato europeo e nord-americano. Le performance registrate nel 2022 hanno complessivamente superato anche le più ottimistiche aspettative di ripresa formulate nella prima parte dell'anno e che erano ancora condizionate dall'andamento assai negativo del primo trimestre per la persistente crisi pandemica. Nel corso del 2022, infatti, lo sviluppo Aviation di Fiumicino ha visto l'ingresso sullo scalo di sette nuove compagnie aeree e l'attivazione di circa 50 nuove rotte, di cui 19 verso nuove destinazioni precedentemente non operate. Tra le diverse novità vale la pena ricordare, l'avvio dei voli tra Roma e Perth (primo collegamento diretto tra l'Europa Continentale e l'Australia), le nuove rotte di WestJet per Calgary (primo collegamento diretto tra l'Italia ed il Central-West Canada), di Gulf Air per Bahrein e tutte le nuove rotte lanciate sul Breve-Medio Raggio da Wizz Air, Ryanair, Volotea, Icelandair e Transavia.

L'esercizio chiude con un risultato operativo consolidato positivo per 131,9 milioni di euro (-45,9 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e con un utile netto di 45,1 milioni di euro, rispetto ad una perdita netta di 38,0 milioni di euro del 2021.

Dopo le operazioni finanziarie messe in campo nel corso del 2021, nel 2022 la struttura finanziaria di ADR ha visto un'ulteriore evoluzione verso obiettivi di solidità e sostenibilità, unitamente al miglioramento dei rating creditizi. A tal proposito si segnala la nuova linea di credito revolving da 350 milioni di euro, anch'essa nell'innovativo formato sustainability-linked e con durata 5 anni (estendibili fino a 7), sottoscritta a ottobre 2022 in sostituzione del precedente contratto da 250 milioni di euro (in scadenza nel 2023).

Gli investimenti sono ammontati a oltre 214 milioni di euro, in aumento del 21% rispetto al 2021, per l'ampliamento e il potenziamento del sistema aeroportuale romano. In particolare, gli investimenti realizzati nel corso dell'anno hanno incluso i lavori della nuova area d'imbarco A al Terminal 1 destinata ai voli Schengen e domestici e inaugurata il 18 maggio alla presenza, tra gli altri, del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. L'infrastruttura, di circa 37.000 mq, testimonianza dell'eccellenza italiana da un punto di vista ingegneristico e architettonico, è stata completata impiegando con massima efficienza il sedime aeroportuale (senza consumo di suolo aggiuntivo) e realizzata facendo ricorso alle migliori competenze del Paese. Si tratta di un'opera all'avanguardia per soluzioni innovative e di tutela ambientale che potrà ospitare presso lo scalo di Fiumicino ulteriori 6 milioni di passeggeri l'anno in partenza, grazie ai 23 nuovi gate e comprende anche un'esclusiva galleria commerciale con oltre 6.000 mq di spazi dedicati a retail e food & beverage d'eccellenza.

Sono stati, inoltre avviati i lavori di riqualificazione dell'area di imbarco A31-A52 (ex Molo B) e proseguiti in generale lavori e progettazioni degli investimenti essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Il processo di trasformazione intrapreso da ADR, con particolare attenzione a Sostenibilità e Innovazione, non si è interrotto ma è stato ulteriormente accelerato, rafforzando i pilastri della strategia di Gruppo.

Sostenibilità e Innovazione rimangono i driver centrali della strategia di sviluppo di ADR, pienamente integrati nel business del Gruppo. Il Piano di Sostenibilità è costituito da un insieme strutturato di obiettivi e programmi, organizzato su tre aree di intervento prioritarie: Persone, Ambiente e Sviluppo. Riduzione del consumo di energia, impianti fotovoltaici, decarbonizzazione, intermodalità sostenibile, open innovation sono i principali ambiti di impegno della roadmap di ADR per accompagnare il percorso di transizione energetica e digitale. Un crescente impegno verso un modello di business responsabile assicurato anche dal supporto ai Dieci Principi del Global Compact delle Nazioni Unite nelle aree dei Diritti Umani, Lavoro, Ambiente, Anticorruzione.

Aeroporti di Roma, con l'obiettivo di proiettare il sistema aeroportuale verso una visione innovativa, si è fatta promotrice di una serie di accordi strategici, coinvolgendo i principali player nazionali, come Enel, Eni, Terna, Hera, Gruppo Ferrovie dello Stato, Leonardo, PwC, per favorire la transizione degli scali della Capitale a smart hub energetici, innovativi e sostenibili. In questa logica, riveste una grande rilevanza strategica anche l'intesa con le Ferrovie dello Stato sullo sviluppo dell'intermodalità attraverso il potenziamento dei servizi di connessione diretta di Alta Velocità con lo scalo di Fiumicino e lo sviluppo di prodotti integrati "treno+aereo". Inoltre, nell'ottica della decarbonizzazione dell'intero settore, ADR ha avviato un piano di installazione di una rete di colonnine di ricarica elettrica per la mobilità aeroportuale (circa 500 colonnine entro il 2025), che diverrà nel tempo sempre più pulita.

Anche il 2022 ha visto il forte impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico. Per gli scali di Fiumicino e Ciampino è stata riconfermata, dopo averla conseguita nel 2021 come primi in Europa, la più alta certificazione Airport Carbon Accreditation 4+ "Transition" di ACI Europe sulla riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub>. In questa logica, Aeroporti di Roma si è fatta promotrice, insieme ad un gruppo di players industriali, stakeholder istituzionali e associazioni e da esperti del mondo accademico, del Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo, nato con l'obiettivo di identificare le soluzioni tecnologiche disponibili e definire le tappe del percorso, affiancate da realistiche proposte di policy, per raggiungere gli sfidanti obiettivi definiti dall'Europa di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. L'iniziativa si pone, infatti, l'obiettivo di favorire ed accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del trasporto aereo nel contesto degli SDGs e dell'Agenda 2030, prendendo a riferimento l'obiettivo di Net Zero Emissions entro il 2050. Nel corso del 2022, ADR ha inoltre sottoscritto la Dichiarazione di Tolosa sull'azzeramento dei gas serra che rappresenta uno dei principali obiettivi strategici del settore ed alla quale hanno aderito 200 aeroporti europei.

Inclusione, Diversità e Uguaglianza restano i principi fondamentali che ispirano il modo di fare impresa di Aeroporti di Roma. Una strategia, ulteriormente rafforzata con il recepimento di una nuova policy sui diritti umani del Gruppo Atlantia, 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. Inoltre, ADR ha sottoscritto un protocollo con l'INAIL sulla prevenzione di infortuni e malattie professionali anche attraverso la sperimentazione di soluzioni innovative ad alto valore tecnologico.

La rilevanza degli obiettivi di sostenibilità per ADR si è manifestata anche nella sua strategia finanziaria. Dopo l'emissione obbligazionaria "Green" collocata a novembre del 2020 e l'emissione obbligazionaria "Sustainability Linked" di aprile 2021 – prima al mondo con tali caratteristiche emessa da un aeroporto, anche la nuova linea di credito revolving di ottobre 2022 è strutturata in formato "Sustainability-linked", con una correlazione del tasso di interesse al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità sia in ambito di decarbonizzazione che di parità di genere tra le figure di middle e senior management del Gruppo. In parallelo con l'impegno sui temi sostenibili, Aeroporti di Roma ha perfezionato la propria strategia orientata verso un futuro sempre più all'avanguardia, che sfrutta la digitalizzazione e l'open innovation per offrire ai passeggeri ancora più sicurezza e comfort durante il viaggio. Lo scorso ottobre, è stato inaugurato alla presenza del presidente di Edizione, Alessandro Benetton, l'Innovation Hub: vero e proprio acceleratore di impresa dedicato allo sviluppo di soluzioni innovative nel comparto aeroportuale. Dopo il successo della prima "Call for Ideas", in partnership con Plug and Play Tech Center e LVenture Group, a dicembre è stata avviata la seconda edizione per selezionare altre startup, in parallelo con la predisposizione di un nuovo, essenziale strumento: ADR Ventures, il veicolo creato da Aeroporti di Roma all'inizio del 2023 per l'avvio delle attività di Corporate Venture Capital sinergico con i bisogni operativi e strategici dell'aeroporto, che ha anche l'ambizione di operare come motore di sviluppo di imprenditoria giovanile, assicurando supporto alle startup più virtuose e con maggiore prospettiva, accompagnandole nell'integrazione con il business e nella gestione portafoglio e dei processi di investimento. In questo nuovo round del programma di accelerazione, è previsto non soltanto un sostegno economico maggiore, fino a 105 mila euro, di cui 50 mila euro nel capitale delle startup selezionate, ma – a fronte di un esito positivo dei progetti – le startup potranno anche contare su potenziali opportunità commerciali fino a 2 milioni di euro.

Sempre in tema Innovation l'approccio pionieristico di ADR nella nuova frontiera della mobilità sostenibile ha, determinato la nascita di UrbanV, la newco partecipata da Aeroporti di Roma, Aéroports de la Côte d'Azur, Aeroporto di Venezia e Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, per favorire e accelerare lo sviluppo di infrastrutture di mobilità aerea urbana a livello internazionale, a partire dai vertiporti, infrastrutture per il decollo verticale. L'obiettivo è lo sviluppo di un ecosistema che guidi il Paese verso la terza dimensione della mobilità verticale, in modo da permettere all'Italia di giocare un ruolo da protagonista nell'adozione e fornitura di prodotti di mobilità aerea integrata, favorendo la crescita di un ambiente attrattivo per le attività di sperimentazione e abilitazione di tecnologie innovative. Aeroporti di Roma, Atlantia, UrbanV e Volocopter hanno effettuato con successo il volo di prova di un eVTOL equipaggiato. È la prima volta che questo tipo di test viene effettuato nello spazio aereo

italiano. Questi "flight test" sono parte di un più ampio ecosistema di mobilità aerea urbana installato presso il Leonardo da Vinci. L'avvio dell'operatività del primo vertiporto italiano è un passo fondamentale verso l'apertura al pubblico dei servizi di Mobilità Aerea Avanzata (AAM) a Roma entro il 2024.

Nel 2022 è proseguita l'attività 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, in primis Fiumicino, e della 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 ad alcune donazioni a beneficio del territorio, è stato sviluppato il progetto legato alla creazione della nuova pista ciclabile, sono state organizzate in collaborazione con il Comune di Fiumicino, iniziative di sensibilizzazione socio-ambientale e di volontariato ed è stata lanciata una specifica attività di ascolto delle comunità locali di riferimento (Fiumicino e Ciampino) attraverso strumenti digitali (surveys/adv.) e campagne "grassroots" sul territorio.

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'Assessorato alle Politiche Scolastiche del Comune di Fiumicino, estendendola anche al Comune di Ciampino, con cui si sta valutando lo sviluppo di attività congiunte dedicate ai giovani e al territorio, in ambito di sostenibilità sociale e ambientale.

È proseguita anche nel corso del 2022 l'illustrazione agli stakeholder istituzionali di riferimento del nuovo Piano di Sviluppo, attualmente all'esame dell'ENAC, completamente rivisto all'insegna della sostenibilità, minimizzando il consumo di suolo grazie all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, realizzando 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 una forte accelerazione sull'intermodalità per favorire la transizione a smart hub dello scalo di Fiumicino anche in vista del Giubileo 2025 e di Expo 2030, che rappresentano grandi opportunità per Roma e l'intero Paese per ridurre il gap di connettività e infrastrutture del territorio.

Il 2022 è stato un anno in cui Aeroporti di Roma ha confermato la volontà di guidare la definizione dell'hub aeroportuale del futuro – sempre più integrato, interconnesso e orientato all'ascolto, sia delle proprie persone, un patrimonio da valorizzare costantemente, sia della comunità, anche nell'ottica di promuovere il tessuto economico locale. Guardiamo alle sfide del futuro come a preziose opportunità, con l'obiettivo di proseguire il percorso virtuoso che abbiamo intrapreso per contribuire a rendere il pianeta un luogo più sostenibile e continuare a essere protagonisti della transizione energetica.



**Claudio De Vincenti**  
Presidente



**Marco Troncone**  
Amministratore Delegato e DG

# Guida alla Relazione Annuale Integrata 2022

La seconda Relazione Annuale Integrata del Gruppo Aeroporti di Roma (di seguito anche "ADR" o "Gruppo ADR") è un documento evoluto e maturo che ambisce ad offrire 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.

Il documento, redatto su base volontaria, offre una rappresentazione integrata e completa del valore generato e potenziale di ADR, dalle opportunità di connettività per Roma, l'Italia e il Mediterraneo garantendo eccellenza operativa, centralità ai clienti e un modello di aeroporto intelligente e sostenibile rafforzando il concetto di Careport e coerentemente con gli orientamenti strategici del Gruppo. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione 2. Strategia e modello di business.

La struttura della Relazione Annuale Integrata si compone:

- della Relazione sulla Gestione, integrata con la Dichiarazione Non Finanziaria ("DNF"), ai sensi del D.Lgs. 254/2016;
- del Bilancio Consolidato al 31.12.2022;
- del Bilancio d'Esercizio di ADR S.p.A. al 31.12.2022 e
- della Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti.

Il documento segue un progressivo livello di approfondimento dei contenuti e guida il lettore all'individuazione delle informazioni più rilevanti. In particolare, la Relazione sulla Gestione è strutturata in quattro sezioni:

- la sezione di 1. Overview fornisce un quadro sintetico del Gruppo, sia in termini di indicatori di performance che di creazione di valore;

- i successivi capitoli 2. Strategia e modello di business, 3. Rischi e opportunità e 4. Governance forniscono una descrizione delle linee strategiche, dei principali rischi e del modello di governance utili a comprendere il funzionamento del Gruppo;
- i capitoli della sezione 5. Performance 2022 presentano le informazioni e i dati relativi alla componente finanziaria e non finanziaria rilevanti per il Gruppo in coerenza con la Matrice di materialità;
- i capitoli contenenti le informazioni finanziarie quantitative.

Il principale elemento di novità è l'introduzione del modello di creazione del valore del Gruppo, che ne permette un'agile e immediata comprensione a partire dai principali input della Società, coerenti con gli indirizzi strategici, fino al modello di business e ai principali risultati. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione 1.4 Il modello di creazione di valore.

La Relazione Annuale Integrata è redatta in linea con i principali standard e framework metodologici di riferimento: i principi e i contenuti dell'IR Framework, predisposto dall'International Integrated Reporting Council (IIRC)<sup>1</sup>; i principi contabili internazionali International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB); i GRI Sustainability Reporting Standards, pubblicati nel 2016 e successivamente integrati e aggiornati nel 2021 dal GRI - Global Reporting Initiative<sup>2</sup>; le specifiche normative, raccomandazioni e best practice sia nazionali e internazionali di riferimento. Il documento, infine, risulta conforme alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 254/2016 di attuazione della Direttiva 2014/95/UE riguardante la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario. Per maggiori dettagli, si rimanda al Capitolo 9 della Relazione.

<sup>1</sup> Per ulteriori dettagli si rimanda a <https://www.integratedreporting.org/resource/international-ir-framework/>.

<sup>2</sup> La sezione "9.4 Indicatori di performance GRI" contiene il dettaglio degli indicatori rendicontati in conformità agli standard adottati.



01

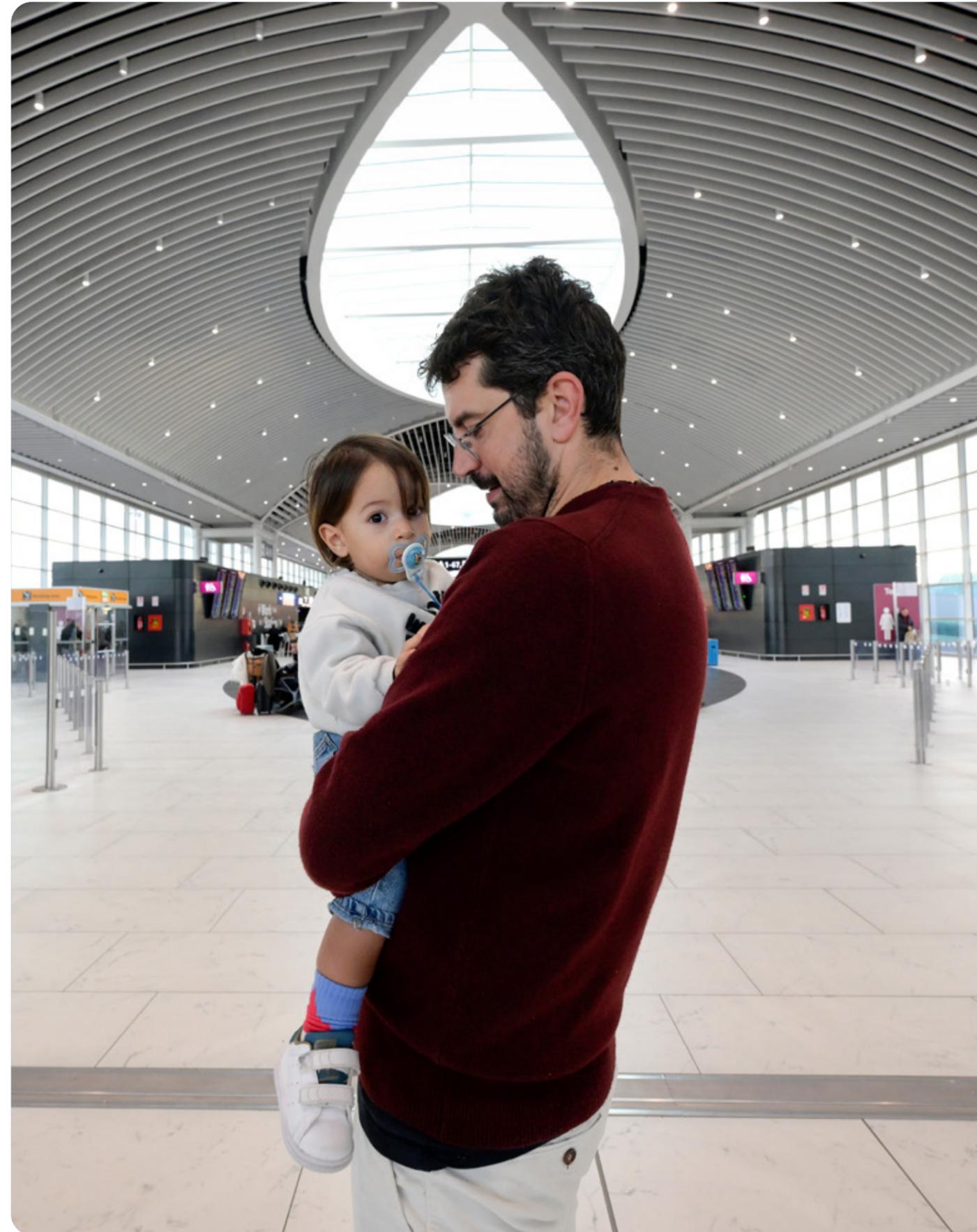
# Overview

1.1	Highlights finanziari e non finanziari 2022	16
1.2	Il sistema aeroportuale romano	18
1.3	Mission e Vision	22
1.4	Il modello di creazione di valore	24

# 01

---

# Overview



## 1.1 Highlights finanziari e non finanziari 2022

TABELLA 1 - Gli highlights finanziari e non finanziari 2022

Indicatori	2022	2021	$\Delta$ vs 2021	$\Delta$ vs 2019	
<b>Business</b>	Totale passeggeri (n°)	32.836.515	13.988.955	134,7%	-33,5%
	Totale movimenti aerei (n°)	254.820	151.191	68,5%	-29,6%
	Soddisfazione dei clienti (ACI) (score)	4,55	4,59	-0,8%	1,8%
<b>Economic</b>	Ricavi da gestione aeroportuale (€/mln)	643,7	296,9	116,8%	-31,6%
	Costi operativi netti (€/mln)	508,2	372,2	36,5%	-5,0%
	EBITDA (€/mln)	299,6	261,3	14,7%	-49,6%
	Utile (Perdita) dell' esercizio di competenza del gruppo (€/mln)	+45,1	-38	-218,7%	-81,6%
	Investimenti (€/mln)	214,2	177,3	20,8%	-16,0%
	Liquidità (€/mln)	1.025,0	661,6	54,9%	104,6%
<b>Environment</b>	Emissioni CO <sub>2</sub> totali (scope 1 e 2) (ton)	56.386	51.680	9,1%	-10,5%
	Emissioni CO <sub>2</sub> totali (scope 3) (ton)	889.396	375.496	136,8%	-26,4%
	Consumi di energia (GJ)	822.419	719.195	14%	-9%
	Percentuale di rifiuti avviati al recupero (FCO)	99,98%	99%	1 p.p.	2 p.p.
<b>Social</b>	Tasso di infortuni sul lavoro (i)	18,2	32,7	-44,4%	-52,5%
	Numero totale di dipendenti (n°)	3.767	3.345	12,6%	5,8%
	Percentuale di dipendenti donna	38%	37%	1 p.p.	-2 p.p.
	Valore economico distribuito (€/000)	432.895	264.810	63%	n.d.

## 1.2

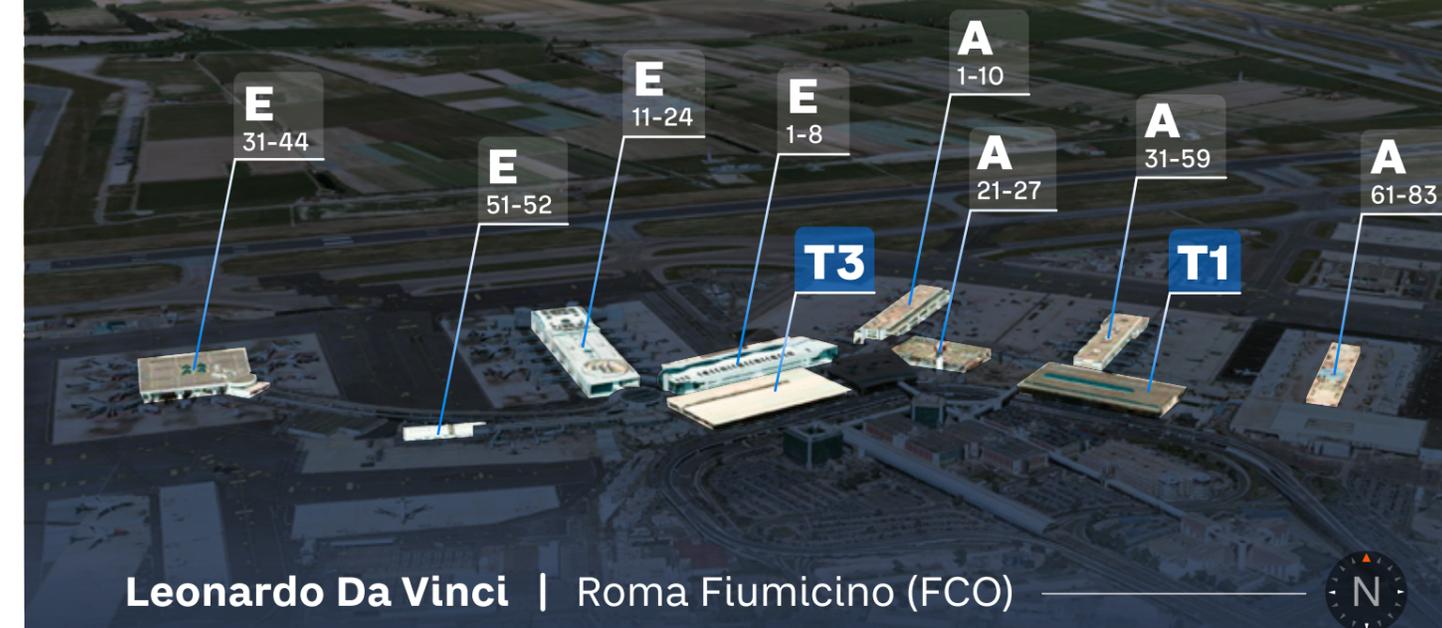
## Il sistema aeroportuale romano

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



### Leonardo Da Vinci | Roma Fiumicino (FCO)



Primo aeroporto del Paese



Sedime di **~1.600 ha** costituito da un sistema di 3 piste di volo



Sistema di aerostazioni con superficie complessiva lorda pari a **~420.000 m<sup>2</sup>**



A circa **30km** dal centro di Roma



L'area pavimentata delle piste di volo è pari a **61 ha**



**141 piazzole** di sosta per una superficie pavimentata di circa **155 ha**

### G. B. Pastine | Roma Ciampino (CIA)



Secondary airport della Capitale



Sedime di **~157 ha** costituito da una sola pista di volo



Sistema di aerostazioni con superficie complessiva lorda pari a **~16.000 m<sup>2</sup>**



A soli **15km** dal centro di Roma



L'area pavimentata delle piste di volo è pari a **10 ha**



**~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 per il 2022

✕ FCO

## "Best Airport in Europe" panel aeroporti > 40 milioni di passeggeri

ACI World

L'Airport Service Quality è un sondaggio internazionale sulla soddisfazione della clientela, condotto dall'ACI 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). Il 2021 segna il quinto riconoscimento consecutivo. Tra i servizi del Leonardo da Vinci più apprezzati dai passeggeri, il comfort generale dell'aeroporto, la pulizia dei Terminal e delle toilette, l'offerta enogastronomica e di shopping dello scalo romano, la cortesia e la disponibilità del personale aeroportuale, la chiarezza delle informazioni fornite ai passeggeri frutto delle nuove installazioni digitali e dell'innovativo sistema operativo di gestione delle informazioni sui voli.



✕ FCO

## "Best Airport Award" categoria aeroporti >40 milioni di passeggeri

ACI Europe

Il "Best Airport Award" viene assegnato da ACI Europe (Airports Council International Europe) agli aeroporti che hanno raggiunto l'eccellenza nella gestione delle attività aeroportuali, con particolare focus sulle operations, sullo sviluppo sostenibilità 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. 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 il premio è stato assegnato nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri ed è la 4° volta negli ultimi 5 anni che ADR si posiziona al primo posto tra gli scali europei, a seguito della valutazione di una giuria di esperti dell'industria Travel in Europa.



✕ FCO

## 4 Stelle

Skytrax

Dopo due rigorosi audit svolti in aeroporto dagli ispettori di Skytrax nel 2017 e nel 2019, prendendo in considerazione più di 800 diversi indicatori chiave di performance, Skytrax ha assegnato 4 stelle 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. Nel mese di gennaio 2023 ADR ha ottenuto la certificazione della 5 stella da parte di Skytrax, il cui processo di certificazione e audit si sono svolti nel corso del 2022.



✕ FCO-CIA

## Corporate Innovation Award

Plug And Play

Il 2 giugno 2022, in occasione del Travel & Smart Cities EXPO Day di Plug and Play (PNP) tenutosi a Vienna, 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. «ADR è il riferimento europeo dell'innovazione in ambito travel» ha concluso Amir Amidi, Managing Director del business "travel&hospitality" di PNP.

PLUGANDPLAY

✕ FCO-CIA

## Future Travel Experience Award

Power List

L'8 giugno 2022, in occasione del Future Travel Experience EXPO EMEA di Dublino, il Team Innovation ADR 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.



✕ FCO-CIA

## Public Health & Safety Readiness Accreditation

ACI

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



✕ FCO

## Skytrax Best Airport Staff in Europe

Skytrax

Skytrax è un'organizzazione di ricerca sul trasporto aereo internazionale con sede nel Regno Unito che fornisce una classifica delle prestazioni e un benchmarking nel settore aereo e aeroportuale. Il premio per il miglior staff aeroportuale viene assegnato da Skytrax sulla base dei giudizi espressi dai passeggeri di tutto il mondo attraverso una survey internazionale.



✕ 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.



## 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 la comprensione e la cooperazione. Creiamo fiducia e coltiviamo relazioni basate su un approccio etico e onesto.
- **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.
- **Il nostro approccio:**  
Siamo costantemente ispirati e stimolati dalla passione per ciò che facciamo. Guardiamo sempre avanti, impegnandoci con entusiasmo e orgoglio.
- **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 (2.2.1)

Technology/Innovation

Sustainability & Climate change

Aviation/Mobility

Business/Economy

Society & Global

INPUT

**Performance finanziaria**  
(Cfr. 5.2; 5.4)

**Asset e investimenti**  
(Cfr. 5.3)

**Innovazione**  
(Cfr. 5.5)

**Persone**  
(Cfr. 5.6)

**Ambiente**  
(Cfr. 5.7)

**Customer experience**  
(Cfr. 5.8)

**Ecosistema**  
(Cfr. 5.9)

MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA

**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.

**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.

**Strategia** (Cfr. 2.2)

Fully capture Rome's Connectivity Potential

Customer centricity and operational excellence

A new smart and sustainable airport model

**Modello di business** (Cfr. 2.3)



Aviation

Commercial

- Retail
- Real Estate
- Advertising
- Parking

Infrastructure

**Risk**  
(Cfr. 3)

**Governance**  
(Cfr. 4)

**Regulatory**  
(Cfr. 5.1.4)

OUTPUT

**643,7 €/mln**  
di ricavi di gestione

**214,2 €/mln**  
di investimenti

**10 progetti**  
di innovazione tramite il bando «Call4Ideas»

**3.767 dipendenti** di cui  
**38% donne**

**-25,6% tonCO<sub>2</sub>**  
vs. 2019

Score ACI **4.55**  
(soddisfazione dei clienti)

**432.895 €/000**  
di valore economico distribuito

OUTCOME & IMPACT



STAKEHOLDER (Cfr. 2.1.1)

Clienti

Dipendenti

Fornitori

Associazioni

Media

Investitori e Comunità finanziaria

Istituzioni

Comunità e Ambiente



02

# Strategia e modello di business

2.1	I nostri Stakeholder	29
2.2	Strategia e obiettivi	34
2.3	Il modello di business	39

02

# Strategia e modello di business

## 2.1

### I nostri Stakeholder

#### 2.1.1 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 relazioni 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

**CLIENTI**Clienti privati **1, 2, 3, 4, 5**Compagnie aeree **1, 2, 3, 4, 5**Sub-concessionari  
(Retail e Real Estate) **6, 7****CANALI DI CONTATTO**

1. Contatti diretti ed incontri dedicati con le compagnie aeree;
2. indagini di Customer Satisfaction;
3. comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali;
4. sito internet, social media, canali tv e pubblicazioni cartacee;
5. survey di rilevazione della qualità;
6. contatti diretti ed incontri dedicati;
7. comunicazioni periodiche relative ad andamento del traffico ed altri indicatori rilevanti.

**DIPENDENTI**Risorse umane **1, 2, 3, 4**Organizzazioni sindacali **5****CANALI DI CONTATTO**

1. Programmi di formazione e sviluppo manageriale;
2. programmi di rafforzamento delle competenze tecniche;
3. promozione di iniziative di welfare e people care;
4. formazione online a sostegno delle competenze linguistiche e di digital transformation;
5. incontri periodici ai vari livelli organizzativi dei sindacati firmatari del CCNL per:
  - previsioni CCNL;
  - esigenze di business;
  - aggiornamenti normativi.

**FORNITORI**Fornitori di beni e servizi **1****CANALI DI CONTATTO**

1. Incontri periodici e workshop.

**ASSOCIAZIONI**Associazioni di categoria,  
nazionali e internazionali **1, 2****CANALI DI CONTATTO**

1. Organizzazione e partecipazione ad eventi;
2. contatti continuativi, scambi reciproci e incontri fisici e digitali.

**INVESTITORI  
E COMUNITÀ  
FINANZIARIA**Azionisti **1****CANALI DI CONTATTO**

1. Dialogo e coinvolgimento degli azionisti e dei potenziali investitori nei principali progetti condotti da ADR.

**ISTITUZIONI**Istituzioni centrali **1, 2, 3, 4, 5**Enti di Stato **6, 7**Istituzioni internazionali **8, 9****CANALI DI CONTATTO**

1. Costanti contatti telefonici;
2. incontri periodici in persona e da remoto;
3. organizzazione di convegni (es. Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo);
4. sviluppo e realizzazione di progetti con le Istituzioni;
5. ADR come soggetto di sistema: collaborazione con le istituzioni di riferimento mirata a contribuire allo sviluppo del Paese in chiave innovativa e sostenibile (es. inaugurazione Molo A, simbolo dell'eccellenza italiana e della ripartenza, alla presenza del Presidente della Repubblica; sviluppo di nuove forme di mobilità e intermodalità);
6. contatti quotidiani in persona e/o da remoto;
7. riunioni e/o sopralluoghi;
8. mappatura strategica ed engagement degli Stakeholder chiave;
9. incontri in persona e da remoto con esponenti istituzionali europei.

**COMUNITÀ  
E AMBIENTE**Territorio e Istituzioni locali  
**1, 2, 3, 4, 5****CANALI DI CONTATTO**

1. Incontri costanti e periodici con principali esponenti della Giunta Comune Fiumicino e Ciampino;
2. implementazione di tavoli istituzionali periodici;
3. sviluppo e realizzazione di progetti con le scuole del territorio;
4. donazioni;
5. elaborazione e lancio di attività di ascolto della comunità attraverso campagne digitali (surveys/ADV) ed engagement "grassroots".

**MEDIA****CANALI DI CONTATTO**

1. Incontri one-to-one e call da remoto costanti con media italiani e internazionali, congiuntamente al coinvolgimento dei giornalisti negli eventi organizzati da ADR e nei progetti del Gruppo con particolare attenzione ai temi della sostenibilità e innovazione;
2. strategia editoriale basata su approccio integrato su tutti i canali media per comunicare in maniera efficace valori e obiettivi aziendali nonché per valorizzare i progetti realizzati nel corso dell'anno;
3. impiego dei media proprietari (owned media per veicolare comunicazioni relative a: sviluppo infrastrutturale, ripresa del traffico, attività aviation e Commerciali, innovazione, sostenibilità, inclusione e iniziative culturali);
4. utilizzo dei social media, in particolare LinkedIn, per coinvolgere i dipendenti e renderli i primi promotori della comunicazione verso l'esterno; capitalizzazione e capacità di influenzare positivamente le conversazioni spontanee online (earned media) e utilizzo di LinkedIn come strumento di dialogo con gli stakeholders chiave italiani e internazionali;
5. attività di sponsorizzazione su commissione di campagne di comunicazione sui social media attraverso l'ingaggio di agenzie specializzate (paid social).

## 2.1.2 Matrice di materialità

In considerazione della centralità degli stakeholder nel modello di business del Gruppo e la 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, oltre a rappresentare uno strumento consolidato nella rendicontazione non finanziaria.

L'attuale Matrice di Materialità, aggiornata nel corso del 2021 e declinata attraverso la chiave di lettura dell'impatto per gli scopi del reporting 2022, è in corso di integrazione: la nuova Matrice sarà basata sul concetto di Doppia Materialità. Attraverso la collaborazione di una vasta platea di stakeholder, sia interni che esterni, analisi di settore ad hoc e approfondito processo di ascolto, sono identificati i temi prioritari per lo sviluppo sostenibile di ADR.

La decisione di focalizzarsi su una materialità c.d. dop-

pia è riferibile alla volontà del Gruppo di adottare una prospettiva che contempra sia l'impatto finanziario che quello ambientale e sociale, oltre che alla necessità di uniformarsi ai nuovi standard di reporting, Europei e non, tra cui i nuovi "Global Reporting Initiative" standard e la "Corporate Sustainability Reporting Directive".

Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione Analisi di materialità del Capitolo Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/2016.

L'aggiornamento della Matrice è coerente, anche alla luce degli eventi degli ultimi due anni, con il forte impegno di ADR sui temi ESG e con il percorso di integrazione della sostenibilità nel modello di business fondato, come detto, sulla volontà di costruire una strategia ed un programma di azione basati sull'ascolto delle esigenze e delle priorità degli Stakeholder.

GRAFICO 1 – Analisi di materialità del Gruppo ADR 2022



### ENVIRONMENT

- 1 Efficienza energetica
- 2 Climate change
- 3 Consumi idrici
- 4 Gestione dei rifiuti
- 5 Emissioni aeroportuali
- 6 Rumore
- 7 Economia circolare
- 8 Intermodalità accessibilità
- 9 Ecosistema biodiversità

### SOCIAL

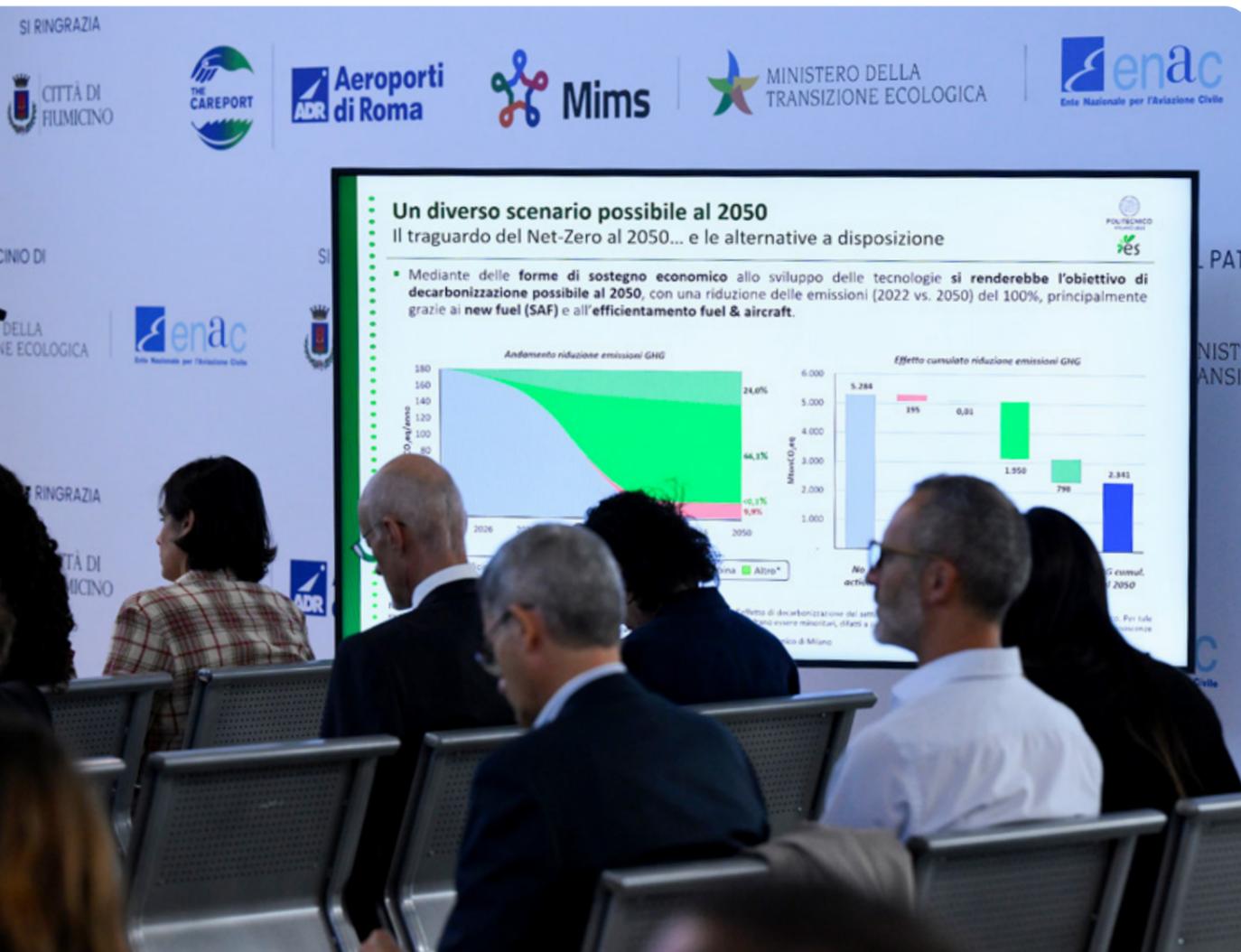
- 10 Airport security
- 11 Risposta al COVID-19
- 12 Salute e sicurezza lavoratori

- 13 Qualità del servizio

- 14 Formazione del personale
- 15 Pari opportunità e diversity
- 16 Coinvolgimento comunità

### GOVERNANCE

- 17 Sviluppo infrastrutture sostenibili
- 18 Rispetto regolamentazione
- 19 Gestione operazioni aeroportuali
- 20 Anticorruzione e conflitti di interesse
- 21 Risk management
- 22 Idee innovazione
- 23 Condizioni contrattuali
- 24 Gestione responsabile catena fornitura



## 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 del fervente sviluppo tecnologico.

I cambiamenti che investono il contesto nazionale ed internazionale in cui ADR opera riguardano principalmente la digitalizzazione e l'innovazione, l'integrazione della mobilità, la trasformazione delle modalità di lavoro e l'aumentata responsabilità d'impresa, nonché inevitabilmente il contesto economico e geopolitico di scala globale. 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<sup>3</sup>. 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 2 - La visione strategica di ADR: analisi dei megatrend di settore e riconciliazione con rischi di lungo periodo

Categoria di trend	Megatrend di settore	Rischi WEF di lungo periodo	Pillar della Strategia di ADR
TECHNOLOGY / INNOVATION	<b>Digitalizzazione e big data</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo di tecnologie di elaborazione intelligente di dati e per servizi;</li> <li>integrazione e interazione fra i diversi livelli dell'ecosistema di mobilità e nuove tecnologie digitali;</li> <li>intelligenza artificiale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diffusione della cybercriminalità e dell'insicurezza informatica;</li> <li>crollo delle infrastrutture informatiche critiche;</li> <li>esiti negativi delle nuove tecnologie di frontiera.</li> </ul>	<b>Customer centricity and operational excellence</b>
	<b>Sicurezza dei dati</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cybersecurity</li> </ul>		
AVIATION / MOBILITY	<b>Mobilità sostenibile e integrata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppo nuove soluzioni di mobilità elettrica e carburante sostenibile (SAF);</li> <li>esperienza digitale e personalizzata negli spostamenti;</li> <li>integrazione ed efficienza tra i diversi livelli di mobilità (ferroviario, parking, aereo).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Esiti negativi delle nuove tecnologie di frontiera</li> </ul>	<b>Fully capture Rome's Connectivity Potential</b> <b>Customer centricity and operational excellence</b>
SUSTAINABILITY & CLIMATE CHANGE	<b>Trasformazione delle modalità di lavoro</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lavoro agile e generale digitalizzazione del mondo del lavoro;</li> <li>sviluppo di nuove competenze.</li> </ul> <b>Responsabilizzazione delle imprese</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Responsible employment;</li> <li>diversità e inclusione;</li> <li>rispetto dei diritti umani.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crisi del mondo del lavoro / occupazione</li> </ul>	<b>A new smart and sustainable airport model</b>
BUSINESS / ECONOMIA	<b>Integrazione e trasformazione sostenibile della supply chain</b> <b>Finanza ed investimenti sostenibili</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crollo dell'industria o della catena di approvvigionamento di rilevanza sistemica</li> </ul>	<b>A new smart and sustainable airport model</b> <b>Customer centricity and operational excellence</b>
SOCIETY & GLOBAL	<b>Tensioni geopolitiche e crisi internazionali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Restrizioni al viaggio su scala globale;</li> <li>nuove opportunità e mercati in espansione.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Migrazione involontaria su larga scala;</li> <li>erosione della coesione sociale e polarizzazione della società;</li> <li>confronto geoeconomico;</li> <li>conflitti interstatali.</li> </ul>	<b>Customer centricity and operational excellence</b>
	<b>Cambiamenti sociodemografici</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accelerazione dell'urbanizzazione;</li> <li>migrazioni.</li> </ul>		
	<b>Ripresa post-pandemica</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ripresa del traffico in maniera anticipata (interferenza tra il deployment degli interventi e la gestione dei volumi di traffico negli spazi interessati).</li> </ul>		

<sup>3</sup> World Economic Forum, Global Risks Report 2022, Gennaio 2023.

## 2.2.2 Strategic Roadmap 2023-2027

### Destination

The Careport è la destinazione da raggiungere.

ADR, con la creazione di questo logo nel 2021, ha scelto di identificare l'aeroporto come una vera e propria terra sostenibile, attenta a ridurre l'impatto ambientale, genuinamente inclusiva e in prima linea con iniziative innovative.

Dal concetto di Careport, che simboleggia la volontà del sistema aeroportuale di prendersi cura delle comunità di passeggeri, del territorio e dell'ambiente in una logica di interazione continua con gli stakeholder, nascono gli elementi costitutivi della strategia del Gruppo ADR, in cui assume rilevanza primaria la componente ESG, in armonia con l'attenzione alla qualità e allo sviluppo di programmi e piani concordati con l'amministrazione concedente (ENAC).

Su queste basi, nasce la **Strategic Roadmap 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 Fiumicino quale gateway per i flussi di lungo raggio ma anche migliorando e ampliando le infrastrutture ferroviarie da/per l'aeroporto al fine di intercettare le esigenze dei passeggeri non romani.

Ulteriore attenzione sarà posta al comparto **cargo**

TABELLA 3 - Strategic Roadmap 2023-2027 del Gruppo ADR

	1	2	3
ROTTA	 <p><b>Fully capture Rome's Connectivity Potential</b></p>	 <p><b>Customer centricity and operational excellence</b></p>	 <p><b>A new smart and sustainable airport model</b></p>
TAKE OFF	 <p><b>Traffic Development</b></p>	 <p><b>Commercial:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Retail</li> <li>Real Estate</li> <li>Advertising</li> <li>Parking</li> </ul>	 <p><b>Innovation</b></p>
	 <p><b>Investimenti</b></p>	 <p><b>Operational Excellence</b></p>	 <p><b>Sostenibilità</b></p>

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 anche in ottica green-field.

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 insieme alla creazione di un'area di preparazione della flotta RAC per ridurre i costi di gestione degli operatori.

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

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

### 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 lancio del progetto **Call4Ideas**;
- creazione del primo acceleratore di startup italiano dedicato al settore aviation, **Innovation Hub**, che offre alle startup selezionate nella Call4Ideas un programma di incubazione nel loro percorso di sviluppo;
- creazione di una rete dedicata all'innovazione e

alla sostenibilità insieme ad altri operatori aeroportuali e **Airport for innovation**;

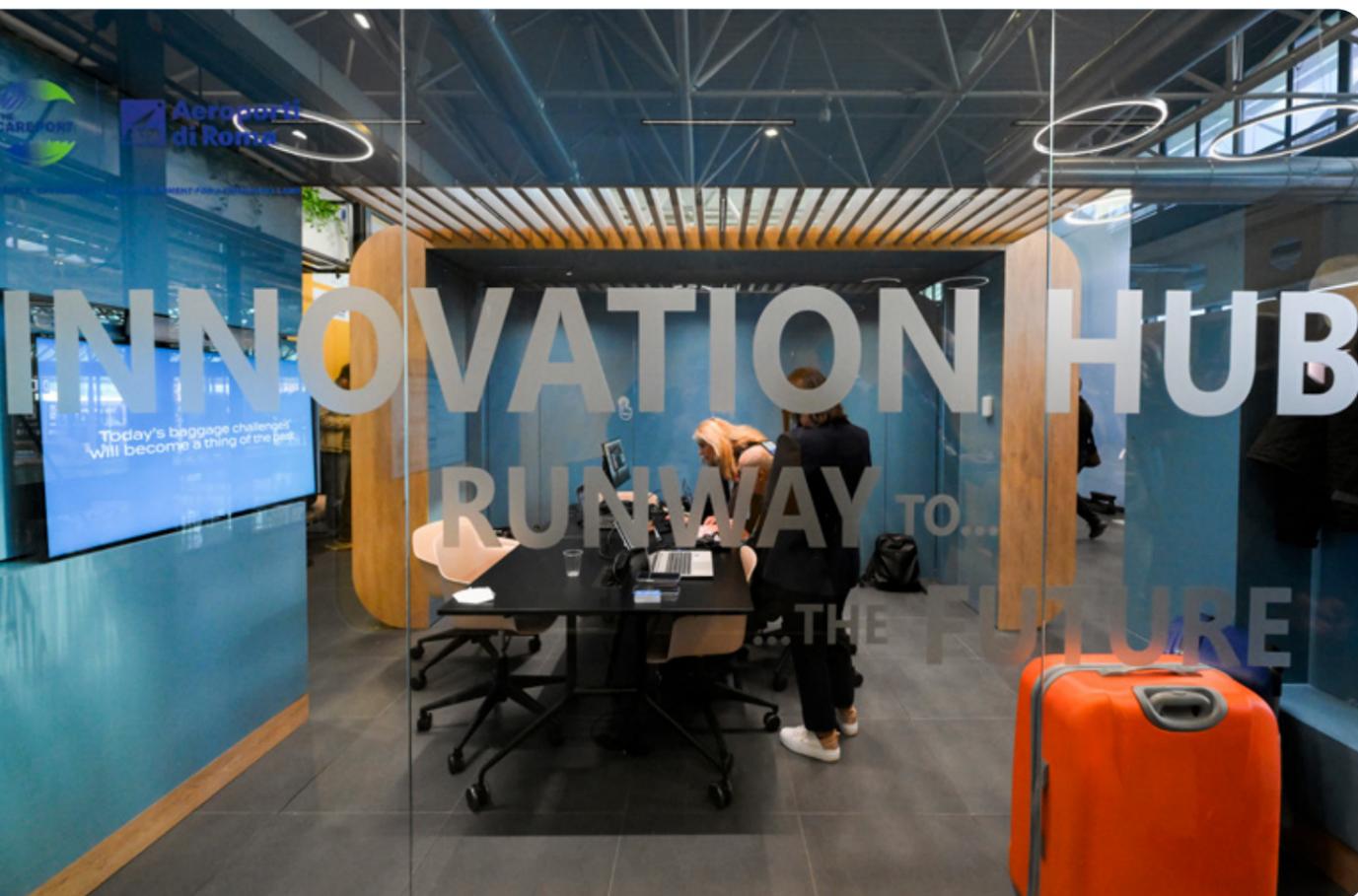
- lancio di una Corporate Venture Capital, **ADR Ventures**, costituita ad inizio 2023, specializzata nel settore Aviation con l'obiettivo di investire in startup early stage italiane e internazionali nei settori aviation, travel & sustainability, funzionali e strumentali al miglioramento continuo delle 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, nella gestione degli **asset**, prevede 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).

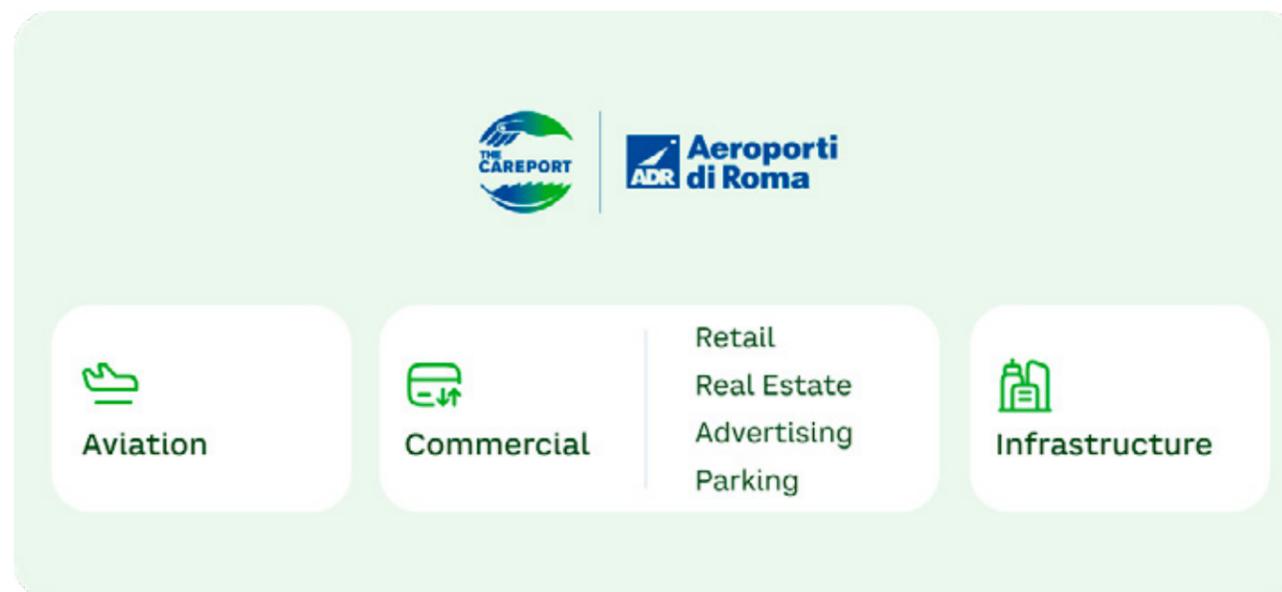
Per il comparto **Mobility**, una forte attenzione sarà posta alla mobilità elettrica, con l'installazione, gestione e manutenzione di stazioni di ricarica oltre al rinnovo della flotta navette con veicoli elettrici.

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 raggiungere 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-concessio-

ne 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**;

- **l'advertising** è il business relativo alla vendita di spazi pubblicitari all'interno e all'esterno del sistema aerostazioni di Fiumicino e Ciampino;
- **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.

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.

In particolare, il Masterplan 2046, in armonia con il principio dell'economia circolare, 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%. Dal punto di vista della produzione da fonti rinnovabili, le soluzioni chiave previste dal Masterplan 2046 consistono nella creazione, da un lato, di due solar farm per una potenza fotovoltaica di picco fino a 60 MWp, entro il 2030, e a 110 MWp, al 2044, e, dall'altro, di sistemi di energy storage elettrochimici (batterie Li-Ion).

Anche nel campo della mobilità le iniziative previste nel Masterplan 2046 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.



03

# Rischi e opportunità

- 3.1 Il Sistema di gestione dei rischi 45
- 3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo 46

## 03

# Rischi e opportunità

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

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

## 3.1

### Il Sistema di gestione dei rischi

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

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

In particolare, nel corso del 2022 i temi ambientali, sociali e di governance ("ESG") sono stati sempre più integrati nella gestione dei rischi di impresa anche attraverso attività di risk assessment dedicate. Sono stati inoltre oggetto di approfondimento specifico i rischi connessi al cambiamento climatico.

In particolare, è stato condotto un "Climate Change risk assessment" volto a valutare l'esposizione degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino a tali rischi anche con il supporto di dati geo-climatici dei 2 aeroporti e finalizzato a verificare la resilienza delle infrastrutture. Tale attività verrà ulteriormente approfondita nel corso del 2023 al fine di rafforzare il percorso di valutazione dei rischi fisici e di transizione.

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;
- Chief Risk Officer, 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 Chief Risk Officer, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dall'alta direzione;
- Comitato Controllo e Rischi con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CDA 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

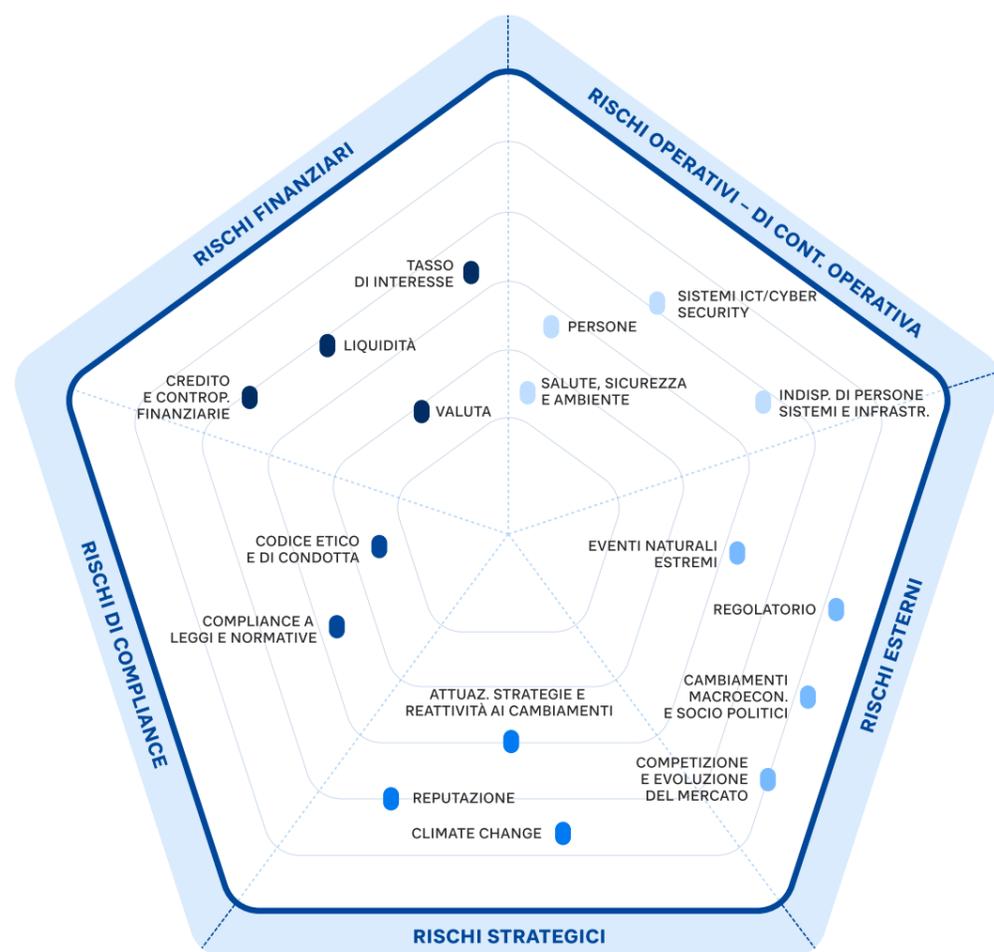


TABELLA 4A - Strategici

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<b>ESG</b> <b>Variazione della domanda di trasporto aereo</b>	Rischi legati all'evoluzione del mercato del trasporto aereo, che possono anche derivare dalla congiuntura economica e/o da emergenze sanitarie	Effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR	I. monitoraggio dinamiche macroeconomiche e sociopolitiche dei mercati e scenario analysis II. attrattività degli aeroporti anche attraverso misure orientate alla sostenibilità
<b>Dipendenza da vettori chiave</b>	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR	III. diversificazione e sviluppo del portafoglio vettori/mercati
<b>ESG</b> <b>Reputazione</b>	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di Stakeholder interni o esterni rilevanti	Danni reputazionali con deterioramento delle relazioni con gli Stakeholder e attenzione da parte di media e stampa nazionali internazionali	I. processo di comunicazione efficace per la salvaguardia ed il miglioramento dell'immagine e del brand, anche attraverso specifiche attività di monitoraggio e controllo II. sistemi di monitoraggio e verifica dell'andamento della qualità dei servizi III. piano di sostenibilità aziendale IV. coerenza tra gli investimenti e le esigenze pubbliche
<b>ESG</b> <b>Climate Change</b>	Rischi connessi al cambiamento climatico e alla carbon footprint dell'organizzazione, dei suoi asset	Danni reputazionali, svalutazione degli asset e minore redditività nonché mancato raggiungimento degli obiettivi di abbattimento delle emissioni e conseguimento della neutralità carbonica	I. obiettivo <i>Net Zero Carbon</i> nel 2030 per le emissioni Scope 1 & 2 II. sistema di misurazione delle emissioni certificato (certificazione ACA 4+), mantenimento dello stato <i>Carbon Neutral</i> fino al 2030 III. azioni volte a ridurre le emissioni Scope 3 IV. investimenti per massimizzare la resilienza delle infrastrutture agli eventi meteorologici estremi e ai rischi connessi all'innalzamento dei livelli del mare

TABELLA 4B - Esterni

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<b>ESG</b> <b>Evoluzione quadro normativo</b>	Rischi derivanti da mutamenti del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale	Danni patrimoniali ed economici potenzialmente dovuti, ad esempio alla revisione del sistema tariffario e/o ai maggiori costi per adeguamento alle evoluzioni del contesto di riferimento	I. monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale II. attività di benchmarking giuridico/economico e valutazione quantitativa di eventuali modifiche alla dinamica tariffaria
<b>ESG</b> <b>Eventi meteorologici estremi</b>	Rischi derivanti da eventi meteorologici estremi e disastri naturali	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi	I. procedure, protocolli e piani di emergenza nel rispetto dei requisiti normativi e/o regolatori di riferimento II. attività di cooperazione e coordinamento con gli Stakeholder (es. enti locali e proprietari terrieri)
<b>Cambiamenti macro-economici e socio-politici</b>	Rischi derivanti dalle caratteristiche e dinamiche macroeconomiche e socio-politiche con ripercussioni sui mercati in cui la Società opera e connesse all'evoluzione del ciclo economico, al panorama socio-politico e/o macro-economico, a cambiamenti di contesto rilevabili nel medio-lungo periodo in conseguenza al Macro Trend in atto	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo (impatti derivanti dall'andamento dell'inflazione, dal conflitto Russia - Ucraina con maggiori costi/ritardi per la realizzazione degli investimenti e/o shortage di materiali critici per le lavorazioni)	I. monitoraggio delle dinamiche macroeconomiche e socio-politiche dei mercati in cui l'organizzazione opera II. monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis, valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere (es. azioni efficientamento/indipendenza energetica, strategie di acquisto mirate per materiali critici etc.)

TABELLA 4C - 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.	<p>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)</p> <p>II. svolgimento delle attività in settori e con partner compatibili con gli standard etici del Gruppo</p>
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	<p>I. monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento</p> <p>II. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle best practice in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente</p> <p>III. adozione e certificazione di Sistemi di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro</p>

TABELLA 4D - 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	<p>I. organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— safety management system,</li> <li>— formazione del personale</li> <li>— Piani di emergenza aeroportuale</li> <li>— monitoraggio del rispetto degli standard di safety e security</li> </ul>
ESG Cybercrime	Rischi di perdita, furto, modifica, divulgazione o accesso non autorizzato ai dati dell'azienda	Indisponibilità dei sistemi con conseguente blocco delle operazioni aeroportuali, perdita di dati sensibili o confidenziali, frodi	I. strumenti e procedure di cybersecurity e piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT
ESG 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	<p>I. pianificazione ed esecuzione delle attività di manutenzione preventiva e programmata su tutte le tipologie di infrastrutture e impianti</p> <p>II. presidio diretto sulla manutenzione degli impianti strategici</p> <p>III. miglioramento continuo di sistemi, infrastrutture e procedure per garantire la continuità delle operazioni di scalo</p> <p>IV. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali</p> <p>V. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT</p>

TABELLA 4E - 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"> <li>— Peggioramento della capacità di onorare gli impegni correnti e di investire per la manutenzione e per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali;</li> <li>— Impossibilità di rimborsare i debiti finanziari in scadenza, con potenziale dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari (cfr. sotto).</li> </ul>	<p>I. Monitoraggio e previsione dei fabbisogni finanziari prospettici di breve e lungo periodo;</p> <p>II. monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali;</p> <p>III. rifinanziamento dei debiti finanziari con congruo anticipo rispetto alle scadenze contrattuali;</p> <p>IV. diversificazione delle fonti di finanziamento;</p> <p>V. incremento della riserva di liquidità nei momenti di tensione finanziaria.</p>
Tassi di interesse	Rischi connessi al mancato rispetto degli obblighi di fare/non fare (inclusi i covenant finanziari) e/o delle condizioni di utilizzo previste dalla contrattualistica finanziaria.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Mancata utilizzabilità delle fonti di finanziamento;</li> <li>— Limitazioni all'operatività (secondo le previsioni della contrattualistica finanziaria);</li> <li>— Dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari con l'attivazione di azioni coercitive, fino alla richiesta di rimborso anticipato integrale dei finanziamenti interessati.</li> </ul>	<p>I. Monitoraggio degli impegni e delle scadenze previsti dalla contrattualistica finanziaria;</p> <p>II. valutazione periodica e preventiva dell'andamento dei covenant finanziari e attivazione anticipata di eventuali azioni correttive (es. richiesta di <i>covenant holiday</i>).</p>
Tassi di cambio	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	<p>I. utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (interest rate swap)</p> <p>II. assunzione di finanziamenti a tasso fisso</p>
Tassi di cambio	Rischi legati alla variazione/volatilità dei tassi di cambio	<ul style="list-style-type: none"> <li>— incremento del controvalore in euro di obbligazioni in valuta estera assunte dalla società (debiti, impegni, contratti, investimenti etc.)</li> <li>— decremento del controvalore in euro di obbligazioni in valuta estera assunte da terzi nei confronti della società (crediti, contratti etc.)</li> </ul>	<p>I. assunzione di obblighi e impegni preferenzialmente in euro</p> <p>II. utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (currency swap) a copertura delle passività finanziarie in valuta</p>
Credito e controparte	Rischi legati all'affidamento delle controparti commerciali, al monitoraggio e al recupero dei relativi crediti.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Sostenimento di costi di monitoraggio e recupero delle esposizioni in sofferenza;</li> <li>— svalutazione dei crediti con impatti a conto economico;</li> <li>— default delle controparti.</li> </ul>	<p>I. Utilizzo di banche dati per lo screening delle controparti in fase di affidamento;</p> <p>II. ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni/garanzie o fideiussioni) o, in alternativa, pagamento "a pronti" o anticipato;</p> <p>III. monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del "comitato crediti".</p>
Credito e controparte	Rischi legati al possibile default delle controparti finanziarie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Default delle controparti;</li> <li>— perdita di valore degli investimenti della liquidità.</li> </ul>	<p>I. Ricorso preferenziale a controparti finanziarie di elevato standing creditizio;</p> <p>II. rispetto dei limiti di concentrazione assoluta e per classe di rating previsti dalle policy vigenti;</p> <p>III. monitoraggio continuativo del merito di credito delle controparti finanziarie.</p>

## 04

# Governance

4.1	Struttura del Gruppo	52
4.2	Modello di Governance	54
4.3	Management	58
4.4	Etica e compliance	60

4.5	Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo	62
-----	--	----

# 04 Governance

## 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, ob-

bligo 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.

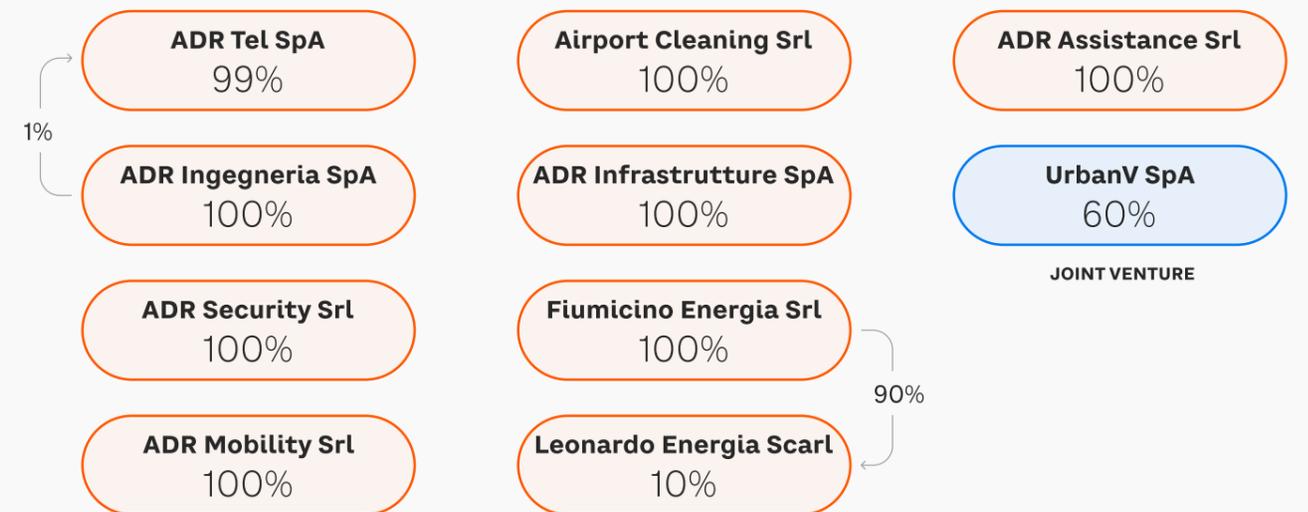
Il Gruppo ADR è strutturato secondo una logica matriciale e interconnessa attraverso cui eroga e gestisce le principali operation connesse al proprio business model (si veda la sezione Il modello) attraverso le proprie società controllate.



INFOGRAFICA 5 - La struttura del Gruppo ADR al 31.12.2022



### IMPRESE CONTROLLATE



### IMPRESE COLLEGATE E ALTRE IMPRESE



\*ADR SpA detiene, inoltre, una quota dell'1,08% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota di mille euro nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.

## 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 un membro del Consiglio di Amministrazione sia nominato congiuntamente dagli Enti Territoriali soci della Società.

### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione<sup>5</sup> è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2022 per l'esercizio 2022 (fino approvazione bilancio al 31.12.2022).

TABELLA 5 - Composizione del Consiglio di Amministrazione al 31.12.2022

Nome	Designazione	Risk response
De Vincenti Claudio	Atlantia S.p.A.	Presidente
Troncone Marco	Atlantia S.p.A.	Amministratore Delegato
Carbone Luciano	Atlantia S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Rossi Nicola	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Le Divelec Lemmi Micaela	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Mentasti Andrea	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Monti Antonello	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Riva Katia	Atlantia 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 6 - Composizione del Collegio Sindacale al 31.12.2022

Nome	Designazione	Risk response
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	Atlantia S.p.A.	Sindaco Effettivo
Navarra Benedetta	Atlantia S.p.A.	Sindaco Effettivo
Astolfi Fulvia	Atlantia S.p.A.	Sindaco Supplente
Regoliosi Carlo	Atlantia S.p.A.	Sindaco Supplente

<sup>5</sup> L'assemblea degli Azionisti ADR del 28 aprile 2022 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 4 maggio 2022 sono stati istituiti tre Comitati Endo-consiliari, 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 4 maggio 2022 per l'esercizio 2022 (fino approvazione bilancio al 31.12.2022).

TABELLA 7 - Composizione del Comitato Sviluppo Sostenibile al 31.12.2022

N. 3 membri	Carica
Andrea Mentasti	Presidente
Katia Riva	Membro
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Membro

### Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato Controllo e Rischi, è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2022 per l'esercizio 2022 (fino approvazione bilancio al 31.12.2022).

TABELLA 8 - Composizione del Comitato Controllo e rischi al 31.12.2022

N. 3 membri	Carica
Nicola Rossi	Presidente
Micaela Le Divelec Lemmi	Membro
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Membro

### Comitato Risorse Umane

Il Comitato Risorse Umane è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2022 per l'esercizio 2022 (fino approvazione bilancio al 31.12.2022).

TABELLA 9 - Composizione del Comitato Risorse Umane al 31.12.2022

N. 3 membri	Carica
Luciano Carbone	Presidente
Nicola Rossi	Membro
Katia Riva	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 Atlantia S.p.A.

In data 15 ottobre 2021 Atlantia S.p.A. - che possiede il 99,389% del capitale sociale, la rimanente quota è suddivisa tra gli Enti pubblici territoriali (ex DPCM 25/2/1999) e tra altri soci minori (con una partecipazione complessiva pari a 0,260%) - ha comunicato ad ADR che il proprio Consiglio di Amministrazione, in data 14 ottobre 2021, ha deliberato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR, a valle del ridisegno dell'assetto organizzativo, funzionale e manageriale che ha portato Atlantia a focalizzarsi nelle attività core di portfolio management, strategy, risk, talent, partnership, innovation e sustainability, nonché a valle della ridefinizione dei rapporti con le società controllate operative a cui è riservata piena autonomia gestionale.

La cessazione dell'attività di direzione e coordinamento non ha fatto tuttavia venir meno quelle Policy e Linee Guida finalizzate a (i) consentire ad Atlantia di adempiere agli obblighi di redazione del bilancio consolidato e dati previsionali, agli obblighi di cui al TUF e al Codice di Corporate Governance, nonché (ii) consentire il presidio di quei rischi operativi, di compliance e finanziari che possono avere un impatto a livello dell'intero Gruppo.

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., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.a.r.l. ad esclusione della società controllata UrbanV S.p.A.

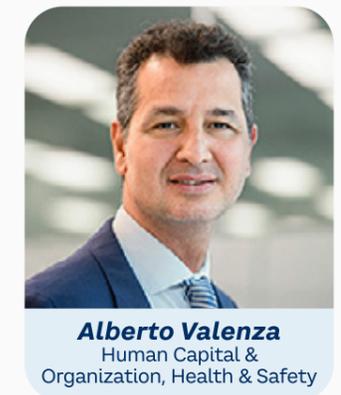
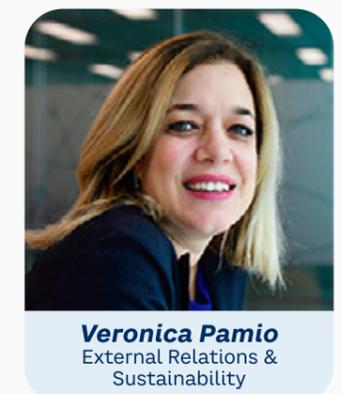
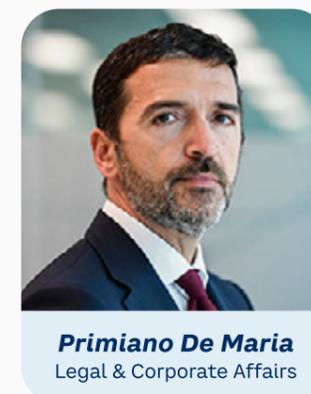
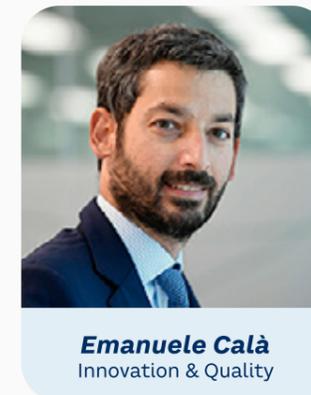
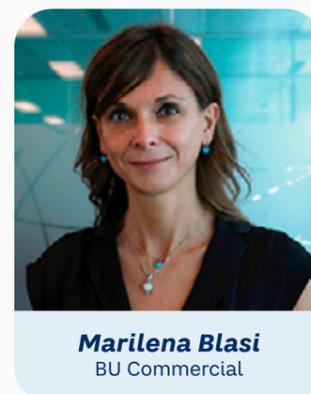
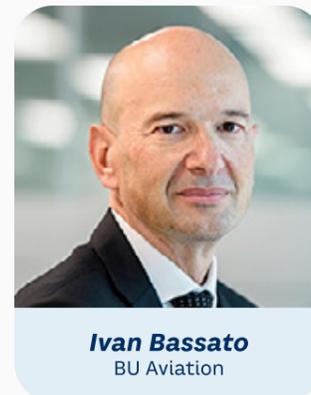
#### Rapporti infragruppo e con parti correlate

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 Aeroporti di Roma S.p.A.



\*inserimento nel corso del 2022

L'attuale organizzazione aziendale, approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 11 maggio 2021, vede la presenza di tre Business Unit con 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. Nel perimetro della BU Aviation rientra la governance delle società controllate ADR Security, ADR Assistance e Airport Cleaning. L'organizzazione della BU Aviation nel corso del 2022 ha visto la creazione del presidio organizzativo denominato "Operations Fiumicino" che ricomprende i perimetri Landside Operations & Passenger Services, Airside Operations & First Aid e APOC Management;
- la **BU Commercial**<sup>6</sup> include tutte le attività in ambito Retail, Food & Beverage, Core Category, Advertising e Real Estate oltre alla governance della società controllata ADR Mobility per una piena accountability dei ricavi non-avio. Nel 2022 le evoluzioni organizzative relative alla BU Commercial hanno riguardato la valorizzazione delle sinergie tra gli ambiti Retail e Real Estate attraverso la creazione di presidi cross per le attività tecniche, operative e di controllo e l'evoluzione dell'ambito "marketing" in ottica di digitalizzazione della Customer experience;
- la **BU Infrastructures** comprende la gestione dell'intero processo di sviluppo infrastrutturale, anche mediante l'inserimento in tale perimetro di una governance delle società controllate ADR Ingegneria S.p.A. e ADR Infrastrutture S.p.A. Nel 2022 la BU ha visto l'accorpamento delle attività di pianificazione aeroportuale e PMO nonché la creazione di un unico presidio di coordinamento per tutte le attività tecniche relative allo sviluppo delle infrastrutture.

Al fine di rafforzare la governance dei processi cross BU è stata inoltre istituita la figura del Process Owner a cui è affidata la responsabilità di governo del processo di riferimento in tutto il Gruppo.

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 (LTIP);

- 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 comitati manageriali e delle Task Force per la gestione di tematiche specifiche di interesse per la Società. In particolare, il 2022 ha visto:

- Task Force Salute e Sicurezza, finalizzata a potenziare il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) in ambito Salute e Sicurezza sul lavoro nonché a promuovere la diffusione della cultura e della consapevolezza in tale ambito;
- Organismo di Monitoraggio e Controllo su Diversity, Equality & Inclusion per sostenere le sfide DE&I, favorendo e promuovendo una cultura della diversità, uguaglianza e inclusione;
- Comitato Follow Up SCIGR, con il compito di effettuare il monitoraggio integrato delle azioni correttive o di miglioramento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR);
- Comitato Finanza Sostenibile, con focalizzazione delle responsabilità sul raggiungimento degli obiettivi di Sustainable Finance del Gruppo;
- Comitato Sostenibilità, attraverso il quale vengono monitorate le performance ambientali, sociali e di governance del gruppo e viene definito il Piano di Sostenibilità;
- Comitato Innovation, con il compito di definire le linee guida e gli obiettivi per l'innovazione del Gruppo e promuovere la contaminazione e la diffusione dei principi e degli strumenti dell'innovazione in azienda.

## 4.4 Etica e compliance

ADR, da sempre impegnata a coniugare le esigenze di ottimizzazione della crescita economica con i principi fondamentali dell'etica degli affari, ha adottato ed attua il Codice Etico e la Policy Anticorruzione del Gruppo Atlantia.

Il Codice Etico<sup>7</sup> del Gruppo Atlantia adottato da ADR nel 2016 e successivamente aggiornato nel 2019 e nel 2022 definisce con chiarezza e trasparenza i valori ai quali il Gruppo Atlantia 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 Anticorruzione<sup>8</sup> del Gruppo Atlantia 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 Atlantia, 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 organi-

simo di certificazione accreditato con Accredia ed è successivamente stato rinnovato nel 2021.

Nell'ambito di tale Sistema, in merito alla Policy Anticorruzione del Gruppo Atlantia, l'azienda svolge periodicamente attività di:

- aggiornamento e riesame periodico da parte del Consiglio di Amministrazione;
- formazione per il personale dipendente neoassunto;
- sensibilizzazione tramite la pubblicazione di materiale informativo in un'apposita sezione nel sito web.

In linea con la normativa applicabile e l'assetto organizzativo e di governance del Gruppo, ADR ha definito un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni<sup>9</sup> (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.

ADR ha inoltre istituito un apposito Organismo collegiale responsabile del processo di gestione delle segnalazioni. ADR mette a disposizione una pluralità di canali tra loro alternativi, nello specifico:

- piattaforma informatica, accessibile da parte di tutti (dipendenti, terzi, etc.) sul sito Internet di ADR;
- posta elettronica;
- posta ordinaria.

A dicembre 2022 è stata inoltre approvata la policy Human Rights. La policy definisce il framework di riferimento per il Gruppo 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 si intende implementare un Modello Due Diligence che permetta di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani. La Due Diligence per i diritti umani prevederà i seguenti elementi:

- identificazione e valutazione degli impatti potenziali ed attuali sui diritti umani;
- individuazione delle misure appropriate per pre-

<sup>7</sup> Per ulteriori dettagli, si rimanda a <https://www.adr.it/codice-etico>

<sup>8</sup> Per ulteriori dettagli, si rimanda a <http://www.ADR.it/policy-anticorruzione-di-gruppo>

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

venire e mitigare gli impatti potenziali e per porre rimedio agli impatti effettivi;

— monitoraggio periodico per:

- verificare la corretta attuazione delle politiche in materia di diritti umani;
- valutare la performance dell'organizzazione;
- 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.

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

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

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.

I Modelli sono poi costituiti da specifiche Parti Speciali, che contengono principi di controllo e di comportamento idonei a governare i processi per cui è stato individuato 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 fun-

zionamento e sull'osservanza del Modello e di curarne l'aggiornamento" ad un rispettivo Organismo di Vigilanza (OdV). Devono essere segnalate all'Organismo di Vigilanza le circostanze rilevanti per il rispetto e il funzionamento del Modello stesso nonché eventuali condotte illecite o violazioni del Modello, garantendo che le segnalazioni risultino circostanziate e fondate su elementi di fatto precisi e concordanti.

Ogni segnalazione pervenuta è gestita dall'Organismo di Vigilanza della Società competente, in conformità alle previsioni dell'art. 6 del D. Lgs. 231/2001, assicurando la riservatezza dell'identità del segnalante e la sua tutela da qualsiasi forma di ritorsione, discriminazione o pregiudizio collegati, direttamente o indirettamente, alla segnalazione. Le segnalazioni possono essere trasmesse all'Organismo di Vigilanza mediante l'indirizzo di posta elettronica e/o cartacea, nonché mediante gli appositi canali Whistleblowing resi disponibili.



05

# Performance 2022

5.1	Attività di business	67	5.5	Innovazione	117
5.2	Performance economica, patrimoniale e finanziaria	82	5.6	Persone	119
5.3	Asset e investimenti	102	5.7	Ambiente	123
5.4	Strumenti di Sustainable Finance	103	5.8	Customer Experience	133
			5.9	Ecosistema	137

05

# Performance 2022

## 5.1

### Attività di business

#### 5.1.1 Aviation

Nel corso dell'anno 2022, il sistema aeroportuale romano ha registrato 32,8 milioni di passeggeri. La consistente crescita dei volumi (passeggeri +135% e movimenti +69% rispetto al 2021) si è concretizzata a partire dal secondo trimestre grazie alla drastica riduzione delle restrizioni di viaggio resa possibile dalla mitigazione degli effetti virali da COVID-19, nonostante il perdurare dell'assenza totale del traffico per l'Ucraina e Russia, causa chiusura dello spazio aereo per i recenti avvenimenti geopolitici tra i due Paesi.

La decisa ripresa delle prenotazioni è stata nel tempo sempre più sostenuta da una rinnovata propensione alla mobilità che era rimasta repressa per tutto periodo pandemico. La stagione Summer è stato il punto di svolta per il sistema aeroportuale romano che ha visto una recovery del traffico rispetto allo stesso periodo del 2019 del 66% e un incremento rispetto all'anno prima del +142%.

La crescita è stata trainata principalmente dall'incremento dei flussi di traffico UE (+138%) ed Extra UE<sup>10</sup> (+263%). Per l'ambito domestico il tasso di crescita risulta essere inferiore (+60%), in virtù del fatto che questo segmento di mercato, nel biennio precedente, era stato impattato in misura minore dalle restrizioni alla mobilità legate alla pandemia.

Nel corso del 2022, lo sviluppo Aviation di Fiumicino ha visto l'ingresso sullo scalo di sette nuove compagnie aeree e l'attivazione di circa 50 nuove rotte, di cui 19 verso nuove destinazioni precedentemente non operate. Tra le diverse novità vale la pena ricordare, l'avvio dei voli tra Roma e Perth (primo collegamento diretto tra l'Europa Continentale e l'Australia), le nuove rotte di WestJet per Calgary (primo collegamento diretto tra l'Italia ed il Central-West Canada), di Gulf Air per Bahrein e tutte le nuove rotte lanciate sul Breve-Medio Raggio da Wizz Air, Ryanair, Volotea, Icelandair e Transavia.

TABELLA 10 - Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano 2022

	UdM	2022	2021	2019	Δ% (2022-2021)	Δ% (2022-2019)
<b>Movimenti</b>	<b>n.</b>	<b>254.820</b>	<b>151.191</b>	<b>362.036</b>	<b>68,5%</b>	<b>(29,6%)</b>
Fiumicino	n.	212.503	113.972	309.783	86,5%	(31,4%)
Ciampino	n.	42.317	37.219	52.253	13,7%	(19,0%)
<b>Passeggeri</b>	<b>n.</b>	<b>32.836.515</b>	<b>13.988.955</b>	<b>49.412.069</b>	<b>134,7%</b>	<b>(33,5%)</b>
Fiumicino	n.	29.360.613	11.662.842	43.532.573	151,7%	(32,6%)
Ciampino	n.	3.475.902	2.326.113	5.879.496	49,4%	(40,9%)
Di cui: imbarcati	n.	16.324.341	6.922.911	24.615.046	135,8%	(33,7%)
Fiumicino	n.	14.579.140	5.760.634	21.664.400	153,1%	(32,7%)
Ciampino	n.	1.745.201	1.162.277	2.950.646	50,2%	(40,9%)
<b>Merci</b>	<b>ton</b>	<b>149.168</b>	<b>111.254</b>	<b>204.900</b>	<b>34,1%</b>	<b>(27,2%)</b>
Fiumicino	ton	134.456	95.096	186.492	41,4%	(27,9%)
Ciampino	ton	14.712	16.158	18.408	(9,0%)	(20,1%)

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

GRAFICO 3 - Composizione del traffico aereo 2022 per il sistema aeroportuale romano

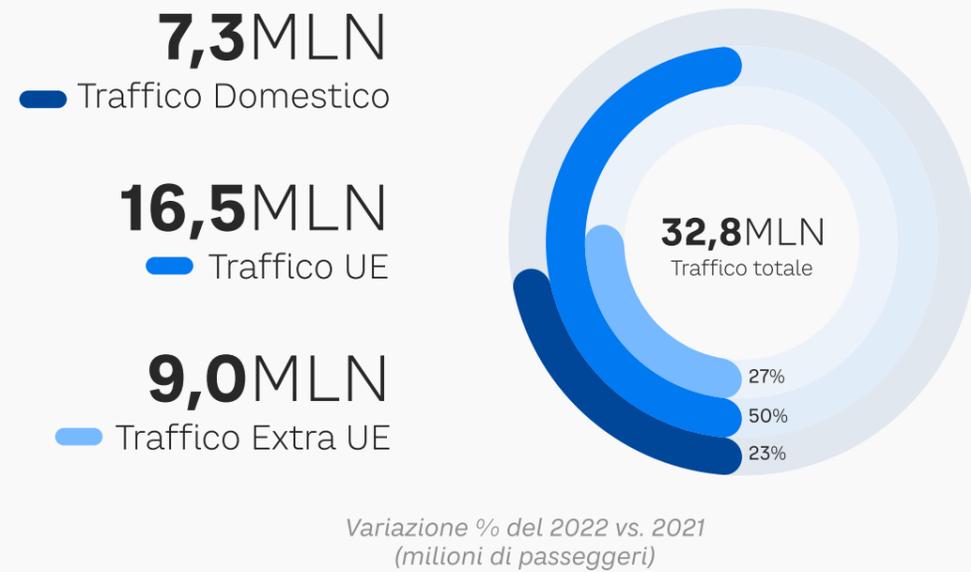


GRAFICO 4 - Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano e variazione rispetto al 2021



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



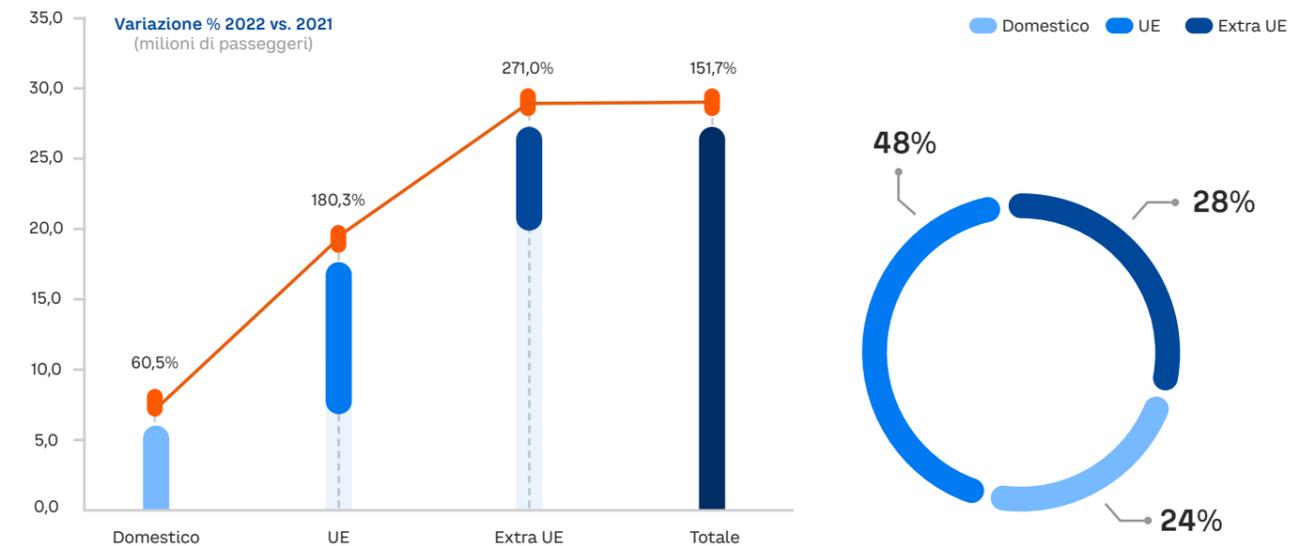
**Fiumicino**

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare nell'anno 2022 29,4 milioni di passeggeri, con una crescita rispetto al 2021 pari al +152% per i passeggeri e +86% per i movimenti. Il calo rispetto al 2019 è pari rispettivamente al -33% e -31%.

L'ambito UE è stato il mercato best performer con 14,1 milioni di passeggeri, un incremento pari al +180% e

una market share di quasi del 50% sullo scalo. Anche il mercato Extra UE, con 8,1 milioni di passeggeri, ha ottenuto ottime performance con una crescita pari al +271% guidata dall'incremento dei flussi sul mercato del Nord America (+349% verso il 2021). Buoni risultati anche in ambito domestico dove il traffico supera quota 7,1 milioni di passeggeri, con un incremento del +61% rispetto il 2021.

GRAFICO 6 - Composizione del traffico aereo 2022 per lo scalo di Fiumicino

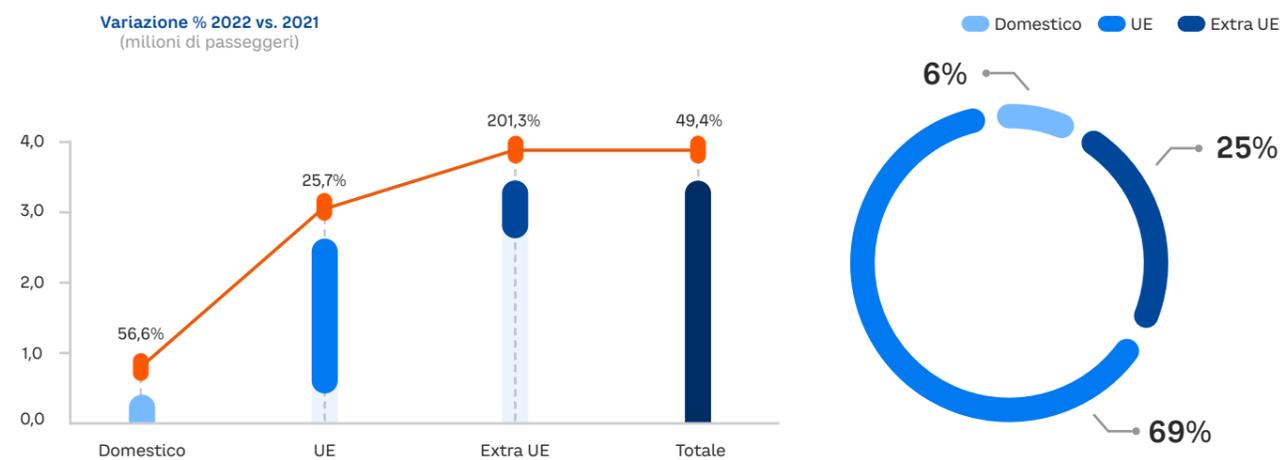


**Ciampino**

Lo scalo di Ciampino ha gestito, nel 2022, circa 3,5 milioni di passeggeri con un incremento dei volumi trasportati del +49% rispetto al 2021. Il calo del traffico rispetto al 2019 è pari al -41% 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 quasi il 70% dei volumi complessivi e registra una crescita pari al +26%. In recupero anche il traffico Extra UE (0,9 milioni di passeggeri totali) e domestico (0,2 milioni di passeggeri totali).

GRAFICO 7 - Composizione del traffico aereo 2022 per lo scalo di Ciampino



## Focus On: Safety Aviation

### Sicurezza delle operazioni airside

La sicurezza delle operazioni è garantita attraverso l'adeguamento ad un complesso sistema di norme di riferimento, con impiego della migliore tecnologia disponibile e rappresentazione nei tavoli internazionali delle migliori best practice applicate presso gli scali.

ADR, in materia di accadimento di eventi aeronautici occorsi, si distingue per il -34% di eventi, peraltro senza conseguenze significative, rispetto alla media registrata in Europa.

Il 2022 è stato caratterizzato dal "return to normal operations" con la consistente ripresa del traffico aereo dopo il periodo negativo causato dalla pandemia da COVID-19. ADR è stata in grado di gestire il cambiamento operativo correlato al traffico aereo mitigando il rischio delle operazioni degli aeromobili attraverso l'attuazione di analisi e attività puntuali e preventive svolte anche in coordinamento con tutti gli stakeholders esterni coinvolti grazie a tavoli di lavoro dedicati. Il lavoro svolto per analizzare la natura di tale cambiamento e come questo impattasse sul numero delle risorse in campo e sull'human factor, ha permesso di mantenere i livelli di safety adeguati agli standard previsti.

### 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 2022, sullo scalo di Fiumicino, sono state attivate 45 iniziative di cambiamento - 16 infrastrutturali, 27 procedurali e 2 organizzative - mentre 36 iniziative sono state valutate fino a chiusura del processo - 12 infrastrutturali, 22 procedurali e 2 organizzative. Invece, sullo scalo di Ciampino, sono state attivate 19 iniziative di cambiamento - 8 infrastrutturali, 10 procedurali ed 1 organizzativa. Delle 19 iniziative di cambiamento 6 hanno richiesto preventiva approvazione da parte dell'Autorità Aeronautica.

ADR, all'interno dell'iniziativa Call4ideas, ha inoltre attivato alcune PoC 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 2022 a circa 2.271 passeggeri e circa 3.348 operatori aeroportuali colti 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 dal regolatore europeo e comprensivo delle procedure di gestione non solo dell'emergenza incidente aereo, ma anche di altri scenari di rischio con possibili impatti sui livelli di sicurezza attesi per le operazioni che si svolgono sullo scalo.

Il 20 maggio 2022 è entrata in vigore per lo scalo di Fiumicino la procedura "Allerta Presenza Aeromobili a pilotaggio remoto", comunemente chiamati droni, finalizzata alla gestione della loro presenza non autorizzata nelle aree individuate come critiche secondo la normativa di riferimento dell'ENAC.

L'11 luglio 2022 è entrato in vigore il Piano di Emergenza Aeroportuale - Revisione 3 dell'Aeroporto di Fiumicino che ha recepito:

- le non conformità rilevate nel corso delle esercitazioni del 2021;
- l'implementazione della frequenza unica UHF 445.775 MHz per il contatto radio bilaterale tra la torre di controllo e tutti gli altri veicoli autorizzati all'accesso in area di manovra (piste di volo e vie di rullaggio), compresi i Vigili del Fuoco, anche in situazioni di emergenza. Tale revisione aumenta la situational awareness del personale alla guida dei veicoli mitigando il rischio di interferenza tra il movimento degli aeromobili e i veicoli al suolo.

Sono state svolte sullo scalo di Fiumicino le esercitazioni "table top" - che ha testato specifici processi della gestione dell'emergenza (esempio intervento dei Vigili del Fuoco in caso di emergenza) e una "full-scale" per uno scenario complesso di incidente aereo all'esterno del sedime aeroportuale.

L'esercitazione full-scale è stata coordinata con la Capitaneria di Porto per lo scenario di ammaraggio sul mar Tirreno ed ha visto l'attivazione sia del Piano di Emergenza Aeroportuale che del Piano di Emergenza per il soccorso ad aeromobile incidentato in mare (PESAM) che è sotto la giurisdizione della Direzione

Marittima di Civitavecchia. Il coordinamento tra i due Piani di emergenza è risultato efficace e sono state aperte azioni di ulteriore coordinamento necessario con le amministrazioni locali.

Per lo scalo di Ciampino, nel corso del 2022, è stato sviluppato un piano di esercitazioni parziali (15) che sono state svolte settimanalmente con il coordinamento dei Vigili del Fuoco e di ENAV. Ogni esercitazione è stata preceduta e seguita da briefing e debriefing con il personale coinvolto. Dal piano di esercitazioni è scaturito un Action Plan condiviso con i VVF.

Inoltre, sono state svolte altre due esercitazioni parziali: una il 6 dicembre per la simulazione di incidente aereo esterno al sedime aeroportuale con la collaborazione della Polizia Municipale di Ciampino ed una il 17 ottobre per la simulazione di incidente aereo, che ha previsto l'evacuazione di un aeromobile dell'Aeronautica Militare 31° Stormo.

### 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 2022 sono state eseguite 62 attività di audit così suddivise:

- 20 audit su processi principali del Gestore;
- 26 audit diretti a società contrattualizzate;
- 16 società di handling che operano in airside

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite al 31/12/2022 un totale di 147 findings così suddivisi:

TABELLA 11 - Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2022 sullo scalo di Fiumicino

Owner processo	UdM	Livello 2	Livello 3
ADR	n.	20	46
Contracted activities	n.	9	18
Società di handling e altre	n.	9	38
<b>Totale</b>	<b>n.</b>	<b>45</b>	<b>102</b>

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva (121 inspection totali) sulle seguenti attività in Airside:

- Aircraft Turn Around – Ground Handling (99);
- circolazione veicolare (12);
- gestione dei Cantieri in airside (10).

Sullo scalo di Ciampino, nel corso del 2022 sono state eseguite 36 attività di audit così suddivise:

- 13 audit su processi principali del Gestore;
- 10 audit diretti a società contrattualizzate;
- 13 società di handling che operano in airside.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite un totale di 58 findings così suddivisi:

**TABELLA 12** - Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2022 sullo scalo di Ciampino

Owner processo	UdM	Livello 2	Livello 3
ADR	n.	22	8
Soggetti esterni	n.	26	2
<b>Totale</b>	<b>n.</b>	<b>48</b>	<b>10</b>

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva (48 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 2022 il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito 6 attività di audit sui seguenti processi ADR correlati al Certificato di Aeroporto:

- Gestione dei Dati Aeronautici;
- Safety and Compliance Monitoring e Training Management (Management System);
- attività soccorso antincendio;
- Safety Management System – Risk Assessment;
- Piano Emergenza Aeroportuale e Recupero AAMM;

- procedure invernali (Rilevazione Condizioni di pista GRF, Night Ops, All Weather Ops).

Mentre per lo scalo di Ciampino, nel corso del 2022 sono state eseguite 8 attività di audit sui seguenti processi:

- Riesame del Manuale di Aeroporto;
- Piano Emergenza Aeroportuale e Recupero AAMM;
- controllo lavori in airside;
- procedure in visibilità ridotta;
- gestione sicurezza in Apron;
- circolazione in airside;
- verifiche alle Contracted Activities;
- gestione dei Dati Aeronautici.

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

Durante il 2022 le attività commerciali hanno registrato delle performance positive sia in termini di volumi che di spesa per passeggero, grazie alla ripresa del traffico passeggeri, all'apertura del nuovo shop di Lagardere presso la nuova Piazza commerciale lato Est, operativo da dicembre 2021, e, più in generale, dalla maggiore propensione all'acquisto da parte dei passeggeri, soprattutto nel segmento Luxury in ambito Extra-Schengen.

Si segnala, inoltre, che con l'apertura del nuovo Molo A e dell'Avancorpo del T1, sono state aperte delle nuove attività commerciali sia in ambito Retail che Food&Beverage, operative dal mese di maggio, che hanno contribuito al miglioramento delle performance.

**TABELLA 13** - Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Fiumicino

	UdM	2022	2021	2019	Δ% (2022-2021)
<b>Spesa media Retail</b>	€/pax partente.	17,0	14,6	16,5	+16,4%
<b>Spesa media Food &amp; Beverage</b>	€/pax partente.	5,9	5,6	5,4	+5,4%

**TABELLA 14** - Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Ciampino

	UdM	2022	2021	2019	Δ% (2022-2021)
<b>Spesa media Retail</b>	€/pax partente.	7,4	5,5	5,0	+34,5%
<b>Spesa media Food &amp; Beverage</b>	€/pax partente.	3,9	3,1	3,5	+25,8%

La spesa media per passeggero ha registrato sullo scalo di Fiumicino un progressivo miglioramento rispetto all'anno precedente, grazie al ritorno alla normalità avvenuto nel 2022 in termini di volumi, comportamenti d'acquisto dei passeggeri e rispetto all'apertura dei nuovi shop e aree di ristorazione. Grazie segmento luxury in ambito Extra-Schengen le performance delle attività commerciali sono state positive, nonostante l'assenza di segmenti di passeggeri "high-spender", e hanno 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.

### Advertising

Nel 2022 la linea di business ha generato 5,4 milioni di euro di ricavi, con valori in ripresa rispetto al 2021

(+125%), anche se il segmento del mercato di riferimento registra ancora valori negativi rispetto al 2019. ADR ha ulteriormente rafforzato la propria proposta commerciale con l'obiettivo di migliorare il posizionamento sul mercato pubblicitario, in ottica di asset digitali e data-driven. Questo permette ai clienti inserzionisti di strutturare, in modalità programmatic, campagne pubblicitarie digital "Out Of Home", 100% customizzate in termini di giorno e ora di erogazione, circuiti digitali presidiati e audience raggiunta negli aeroporti di Roma.

### Real Estate

La BU Commercial ha in gestione anche i ricavi provenienti da sub-concessioni immobiliari, sia di fabbricati cielo-terra o di porzioni di essi, sia di terreni sui quali il sub-concessionario sviluppa secondo le proprie necessità. Il 2022 è stato caratterizzato da una progressiva ripresa delle attività a supporto delle operazioni aviation e delle subconcessioni immobiliari. Una particolare attenzione è stata dedicata alla definitiva chiusura di alcune sofferenze derivanti dal periodo pandemico e all'avvio di nuove attività. È proseguita la realizzazione dei progetti di miglioramento finalizzati a rafforzare il sistema di gestione e controllo degli spazi sub-concessi

anche in logica sostenibile. Importante impatto è causato dalla ristrutturazione di porzioni, anche rilevanti, del sistema aerostazioni che ha generato numerose richieste di spostamenti con impatti anche fuori terminal.

Impattante la partenza di ITA e il trasferimento di rami d'azienda manutenzione ed handling di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria.

### Real Estate – Uffici

L'occupancy rate per il comparto uffici è prossimo alla saturazione, anche a causa delle importanti ristrutturazioni dei terminal che implicano spostamenti di uffici operativi e di spazi di supporto; le due torri uffici esistenti – per le quali è allo studio l'ammodernamento delle parti comuni – verranno pertanto affiancate da una terza torre di circa 9.500 mq utili ad uso di ufficio, di cui una parte significativa è già stata opzionata.

### Real Estate – Logistica

Gli operatori del settore logistico sono concentrati nel quadrante nord-est dell'aeroporto di Fiumicino e in piccola parte presso quello di Ciampino. I circa 35.000 mq disponibili sono sub-concessi ed è in corso lo studio per il loro aumento. In aggiunta, è prevista la realizzazione di un comparto di seconda linea per il quale nel 2022 è stato portato avanti il permitting per la realizzazione di ca 10.000 mq in landlord.

### Real Estate – Polo manutenzione aeronautica e Hangar

Fiumicino ha a disposizione un sistema di circa 130.000 mq con 5 hangar dedicati alla manutenzione aeronautica di linea, oltre a circa 60.000 mq ulteriori tra Fiumicino e Ciampino per attività di manutenzioni speciali o per uso commerciale.

TABELLA 15 - Principali ricavi delle attività Real Estate del Gruppo<sup>11</sup>

	UdM	2022	2021	2019	Δ% (2022-2021)
Canoni uffici <sup>12</sup>	€/000	1.687	1.098	2.794	+54%
Canoni logistica	€/000	3.938	2.599	4.279	+52%
Canoni polo manutentivo	€/000	7.990	11.553	11.883	-31%
Canoni Altro	€/000	12.566	8.746	17.334	+44%
<b>Totale canoni</b>	<b>€/000</b>	<b>26.181</b>	<b>23.996</b>	<b>36.290</b>	<b>+9%</b>

Nel 2022 è stata gestita la transizione da Alitalia SAI in amministrazione straordinaria ai due soggetti su-bentranti nei rami d'azienda maintenance (Atitech) ed handling (Swissport) su molte di queste infrastrutture. È in avvio un'attività di demolizione e ricostruzione di un hangar ad uso commerciale per circa. 4.000 mq.

### Numeri chiave del Real Estate

- 590.000 mq under management;
- 93% occupancy;
- ristrutturazione:
  - in terminal 2.600 mq circa con 5 iniziative maggiori;
  - fuori terminal 2.500 mq circa con 1 iniziativa;

### sviluppo:

- fuori terminal 30.000 mq circa con 3 iniziative maggiori.

### 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 autonoleggiatori 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 2022, è proseguita la digitalizzazione del servizio parcheggi, migliorando app e 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 2022. 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 di un nuovo sistema di Revenue Management tramite un nuovo software e algoritmo leader di mercato che consentono la gestione di funzionalità evolute ed una puntuale analisi della concorrenza. La gestione delle tariffe avviene da quest'anno in modo automatizzato in base ad una serie di parametri, fra i quali l'effettivo riempimento di ogni parcheggio, la segmentazione dei comportamenti di sosta, i comportamenti della concorrenza, l'andamento del traffico aereo. Il rilancio del parcheggio Lunga Sosta e le facilitazioni sul pagamento dei canoni degli stalli messi a disposizione degli autonoleggiatori, che hanno permesso il mantenimento del numero di stalli pre-pandemia hanno completato questo consistente pacchetto di azioni;

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;

sviluppo del nuovo business di e-mobility con la definizione dei ruoli di CPO (Charging Point Operator) e di MSP (Mobility Service Provider) per ADR Mobility Srl con l'installazione delle prime infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua e con un piano di montaggio di 2700 IDR in 10 anni.

Per quanto concerne l'attività di marketing a supporto del brand easy Parking, è stata migliorata la nuova app ed è proseguita l'attività di web marketing a supporto del servizio di booking-on-line.

Inoltre, nel 2022 è continuata l'azione di chiusura di nuovi contratti per il portale B2B "4Corporate".

TABELLA 16 – Dati relativi al Business Parking di ADR al 31.12.2022

	UdM	2022	2021	2019	Δ% (2022-2021)
Revenue solo P cash	€	18.066.521	9.020.037	23.835.955	+100,3%
Totale Tickets	n.	1.539.325	754.620	2.271.846	+104,0%
Costo del Ticket medio	€	11,74	11,95	10,49	-1,8%
Durata media di parcheggio	n.	16,19	19,32	12,81	-16,2%

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

<sup>12</sup> Nella categoria uffici sono considerati gli uffici 1 e uffici 2 della Torre e terminal FCO

Si è anche registrato un incremento della durata media delle soste pari al +24,8% a Fiumicino e al +52,0% a Ciampino rispetto alle stesse metriche ante pandemia del 2019 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 12% rispetto al 2019.

### 5.1.3 Infrastrutture

Il 18 maggio 2022 è stata inaugurata la nuova area di imbarco A, dedicata agli imbarchi domestici dell'area Schengen ad est del Terminal 1 che si estende su oltre 37.000 mq, con 23 nuovi gate di cui 13 dotati di pontili per l'imbarco ed un'esclusiva galleria commerciale di 6.000 mq, emblema dell'eccellenza italiana dello shopping e del food. L'opera, completata impiegando con massima efficienza il sedime aeroportuale (senza consumo di suolo aggiuntivo), è stata ideata e realizzata come un unico grande spazio, irradiato da luce naturale, grazie alle ampie superfici vetrate. Sono state coniugate le esigenze tecniche con quelle di spazialità, al fine di massimizzare il confort dei passeggeri.

I valori di sostenibilità e innovazione, centrali per ADR, hanno guidato ogni fase della progettazione e della costruzione dell'area di imbarco, attraverso concrete applicazioni ed interventi che fanno riferimento al Protocollo di Certificazione di Edilizia Sostenibile LEED®

Gold (Leadership in Energy and Environmental Design) per la progettazione, la realizzazione e la gestione degli edifici. Tra queste, ad esempio, l'impianto di riscaldamento è installato sottopavimento per garantire una prestazione energetica ottimale.

Nel primo semestre 2022, inoltre, è stato realizzato l'Innovation Hub, uno spazio di 650 mq all'interno del Terminal 1 dotato di aree di coworking, spazi condivisi, in un ambiente moderno all'interno del quale le startup possono testare sul campo le proprie innovazioni e accedere ad uno specifico programma di accelerazione nell'ambito delle aree strategiche prioritarie definite nell'Innovation Plan da ADR.

È proseguita la campagna di ammodernamento e ampliamento dei terminal con la prosecuzione dei lavori di ristrutturazione dell'area imbarco "C", che sarà riaperta al traffico per l'avvio della stagione summer 2023 offrendo sette nuovi gate di imbarco remoto e che prevedrà successivamente il completamento della galleria commerciale entro l'inizio dell'anno 2024.

Inoltre, si è dato avvio ad un intenso programma di ristrutturazione dell'area di imbarchi A31-59 (ex Molo B) secondo un progetto che coinvolge le componenti strutturali, impiantistiche e architettoniche-funzionali i cui lavori saranno completati a partire dall'inizio della stagione summer 2023 (fine marzo). Sono proseguiti, infine, i lavori di ristrutturazione funzionale, strutturale e impiantistica del Terminal 3, settore Est, che verranno completati entro il mese di giugno 2023.



### 5.1.4 Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento

TABELLA 17 - Modifiche del quadro normativo di riferimento del Gruppo ADR

Ambito	Scalo	Norma Di Riferimento	Impatti sul busines di ADR
<b>Sviluppo Infrastrutturale</b>	FCO	Atto Unico - Convenzione Contratto di Programma	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino
<p>A seguito delle interlocuzioni avviate con ENAC, in data 22 gennaio 2021 ADR ha trasmesso all'Ente la nuova declinazione del piano di sviluppo aeroportuale (il Nuovo PSA) pienamente rispondente alle previsioni dell'art. 1, comma 4, della Convenzione vigente che individua, nella realizzazione di un sistema infrastrutturale finalizzato a "garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale adeguato ai volumi di traffico stimati alle diverse soglie temporali (100 milioni di passeggeri all'anno 2044)", l'oggetto da conseguire mediante gli strumenti convenzionali.</p> <p>Tale Piano rappresenta la soluzione individuata dalla Società a seguito dell'irrealizzabilità del Master Plan al 2030 (c.d. Master Plan di Fiumicino Nord) sulla cui compatibilità ambientale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha espresso parere negativo con il DM n.79/20. È tutt'ora in corso il confronto tra ADR ed ENAC per l'adozione del Nulla Osta Tecnico, di competenza dell'Ente, sul nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale.</p> <p>Con nota del 4 agosto 2022 l'ENAC ha chiesto al Comune di Fiumicino di voler avviare l'iter di Riperimetrazione della Riserva Statale del Litorale Romano. Tale iter è infatti propedeutico alla realizzazione di alcune opere, previste all'interno Nuovo PSA e non altrimenti localizzabili, che ricadono nel perimetro della stessa Riserva Statale.</p> <p>Con successiva nota del 16 agosto 2022 l'ENAC ha trasmesso al comune di Fiumicino la documentazione tecnico - illustrativa a supporto della richiesta di riperimetrazione,</p> <p>Il 10 novembre 2022 l'ENAC ha chiesto al Comune di Fiumicino riscontri in merito al richiesto avvio dell'iter di riperimetrazione.</p> <p>Il 16 febbraio 2023 l'ENAC ha inviato ad ADR, in reazione al Master Plan, un ulteriore dettaglio pianificatorio, al contempo affermando che «ritiene di poter procedere con l'istruttoria del nuovo masterplan al 2046, comprendendo la realizzazione della nuova pista di volo». Tali indirizzi sono allo studio di ADR al fine di predisporre un riscontro alle richieste dell'Ente</p>			
<b>Sviluppo Infrastrutturale</b>	FCO	Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 (DEF)	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.
<p>L'allegato al DEF, presentato il 23 maggio 2022, inserisce all'interno della tabella IV "Interventi in Project Review" lo sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino con la costruzione di una nuova pista di volo (quarta pista) e adeguamento della capacità dei terminal.</p> <p>Gli interventi sono realizzati allo scopo di accompagnare un profilo di crescita stimato in oltre 60 milioni di passeggeri all'anno nel medio-lungo periodo.</p>			
<b>Sviluppo Infrastrutturale</b>	FCO	Art. 6 Decreto-legge 68/2022 convertito con Legge n. 108/2022.	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino.
<p>L'art. 6 del D.L. 68/2022 (c.d. Trasporti bis) riconosce alle opere incluse nei piani di sviluppo aeroportuale le procedure semplificate previste per gli investimenti inclusi nel PNRR, consentendo di velocizzare i relativi iter approvativi (ad es. termini della Valutazione di Impatto Ambientale).</p>			
<b>Consultazioni Con Gli Utenti</b>	FCO-CIA	Direttiva 2009/12/CE (art. 6) consultazione periodica degli Utenti su aggiornamenti dei corrispettivi regolati	Aggiornamento dei corrispettivi regolati per l'annualità 2022
<p>Il 21 febbraio 2022, ADR ha avviato la consultazione annuale con l'utenza, convocando per il successivo 28 febbraio un incontro, in via telematica, con gli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino per presentare e fornire informazioni sull'aggiornamento tariffario per l'annualità 2022. Rispetto agli anni passati, la consultazione si è tenuta con alcuni mesi di ritardo e a ridosso dell'avvio dell'"anno regolatorio" (1° marzo) in ragione delle interlocuzioni fra ADR (ed altri gestori di contratto di programma 'in deroga' ex DL 78/2009) e ART, tenutesi nei mesi precedenti in merito all'applicazione del freeze tariffario (cioè corrispettivi regolati per il 2022 pari a quelli in applicazione nel 2021) richiesto dall'Autorità con delibera 68/2021 del 20 maggio 2021.</p> <p>A conclusione dell'incontro del 28 febbraio, ADR ha fatto invito agli Utenti di far pervenire eventuali osservazioni e valutazioni. Il 24 marzo, ART - a valle delle verifiche di rito - ha assentito alla definizione dei corrispettivi presentata da ADR. La consultazione si è chiusa il 4 aprile 2022 con pubblicazione da parte di ADR dei corrispettivi per l'annualità 2022.</p> <p>I corrispettivi per il servizio di imbarco passeggeri previsti in proposta di ADR prevedevano l'aggiornamento per i passeggeri aventi destinazione UK a seguito dell'intervenuta fuoriuscita dall'Unione Europea.</p>			

Ambito	Scalo	Norma Di Riferimento	Impatti Sul Business Di Adr
<b>Consultazioni Con Gli Utenti</b>	FCO-CIA	Direttiva 2009/12/CE (art. 6) consultazione periodica degli Utenti su aggiornamenti dei corrispettivi regolati	Aggiornamento dei corrispettivi regolati per l'annualità 2022
<p>Nello specifico, questo aggiornamento non è entrato in vigore a seguito del procedimento individuale avviato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibera n. 77/2022 del 12 maggio 2022. L'argomento è trattato in maggior dettaglio al punto successivo.</p> <p>Con riferimento all'aggiornamento del corrispettivo 2022 per il servizio PRM, ADR ha avviato la consultazione degli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino il 7 dicembre 2021. L'audizione pubblica con l'utenza si è svolta in via telematica il 20 dicembre 2021. A seguito del respingimento da parte dell'utenza aeroportuale delle proposte di corrispettivo presentate da ADR (corrispettivi per gli scali di Fiumicino e Ciampino), ENAC - che resta ente di vigilanza limitatamente al servizio PRM - ha avviato un procedimento istruttorio conclusosi il 16 marzo 2022 con la fissazione dei nuovi corrispettivi da applicarsi a partire dal 15 maggio 2022.</p>			
<b>ART e modelli di Regolamentazione Tariffaria</b>	FCO-CIA	Delibera ART n. 77/2022, del 12 maggio 2022, avente ad oggetto "Monitoraggio dei diritti aeroportuali anno 2022. Avvio di un procedimento individuale, nei confronti di ADR S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27".	Mancata applicazione da giugno 2022 degli importi per diritti aeroportuali nella misura extra-UE per i voli operati su UK
<p>Con nota del 10 giugno 2022, in replica all'avvio dell'istruttoria ART ex Delibera n. 77/2022 del 12 maggio 2022, ADR ha inviato ad ART le proprie osservazioni e chiarimenti sul proprio operato in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per voli con destinazione UK dall'annualità 2022.</p> <p>A seguito della memoria di ADR, il 12 luglio 2022 ART ha chiesto ulteriori precisazioni e documentazione: a tale richiesta ADR ha dato puntuale riscontro il 28 luglio successivo.</p> <p>ART ha poi convocato ADR in audizione il 6 settembre 2022 ed in tale sede ha chiesto ulteriori informazioni che ADR ha trasmesso il 20 settembre successivo. Il 13 ottobre 2022, ART ha emesso le proprie Risultanze Istruttorie contenenti il provvedimento ordinatorio, ai sensi dell'articolo 76, comma 4, del D.L.n.1/2012, concernente lo svolgimento di un supplemento di consultazione con gli utenti degli scali dallo stesso gestiti in riferimento alla classificazione dei voli aventi destinazione Regno Unito come extra-UE, nonché alla rideterminazione della misura dei relativi diritti di imbarco conformemente alla esatta allocazione dei volumi di traffico collegati come risultanti dalla predetta classificazione.</p> <p>In ossequio a quanto richiesto da ART con le proprie Risultanze Istruttorie, ADR ha comunicato ad utenza ed ART stessa che durante l'audizione pubblica con l'utenza aeroportuale convocata per il 31 gennaio 2023 in via telematica ed eventuale presenza saranno presentati (i) gli aggiornamenti tariffari relativi all'annualità 2023 e (ii) metodo e relativi calcoli che portano alla rideterminazione della misura del servizio di imbarco per i passeggeri aventi destinazioni UK.</p>			
<b>Autorità per la regolazione dei trasporti - sistemi tariffari</b>	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
<p>ADR ha impugnato avanti al TAR del Lazio la delibera n. 118 del 1° agosto 2019 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART") avente ad oggetto «Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 - Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017», eccettuando l'insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR. Infatti, per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma «in deroga» è un sistema di tariffazione "pluriennale", con modalità di aggiornamento "valide per l'intera durata del rapporto" concessorio.</p> <p>Con motivi aggiunti, in data 15 ottobre 2020, ADR ha impugnato anche la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha concluso il procedimento ed ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera stessa, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei diritti stessi anche con riferimento ai gestori, quali ADR, che operano sulla base di un contratto di programma in deroga.</p> <p>Il 20 maggio 2021, l'ART ha pubblicato la Delibera n. 68/2021 con cui ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino - ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sarebbero state suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario.</p> <p>In ragione dell'intervenuta pubblicazione della delibera di cui sopra, all'udienza del 9 giugno 2021, il Collegio, viste le istanze di parte, ha rinviato entrambe le cause a data da destinarsi.</p> <p>In virtù di quanto previsto nella Delibera n. 68/2021, l'11 agosto 2021, ADR ha stipulato con il proprio concedente (ENAC), un apposito atto aggiuntivo, con il quale ha positivamente definito le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017 tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normative del Contratto di Programma, senza con ciò rinunciare alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020.</p> <p>Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16 dicembre 2021, in risposta alla richiesta di ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto, ad avviso dell'Autorità, l'atto aggiuntivo presentava criticità sostanziali e avrebbe dovuto essere recepito in un DPCM.</p> <p>ADR ha quindi notificato, in data 14 febbraio 2022, un ricorso al TAR Lazio avverso tale diniego, chiedendo al Giudice Amministrativo di annullare il diniego di avvio della consultazione, segnalando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto con ENAC. Successivamente, ADR ha notificato un secondo ricorso al TAR Lazio avverso una nota del 13 febbraio 2022 con cui ENAC ha inviato ad ADR una nuova proposta di atto aggiuntivo, disconoscendo la validità e l'efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto l'11 agosto 2021.</p>			

Ambito	Scalo	Norma Di Riferimento	Impatti Sul Business Di Adr
<p>Anche in tale ricorso, ADR ha evidenziato la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto.</p> <p>Il TAR Lazio ha fissato l'udienza relativa al primo ricorso avverso ART al 20 luglio 2022, data poi posticipata al 23 novembre 2022. In relazione al secondo ricorso verso la nota ENAC del 13 febbraio 2022 non è invece stata ancora fissata una data di udienza.</p> <p>Essendole stato precluso l'avvio della consultazione richiesto in data 13 dicembre 2021, il 15 febbraio 2022 ADR ha presentato ad ART istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 a valere sull'annualità 2022 limitatamente al periodo strettamente necessario per la revisione degli stessi per il nuovo periodo regolatorio riservandosi di prevedere successivamente i necessari meccanismi di conguaglio, come peraltro previsto anche nella delibera n.68/2021.</p> <p>Il 18 febbraio 2022, ART ha risposto invitando ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza nei termini descritti, riservandosi il diritto di effettuare le valutazioni di propria competenza a valle dell'esito delle consultazioni. Queste ultime si sono svolte il 28 febbraio 2022 con una previsione tariffaria per il 2022 in continuità con quella in vigore, come peraltro già previsto nella dinamica tariffaria presentata all'ART a metà dicembre 2021 e coerentemente con l'intenzione, già prospettata al mercato, di promuovere una proposizione tariffaria orientata alla stabilità e supportata da regole certe.</p> <p>ART, a maggio 2022, ha quindi pubblicato la Delibera n. 80, con la quale ha rinviato l'entrata in vigore della Delibera 136/2020 e, al contempo, ha avviato una consultazione su nuovi modelli regolatori - da emanare in sostituzione dei modelli emanati proprio con la Delibera 136/2020.</p> <p>ADR ha partecipato alla consultazione, fornendo i suoi commenti ma, al contempo, espressamente riservandosi l'eventuale impugnazione della delibera finale con cui ART emanerà i nuovi modelli elaborati.</p> <p>ART ha quindi ulteriormente prorogato il termine per la pubblicazione di tale delibera finale, da ultimo fissandolo al 20 marzo 2023, e rinviando di conseguenza anche l'entrata in vigore della Delibera 136/2020 al 1° aprile 2023 (i cui modelli saranno sostituiti da quelli in via di emanazione).</p> <p>ADR, essendole ancora preclusa la proposta di una consultazione di periodo, stante anche l'assenza di decisioni in sede giudiziale, ha proposto ad ART la proroga delle tariffe attuali anche all'annualità 2023, con espressa salvezza dei suoi diritti nei giudizi in corso. ART ha invitato ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza in merito alla proroga delle tariffe e tali consultazioni hanno visto una prima riunione in data 31 gennaio 2023.</p> <p>Nel corso di tale riunione, ADR ha comunicato che il 13 febbraio è la data ultima per ricevere commenti finali dell'utenza sulla proposta tariffaria e che, successivamente a tale data, comunicherà alle parti la conclusione della consultazione.</p> <p>In data 23 novembre 2022 si è svolta l'udienza relativa al ricorso di ADR avverso il rifiuto di assenso all'avvio della consultazione dell'utenza comunicato da ART il 16 dicembre 2021. L'udienza è stata poi nuovamente posta in calendario, per autonoma decisione del TAR Lazio, il 22 febbraio 2023. In tale data si è tenuta l'udienza e il TAR Lazio ha trattenuto in decisione il ricorso.</p>			
<b>Inquinamento Acustico</b>	CIA	DM n. 345/2018 Approvazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore	Limitazione del numero di voli in partenza e in arrivo
<p>La limitazione di massimo n. 65 movimenti/giorno è entrata a regime e viene comunque rispettata secondo le regole del Piano antirumore, anche se la riduzione non ha ancora effetti nei confronti dei. I soli operatori Cargo che- per effetto di una disposizione ENAC del 9 giugno 2022 ed una successiva del 18 ottobre 2022 (entrambe oggetto di impugnativa da parte del vettore Ryanair)-) - hanno continuato a mantenere, per la stagione Winter 2022-2023 e per la Summer 2022-2023, il numero di slot previsto prima della riduzione disposta dal DM 345/18. Conseguentemente gli operatori di voli di linea passeggeri hanno subito una limitazione pro-quota più elevata, dovendo garantire il rispetto dei 65 movimenti giornalieri.</p>			
<b>Servizi Di Assistenza A Terra - Limitazioni</b>	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
<p>Con tale provvedimento ENAC ha confermato la limitazione all'accesso del mercato dell'Handling per la Categoria 3 (assistenza bagagli) e la Categoria 5 (assistenza operazioni in pista, esclusa la sottocategoria 5.7) a n. 3 prestatori di servizi a terzi e a n. 2 auto-produttori.</p> <p>La limitazione decorrerà dal 18 maggio 2023 (senza soluzione di continuità con la precedente oggi in vigore) per la durata di 7 anni.</p> <p>ADR ha avviato le attività per l'espletamento delle procedure di gara previste dal D.lgs. n. 18/99 per l'individuazione sia dei prestatori che degli auto-produttori che potranno accedere al mercato così limitato.</p> <p>Il bando della gara di selezione per i prestatori è stato pubblicato in data 18 novembre 2022 e le offerte dovranno pervenire entro il 9 gennaio 2023 la gara è in corso.</p>			
<b>Appalti Pubblici</b>	FCO-CIA	D.L. 73/2021 (c.d. Decreto Sostegni bis).	Disposizioni in materia di appalti pubblici.
<p>Il Decreto ha introdotto un meccanismo di compensazione per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti di lavori in corso di esecuzione al 25 luglio 2021. Il meccanismo è stato esteso al secondo semestre dell'anno 2021 ad opera della Legge n. 234/2021 (Legge di Bilancio 2022). Con successivi DM dell'11.11.2021 e del 4.04.2022, il MIMS ha effettuato la rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi, rispettivamente, nel primo e nel secondo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi.</p>			
<b>Appalti Pubblici</b>	FCO-CIA	D.L. 4/2022 (c.d. Decreto Sostegni ter).	Disposizioni in materia di appalti pubblici.
<p>Il Decreto ha previsto, fino al 31 dicembre 2023, in relazione alle procedure di affidamento dei contratti pubblici avviate successivamente al 27 gennaio 2022, l'applicazione delle seguenti misure, in parziale deroga all'art. 106 del Codice dei Contratti Pubblici:</p> <p>a) inserimento obbligatorio, nei documenti di gara iniziali, delle clausole di revisione dei prezzi previste dall'articolo 106, comma 1, lettera a), primo periodo, del Codice dei Contratti Pubblici;</p> <p>b) per i contratti relativi ai lavori, compensazione, in aumento o in diminuzione, in caso di variazioni dei prezzi dei singoli materiali da costruzione eccedenti il 5% rispetto al prezzo rilevato nell'anno di presentazione dell'offerta e, comunque, in misura pari all'80% di detta eccedenza. Entro il 31 marzo e il 30 settembre di ciascun anno, il MIMS rileva con proprio decreto le variazioni percentuali dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi relative a ciascun semestre.</p>			

**Appalti Pubblici** FCO-CIA D.L. 50/2022 (c.d. Decreto Aiuti) Disposizioni in materia di appalti pubblici

Il Decreto integra e modifica il quadro normativo di sostegno alle imprese finora delineato dal Governo in risposta alla crisi economica conseguente, prima, alla pandemia da Covid-19 e, dopo, al conflitto in Ucraina.

In particolare, l'art. 26 del Decreto ha previsto, per appalti di lavori aggiudicati sulla base di offerte pervenute entro il 31.12.2021, un meccanismo di aggiornamento dei prezzi utilizzati.

I maggiori importi derivanti dall'applicazione dei prezzi aggiornati sono riconosciuti per tutte le lavorazioni eseguite nel 2022 al netto dei ribassi formulati in sede di offerta e nella misura del 90%.

In sede di conversione del Decreto, ad opera della Legge n. 91 del 15.07.2022, è stata inserita una disposizione relativa alle modalità di applicazione del meccanismo di adeguamento previsto dal Decreto da parte dei soggetti operanti nei settori speciali.

**Appalti Pubblici** FCO-CIA Legge di bilancio 2023 Disposizioni in materia di appalti pubblici.

La Legge di Bilancio 2023 proroga il meccanismo di determinazione dei maggiori importi derivanti dall'applicazione dei prezzi aggiornati, come previsto dal cd. Decreto Aiuti per l'anno 2022 al netto del ribasso e nella misura del 90%, anche per tutte le lavorazioni eseguite o contabilizzate, ovvero annotate nel libretto delle misure, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2023 e il 31 dicembre 2023.

Con la stessa Legge di Bilancio 2023 si estende inoltre il meccanismo di determinazione dei maggiori importi derivanti dall'applicazione dei prezzi aggiornati, come previsto dal cd. Decreto Aiuti per l'anno 2022 al netto del ribasso ma nella misura più ridotta dell'80%, anche per tutte le lavorazioni eseguite o contabilizzate, ovvero annotate nel libretto delle misure, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2023 e il 31 dicembre 2023.

**Responsabilità Amministrativa Degli Enti Ai Sensi Del D. Lgs. 231/2001**

Legge 9 marzo 2022 n. 22.

Legge 23 dicembre 2021 n. 238.

Legge 28 marzo 2022, n. 25.

D. Lgs. 184/2021.

- Inserimento nel D. Lgs. n. 231/2001 tra i reati presupposto che possono determinare responsabilità amministrativa degli enti dei delitti contro il patrimonio culturale di cui all'art. 25-septiesdecies e dei delitti di riciclaggio di beni culturali e devastazione e saccheggio di beni culturali e paesaggistici di cui all'art. 25-duodevices.
- modifica di una serie di reati presupposto ex D. Lgs. n. 231/2001, tra cui delitti informatici, delitti contro la personalità individuale e illeciti di abuso di mercato;
- modifica di alcuni articoli del Codice penale ivi compresi gli artt. 316-bis, 316-ter, 640-bis. Inserimento nel D. Lgs. n. 231/2001 tra i reati presupposto che possono determinare responsabilità amministrativa degli enti dei Delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti (art. 25 octies-1).

ADR S.p.A. ha aggiornato il proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. n. 231/2001 adeguandolo alle novità normative intervenute



## 5.2 Performance economica, patrimoniale e finanziaria

### 5.2.1 Premessa

Ai fini comparativi si segnala che l'esercizio 2021 posto a confronto prevedeva, a far data dal 1° luglio, l'inclusione nel perimetro di consolidamento delle società Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l. Inoltre, sempre nel 2021, la società ADR Ingegneria S.p.A. ha avviato la sua attività operativa dal 1° marzo tramite l'affitto di ramo d'azienda contrattualizzato con la società del Gruppo Atlantia Spea Engineering S.p.A., ramo specia-

lizzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

Da ultimo si segnala che in data 26 luglio 2022 ADR ha acquisito inoltre da Finlombarda S.p.A. e da Interfina S.r.l. le quote da queste detenute nel capitale di Fiumicino Energia S.r.l., rispettivamente pari all'11,25% e all'1,61%; a seguito di tali operazioni, la partecipazione di ADR nella società risulta pari al 100%.



### 5.2.2 Gestione economica consolidata

TABELLA 18 - Conto economico consolidato riclassificato

Migliaia di euro	2022	2021	Delta	Delta%
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	643.727	296.866	346.861	116,8%
<i>Ricavi aviation</i>	457.023	198.117	258.906	130,7%
<i>Ricavi non aviation</i>	186.704	98.749	87.955	89,1%
Ricavi per servizi di costruzione	144.091	104.783	39.308	37,5%
Altri ricavi operativi	20.019	231.846	(211.827)	(91,4%)
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>807.837</b>	<b>633.495</b>	<b>174.342</b>	<b>27,5%</b>
Costi esterni gestionali	(173.583)	(134.327)	(39.256)	29,2%
Costi totali dei servizi di costruzione	(136.454)	(101.830)	(34.624)	34,0%
Canoni concessori	(26.352)	(10.034)	(16.318)	162,6%
Costo del personale netto	(173.572)	(121.434)	(52.138)	42,9%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	1.770	(4.573)	6.343	(138,7%)
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>	<b>(508.191)</b>	<b>(372.198)</b>	<b>(135.993)</b>	<b>36,5%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>299.646</b>	<b>261.297</b>	<b>38.349</b>	<b>14,7%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(111.643)	(105.463)	(6.180)	5,9%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(56.098)	(201.696)	145.598	(72,2%)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>131.905</b>	<b>(45.862)</b>	<b>177.767</b>	<b>(387,6%)</b>
Proventi (oneri) finanziari	(63.944)	(62.161)	(1.783)	2,9%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(1.398)	(1.385)	(13)	0,9%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>66.563</b>	<b>(109.408)</b>	<b>175.971</b>	<b>(160,8%)</b>
Imposte	(21.504)	71.450	(92.954)	(130,1%)
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>	<b>83.017</b>	<b>(218,7%)</b>
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>	<b>83.017</b>	<b>(218,7%)</b>
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	0	77	(77)	(100,0%)
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO</b>	<b>45.059</b>	<b>(38.035)</b>	<b>83.094</b>	<b>(218,5%)</b>

## Ricavi

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 643,7 milioni di euro, si incrementano del 116,8% essenzialmente per effetto della espansione delle attività aviation (+130,7%), dovuta alla consistente ripresa dei volumi di traffico, non essendo intervenute variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento dell'89,1%, ha beneficiato dell'incremento del traffico passeggeri; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 144,1 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto al 2021, di 39,3 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi, pari a 20,0 milioni di euro, si decrementano di 211,8 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto che però includeva l'iscrizione, per 219,2 milioni di euro, del sussidio straordinario che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, aveva destinato al settore aeroportuale a fronte delle perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19. Tale riduzione è stata solo in parte compensata dall'inclusione nel perimetro di consolidamento, a partire dal secondo semestre 2021, della società Leonardo Energia, a cui fa capo la gestione della centrale di cogenerazione, che nel 2022 ha incrementato i proventi da cessione alla rete della energia elettrica prodotta dalla centrale.

## Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 173,6 milioni di euro e registrano un incremento di 39,3 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto legato principalmente alla piena ripresa delle funzionalità aeroportuali, nonché all'aumento dei costi per manutenzioni e dei costi di approvvigionamento energetico.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 136,5 milioni di euro, sono aumentati di 34,6 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 correlato all'andamento del traffico, ammonta a 26,4 milioni di euro, in aumento, rispetto al 2021, di 16,3 milioni di euro.

Il Costo del personale netto<sup>15</sup> risulta pari a 173,6 milioni

di euro, con un incremento del 42,9% (+52,1 milioni di euro), correlato alla crescita del volume delle attività gestite, con un conseguente progressivo azzeramento del ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS) e incremento degli organici a tempo determinato, nonché alle maggiori competenze dell'esercizio correlate ai sistemi di incentivazione variabile; tale andamento è stato parzialmente compensato dai minori oneri per incentivi all'esodo.

Gli (Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri sono pari a +1,8 milioni di euro per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti a seguito dell'esito favorevole di contenziosi in materia tributaria e giuslavoristica, parzialmente compensato dagli accantonamenti dell'esercizio (-4,6 milioni di euro di accantonamenti netti effettuati nel 2021).

## Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 299,6 milioni di euro, in aumento di 38,3 milioni di euro rispetto al 2021. Depurando l'EBITDA dell'esercizio a confronto dell'iscrizione, per 219,2 milioni di euro, del citato sussidio del Governo italiano, il Margine operativo lordo (EBITDA) risulterebbe aumentato di 257,5 milioni di euro.

## Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 111,6 milioni di euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale, di cui è titolare la Capogruppo ADR. L'incremento di 6,2 milioni di euro rispetto al 2021 è attribuibile all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture.

## Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti correttivi

Tale voce, pari a complessivi 56,1 milioni di euro (201,7 milioni di euro nell'esercizio confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 57,0 milioni di euro (64,7 milioni di euro nell'esercizio a confronto), in riduzione di 7,7 milioni di euro attribuibile all'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi che ha determinato un minore impatto sull'accantonamento del 2022, effetto parzialmente compensato dall'aggiornamento della stima dei costi degli

interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale aggiornato;

- riassorbimento del fondo svalutazione crediti per 0,9 milioni di euro rispetto ad un accantonamento per 137,0 milioni di euro nel 2021 sul quale avevano inciso le accresciute valutazioni di rischio sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

## Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 131,9 milioni di euro (-45,9 milioni di euro nel 2021).

## Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti sono pari a 63,9 milioni di euro e si incrementano di 1,8 milioni di euro rispetto al 2021.

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

Tale voce è pari a -1,4 milioni di euro e include per -1,1 milioni di euro la svalutazione della partecipazione nella collegata SPEA Engineering S.p.A. (-1,4 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e per -0,3 milioni di euro la svalutazione della partecipazione nella società a controllo congiunto Urban V.

## Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Al netto di un carico fiscale stimato per imposte correnti e differite pari a 21,5 milioni di euro (impatto positivo per 71,5 milioni di euro nel 2021), il Gruppo ADR ha conseguito, nel 2022, un risultato economico pari a +45,1 milioni di euro contro una perdita netta di 38,0 milioni di euro del 2021.

TABELLA 19 - Conto economico complessivo consolidato

Migliaia di euro	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	100.982	42.133
Effetto fiscale	(24.235)	(10.112)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(26)	9
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>76.721</b>	<b>32.030</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	1.624	(427)
Effetto fiscale	(390)	103
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	(13.020)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>1.234</b>	<b>(13.344)</b>
<b>RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>4.883</b>	<b>3.224</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>82.838</b>	<b>21.910</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>127.897</b>	<b>(16.048)</b>
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	127.897	(16.125)
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	77

<sup>15</sup> Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

## 5.2.3 Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

TABELLA 20 – Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

Migliaia di euro	31.12.2022	31.12.2021	Delta	
Immobilizzazioni immateriali	2.546.612	2.502.720	43.892	
Immobilizzazioni materiali	52.687	50.898	1.789	
Immobilizzazioni finanziarie	19.430	19.954	(524)	
Attività per imposte anticipate	39.775	90.451	(50.676)	
Altre attività non correnti	461	470	(9)	
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>	<b>2.658.965</b>	<b>2.664.493</b>	<b>(5.528)</b>
Attività commerciali	214.068	192.202	21.866	
Altre attività correnti	36.658	265.341	(228.683)	
Attività per imposte correnti	23.061	73.735	(50.674)	
Passività commerciali	(188.923)	(140.513)	(48.410)	
Altre passività correnti	(186.833)	(148.066)	(38.767)	
Passività per imposte correnti	(13.486)	(7.521)	(5.965)	
<b>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>(115.455)</b>	<b>235.178</b>	<b>(350.633)</b>
Fondi per benefici per dipendenti	(1.501)	(975)	(526)	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(76.548)	(55.138)	(21.410)	
Altri fondi per rischi ed oneri	(5.998)	(4.923)	(1.075)	
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>	<b>(84.047)</b>	<b>(61.036)</b>	<b>(23.011)</b>
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>	<b>(199.502)</b>	<b>174.142</b>	<b>(373.644)</b>
Passività non correnti	(188.880)	(196.618)	7.738	
<b>E</b>	<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>(188.880)</b>	<b>(196.618)</b>	<b>7.738</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>2.270.583</b>	<b>2.642.017</b>	<b>(371.434)</b>
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.096.177	966.971	129.206	
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	2.795	(2.795)	
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.096.177</b>	<b>969.766</b>	<b>126.411</b>
Passività finanziarie non correnti	1.892.036	2.261.910	(369.874)	
Altre attività finanziarie non correnti	(17.429)	(718)	(16.711)	
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>1.874.607</b>	<b>2.261.192</b>	<b>(386.585)</b>
Passività finanziarie correnti	382.674	76.375	306.299	
Attività finanziarie correnti	(1.082.875)	(665.316)	(417.559)	
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(700.201)</b>	<b>(588.941)</b>	<b>(111.260)</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>1.174.406</b>	<b>1.672.251</b>	<b>(497.845)</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>2.270.583</b>	<b>2.642.017</b>	<b>(371.434)</b>

### Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2022 è pari a 2.659,0 milioni di euro e si decrementa di 5,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 principalmente per l'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+43,9 milioni di euro), in relazione agli investimenti dell'esercizio (160,6 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (100,6 milioni di euro) e dalla riclassifica tra le "Altre attività finanziarie non correnti" del diritto di subentro riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che trova la sua prima applicazione nel 2022 per l'entrata in esercizio nel mese di maggio del nuovo molo di imbarco A, la cui componente infrastrutturale è dotata di una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale (+15,9 milioni di euro);
- decremento delle immobilizzazioni finanziarie di 0,5 milioni di euro per effetto dell'iscrizione della partecipazione in UrbanV S.p.A. (+0,9 milioni di euro) e dalla valutazione dell'esercizio della stessa UrbanV S.p.A. (-0,3 milioni di euro) e della collegata Spea Engineering S.p.A. (-1,2 milioni di euro) con il metodo del patrimonio netto;
- diminuzione delle attività per imposte anticipate (-50,7 milioni di euro), sostanzialmente in relazione all'andamento del fair value degli strumenti derivati e al decremento delle imposte anticipate stanziata a fronte delle perdite fiscali pregresse per la quota parte trasferita al consolidato fiscale e remunerata nel 2022.

### Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 115,5 milioni di euro, in diminuzione di 350,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 214,1 milioni di euro e si incrementano di 21,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 essenzialmente per effetto del sensibile incremento dei volumi di attività verificatosi in particolare nella seconda parte dell'anno.
- Le altre attività correnti si decrementano per 228,7 milioni di euro sostanzialmente in relazione all'incasso (per complessivi 219,2 milioni di euro) del

ristoro COVID-19, di cui alla L. 178/20, iscritto nel bilancio 2021, e dei crediti IVA per 7,6 milioni di euro.

- Le Attività per imposte correnti si riducono di 50,7 milioni di euro per l'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti, e per la stima del carico fiscale IRES dell'esercizio.
- Le Passività commerciali si incrementano di 48,4 milioni di euro per effetto dei maggiori debiti commerciali verso fornitori per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente e dell'incremento degli anticipi ricevuti dai clienti.
- Le Altre passività correnti aumentano complessivamente di 38,8 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto combinato di:
  - un incremento dei debiti verso il personale di 11,7 milioni di euro e dei Debiti verso istituti previdenziali e di sicurezza sociale di 4,4 milioni di euro derivanti principalmente dall'accertamento delle competenze dell'esercizio correlate ai sistemi di incentivazione variabile e dal progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali;
  - un incremento del debito per canone concessorio di 14,4 milioni di euro in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2021 e della prima rata 2022;
  - un incremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 3,6 milioni di euro, quale riflesso del correlato effetto dell'andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori. Su tale tipologia di addebiti, ADR intermedia la riscossione delle addizionali, riversandole ai beneficiari finali nel mese successivo a quello di incasso;
  - incremento dei debiti per depositi cauzionali per 3,1 milioni di euro.
- Le passività per imposte correnti aumentano di 6,0 milioni di euro per effetto della stima del carico fiscale IRAP dell'esercizio.

TABELLA 21 – Quota corrente fondi e passività non correnti

Migliaia di euro	31.12.2022	31.12.2021	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	13.519	15.185	(1.666)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	233.978	216.871	17.107
Altri fondi per rischi e oneri	22.479	24.612	(2.133)
<b>TOTALE</b>	<b>269.976</b>	<b>256.668</b>	<b>13.308</b>
di cui:			
— Quota corrente	84.047	61.036	23.011
— Quota non corrente <sup>14</sup>	185.929	195.632	(9.703)

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, si incrementa di 17,1 milioni di euro, rispetto al saldo di fine 2021, per effetto degli accantonamenti dell'esercizio, che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel piano aziendale aggiornato, parzialmente compensati dagli utilizzi operativi.

Gli altri fondi per rischi ed oneri si riducono di 2,1 milioni per effetto sostanzialmente dei riassorbimenti netti di cui si è detto nel commento al conto economico.

### Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.270,6 milioni di euro al 31 dicembre 2022, in riduzione di 371,4 milioni di euro rispetto al 2021.

### Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.096,2 milioni di euro e si incrementa di 129,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 essenzialmente per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (+127,9 milioni di euro), su cui ha inciso sostanzialmente la variazione positiva del fair value dei derivati (+76,7 milioni di euro, al netto dell'effetto fiscale).

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi si azzerava rispetto al 31 dicembre 2021 a seguito dell'acquisto, in data 26 luglio 2022, da parte di ADR delle quote detenute nel capitale di Fiumicino Energia S.r.l. da Finlombarda S.p.A. e Interfina S.r.l. (rispettivamente pari all'11,25% e all'1,61%); a seguito di tali operazioni, la partecipazione di ADR nella società risulta infatti essere pari al 100%.

### Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 si è attestato a 1.174,4 milioni di euro, in riduzione di 497,8 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 principalmente per l'incasso del contributo pubblico a valere sul "fondo danni COVID" di cui si è detto, per la variazione positiva di fair value dei contratti derivati di Interest Rate Swap Forward Starting di pre-hedge per 91 milioni di euro, nonché grazie al miglioramento dei risultati di gestione.

TABELLA 22 - Indebitamento finanziario netto consolidato

Migliaia di euro	31.12.2022	31.12.2021	Delta
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>1.892.036</b>	<b>2.261.910</b>	<b>(369.874)</b>
Prestiti obbligazionari	1.273.005	1.521.416	(248.411)
Finanziamenti a medio-lungo termine	617.214	656.360	(39.146)
Strumenti finanziari - derivati	0	81.230	(81.230)
Altre passività finanziarie non correnti	1.817	2.904	(1.087)
<b>Altre attività finanziarie non correnti</b>	<b>(17.429)</b>	<b>(718)</b>	<b>(16.711)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>1.874.607</b>	<b>2.261.192</b>	<b>(386.585)</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>382.674</b>	<b>76.375</b>	<b>306.299</b>
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	298.764	37.903	260.861
Strumenti finanziari derivati	83.910	38.472	45.438
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>(1.082.875)</b>	<b>(665.316)</b>	<b>(417.559)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(1.024.985)	(661.640)	(363.345)
Altre attività finanziarie correnti	(57.890)	(3.676)	(54.214)
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(700.201)</b>	<b>(588.941)</b>	<b>(111.260)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>1.174.406</b>	<b>1.672.251</b>	<b>(497.845)</b>

### Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 1.874,6 milioni di euro e diminuisce di 386,6 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (1.273,0 milioni di euro) registrano un decremento di 248,4 milioni di euro, attribuibile principalmente alla riclassifica a breve termine della Tranche A4, nonché agli effetti della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 617,2 milioni di euro, si riducono di 39,1 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve delle quote capitale scadenti entro dodici mesi dei finanziamenti CDP e BEI.

Gli Strumenti finanziari - derivati si azzerano a seguito della riclassifica a breve termine del Cross Currency Swap di copertura del prestito obbligazionario A4 in sterline (81,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

Le Altre attività finanziarie non correnti si incrementano di 16,7 milioni di euro principalmente per l'iscrizione del diritto di subentro legato agli investimenti ultimati relativi all'area di imbarco A aventi vita utile regolatoria superiore alla durata residua della concessione aeroportuale (+15,9 milioni di euro).

### Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una posizione di disponibilità netta pari a 700,2 milioni di euro, in aumento di 111,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 in relazione ai seguenti andamenti:

- aumento della Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine (260,9 milioni di euro), conseguente alla riclassifica a breve delle quote dei finanziamenti CDP e BEI e della Tranche A4 dei prestiti obbligazionari per complessivi 292,7 milioni di euro, in parte compensata dall'adeguamento della Tranche A4 al cambio di fine esercizio e dei rimborsi dei finanziamenti dell'anno;
- incremento delle passività per strumenti finanziari derivati per 45,4 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve del Cross Currency Swap di copertura del prestito obbligazionario A4 in sterline (+83,7 milioni di euro), parzialmente bilanciata dall'azzeramento del saldo negativo e dalla riclassifica, tra le Altre attività finanziarie correnti, del fair value dei tre contratti di Interest Rate Swap forward starting stipulati nel 2018 e aventi un nozionale di 300,0 milioni di euro, che avevano un valore negativo (-38,2 milioni di euro) al 31.12.2021;

<sup>14</sup> Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 2.951 mila euro al 31.12.2022 e 986 mila euro al 31.12.2021.

- aumento delle Altre attività finanziarie correnti per 54,2 milioni di euro in relazione all'incremento del fair value positivo dei contratti di interest rate swap di tipo forward starting per complessivi 52,8 milioni di euro. Tale importo è relativo per 21,5 milioni di euro all'incremento del fair value positivo dei due contratti stipulati nel 2021 e aventi un nozionale complessivo di 100 milioni di euro, e per 31,3 milioni di euro all'iscrizione del fair value positivo al 31.12.2022 dei tre contratti di cui al punto precedente;
- maggiori disponibilità liquide e mezzi equivalenti per 363,3 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incasso del ristoro COVID-19 (+219,2 milioni di euro) e del miglioramento dei risultati della gestione.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.375,0 milioni di euro, composta da:

- 1.025,0 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;

- 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, con possibilità di estensione fino a ulteriori due anni.

Al 31 dicembre 2022, il 44% 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"<sup>15</sup>.

Al 31 dicembre 2022:

- la vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario è pari a cinque anni e due mesi;
- l'indebitamento finanziario è espresso per il 91% circa a tasso fisso, senza considerare i derivati di tipo interest rate swap forward starting detenuti a fronte di nuovo debito da assumere altamente probabile.



TABELLA 23 - Rendiconto finanziario consolidato

Migliaia di euro	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	111.643	105.463
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.964	64.661
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.646	44
Variazione altri fondi	(2.598)	(4.731)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.398	1.385
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	24.508	(12.552)
Altri costi (ricavi) non monetari	13.586	11.799
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	352.598	(214.056)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>604.804</b>	<b>(85.945)</b>
Investimenti in attività materiali (*)	(13.704)	(12.418)
Investimenti in attività immateriali (**)	(160.567)	(117.688)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(41.080)	(47.576)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(2.386)	0
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	0	(13.451)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	1.012	4.800
Variazione netta delle altre attività non correnti	9	23
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(216.716)</b>	<b>(186.310)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari	0	491.643
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(400.001)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(17.885)	(212.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(3.833)	(42.050)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(3.025)	(426)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(24.743)</b>	<b>(163.334)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>363.345</b>	<b>(435.589)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	661.640	1.097.229
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	1.024.985	661.640

TABELLA 24 - Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

Migliaia di euro	2022	2021
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	(57.850)	3.396
Interessi attivi incassati	2.266	84
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	54.462	50.041

<sup>15</sup> Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale (per il prestito obbligazionario A4, in sterline, tale valore nominale è pari a 325 milioni di euro, al tasso di cambio dei cross currency swap).

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 348 mila euro nel 2022 e per 280 mila euro nel 2021.

(\*\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 825 mila euro nel 2022 e per 134 mila euro nel 2021.

Nel 2022, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 604,8 milioni di euro, con un incremento di 690,7 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per l'andamento favorevole del capitale circolante, che riflette l'incasso, per 219,3 milioni di euro, del ristoro COVID-19 di cui si è detto e l'incasso netto dei crediti per tassazione consolidata.

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 216,7 milioni di euro.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 24,7 milioni di euro per effetto principalmente del rimborso delle quote capitale dovute nel periodo sui finanziamenti BEI e CDP per complessivi 17,9 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, positivo per 363,3 milioni di euro, ha incrementato le disponibilità liquide a fine esercizio a 1.025,0 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 661,6 milioni di euro.

### 5.2.4 Andamento economico e finanziario ADR S.p.A.

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

TABELLA 25 – Conto economico riclassificato

Migliaia di euro	2022	2021	Delta	Delta %
<b>Ricavi da gestione aeroportuale di cui:</b>	<b>640.739</b>	<b>289.066</b>	<b>351.673</b>	<b>121,7%</b>
Ricavi aviation	457.026	198.090	258.936	130,7%
Ricavi non aviation	183.713	90.976	92.737	101,9%
Ricavi per servizi di costruzione	149.099	98.581	50.518	51,2%
Altri ricavi operativi	10.807	228.595	(217.788)	(95,3%)
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>800.645</b>	<b>616.242</b>	<b>184.403</b>	<b>29,9%</b>
Costi esterni gestionali	(260.493)	(187.745)	(72.748)	38,7%
Costi totali dei servizi di costruzione	(149.100)	(98.872)	(50.228)	50,8%
Canoni concessori	(26.352)	(10.034)	(16.318)	162,6%
Costo del personale netto	(91.650)	(67.640)	(24.010)	35,5%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	1.899	(3.582)	5.481	(153,0%)
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>	<b>(525.696)</b>	<b>(367.873)</b>	<b>(157.823)</b>	<b>42,9%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>274.949</b>	<b>248.369</b>	<b>26.580</b>	<b>10,7%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(108.844)	(103.034)	(5.810)	5,6%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(55.746)	(202.865)	147.119	(72,5%)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>110.359</b>	<b>(57.530)</b>	<b>167.889</b>	<b>(291,8%)</b>
Proventi (oneri) finanziari	(64.680)	(62.070)	(2.610)	4,2%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>45.679</b>	<b>(119.600)</b>	<b>165.279</b>	<b>(138,2%)</b>
Imposte	(14.938)	74.732	(89.670)	(120,0%)
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>30.741</b>	<b>(44.868)</b>	<b>75.609</b>	<b>(168,5%)</b>
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0,0%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>30.741</b>	<b>(44.868)</b>	<b>75.609</b>	<b>(168,5%)</b>

I Ricavi di ADR S.p.A. si sono incrementati complessivamente del 29,9% rispetto all'esercizio a confronto. In particolare, le attività aviation hanno registrato un incremento del 130,7%, per effetto della consistente ripresa dei volumi di traffico, così come il comparto non aviation (+101,9%), per maggiori ricavi da sub-concessioni commerciali, ricavi da parcheggi e pubblicità.

I ricavi per servizi di costruzione registrano un incremento del 51,2% mentre gli altri ricavi operativi si riducono di 217,8 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto che includeva l'iscrizione, per 219,2 milioni di euro, del sussidio straordinario che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, aveva destinato al settore aeroportuale a fronte delle perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19.

I costi operativi netti aumentano del 42,9% rispetto all'esercizio a confronto con un incremento essenzialmente di tutte le sue componenti, legato alla piena ripresa delle funzionalità aeroportuali.

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 274,9 milioni di euro, in aumento di 26,6 milioni di euro rispetto al 2021. Depurando l'EBITDA dell'esercizio a confronto dell'iscrizione, per 219,2 milioni di euro, del citato sussidio del Governo italiano, il Margine operativo lordo (EBITDA) risulterebbe aumentato di 245,8 milioni di euro.

Gli accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi sono pari a 55,7 milioni di euro, in riduzione di 147,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente che

includeva un accantonamento al fondo svalutazione crediti per 137,0 milioni di euro sul quale avevano inciso le accresciute valutazioni di rischio sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 110,4 milioni di euro (+167,9 milioni di euro rispetto al 2021).

Gli oneri finanziari netti, pari a 64,7 milioni di euro, registrano un incremento rispetto al 2021 di 2,6 milioni di euro che riflette la svalutazione effettuata nell'esercizio della partecipazione nella collegata SPEA Engineering S.p.A (-1,2 milioni di euro).

Al netto del carico fiscale, ADR ha registrato nel 2022 un risultato economico positivo per 30,7 milioni di euro, rispetto ad una perdita netta di 44,9 milioni di euro del 2021.

TABELLA 26 – Conto economico complessivo

Migliaia di euro	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>30.741</b>	<b>(44.868)</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	100.982	42.134
Effetto fiscale	(24.235)	(10.112)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>76.747</b>	<b>32.022</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	853	(153)
Effetto fiscale	(205)	37
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	(13.020)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>648</b>	<b>(13.136)</b>
<b>RICLASSIFICA DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>4.883</b>	<b>3.224</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>82.278</b>	<b>22.110</b>
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO</b>	<b>113.019</b>	<b>(22.758)</b>

TABELLA 27 – Situazione patrimoniale riclassificata

Migliaia di euro		31.12.2022	31.12.2021	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	2.557.622	2.497.308	60.314
	Immobilizzazioni materiali	49.327	47.418	1.909
	Immobilizzazioni finanziarie	54.178	52.949	1.229
	Attività per imposte anticipate	43.185	91.685	(48.500)
	Altre attività non correnti	433	445	(12)
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>	<b>2.704.745</b>	<b>2.689.805</b>	<b>14.940</b>
	Attività commerciali	218.228	188.706	29.522
	Altre attività correnti	30.826	256.919	(226.093)
	Attività per imposte correnti	26.518	75.634	(49.116)
	Passività commerciali	(232.219)	(159.860)	(72.359)
	Altre passività correnti	(167.018)	(135.079)	(31.939)
	Passività per imposte correnti	(10.683)	(7.320)	(3.363)
<b>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>(134.348)</b>	<b>219.000</b>	<b>(353.348)</b>
	Fondi per benefici per dipendenti	(992)	(615)	(377)
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(72.518)	(53.287)	(19.231)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(4.704)	(3.531)	(1.173)
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>	<b>(78.214)</b>	<b>(57.433)</b>	<b>(20.781)</b>
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>	<b>(212.562)</b>	<b>161.567</b>	<b>(374.129)</b>
	Passività non correnti	(179.459)	(185.022)	5.563
<b>E</b>	<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>(179.459)</b>	<b>(185.022)</b>	<b>5.563</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>2.312.724</b>	<b>2.666.350</b>	<b>(353.626)</b>
	Capitale sociale	62.225	62.225	0
	Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	977.950	940.540	37.410
	Utili (perdita) dell'esercizio	30.741	(44.868)	75.609
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.070.916</b>	<b>957.897</b>	<b>113.019</b>
	Passività finanziarie non correnti	1.891.771	2.261.598	(369.827)
	Altre attività finanziarie non correnti	(17.429)	(718)	(16.711)
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>1.874.342</b>	<b>2.260.880</b>	<b>(386.538)</b>
	Passività finanziarie correnti	420.541	89.866	330.675
	Attività finanziarie correnti	(1.053.075)	(642.293)	(410.782)
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(632.534)</b>	<b>(552.427)</b>	<b>(80.107)</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>1.241.808</b>	<b>1.708.453</b>	<b>(466.645)</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>2.312.724</b>	<b>2.666.350</b>	<b>(353.626)</b>

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2022 è pari a 2.704,7 milioni di euro e si incrementa di 14,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2021, principalmente per effetto dell'incremento delle immobilizzazioni immateriali, pari a 60,3 milioni di euro, parzialmente compensato dalla riduzione delle attività per imposte anticipate per 48,5 milioni di euro legata alla variazione positiva del fair value dei derivati e al decremento delle imposte anticipate stanziata a fronte delle perdite fiscali pregresse per la quota parte trasferita al consolidato fiscale e remunerata nel 2022.

Il Capitale circolante risulta negativo per 134,3 milioni di euro e registra un decremento di 353,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto degli andamenti di seguito analizzati:

- le Attività commerciali sono pari a 218,2 milioni di euro e si incrementano di 29,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2021 essenzialmente per effetto del sensibile incremento dei volumi di attività verificatosi in particolare nella seconda parte dell'anno;
- le altre attività correnti si decrementano per 226,1 milioni di euro sostanzialmente in relazione all'incasso (per complessivi 219,2 milioni di euro) del ristoro COVID-19, di cui alla L. 178/20, iscritto nel bilancio 2021 e dei crediti IVA per 4,6 milioni di euro;
- le Attività per imposte correnti si riducono di 49,1 milioni di euro per l'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti e per la stima del carico fiscale IRES dell'esercizio;

- le Passività commerciali si incrementano di 72,4 milioni di euro per effetto dei maggiori debiti commerciali verso fornitori per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente e dell'incremento degli anticipi ricevuti dai clienti;
- le altre Passività correnti aumentano di 31,9 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 derivanti principalmente dall'accertamento delle competenze dell'esercizio correlate ai sistemi di incentivazione variabile e dal progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali;
- le passività per imposte correnti aumentano di 3,4 milioni di euro per effetto della stima del carico fiscale IRAP dell'esercizio.

Il capitale investito netto è pari a 2.312,7 milioni di euro al 31 dicembre 2022, in riduzione di 353,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

TABELLA 28 – Indebitamento finanziario netto

Migliaia di euro	31.12.2022	31.12.2021	Delta
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>1.891.771</b>	<b>2.261.598</b>	<b>(369.827)</b>
Prestiti obbligazionari	1.273.005	1.521.416	(248.411)
Finanziamenti a medio-lungo termine	617.214	656.360	(39.146)
Strumenti finanziari - derivati	0	81.230	(81.230)
Altre passività finanziarie non correnti	1.552	2.592	(1.040)
<b>Altre attività finanziarie non correnti</b>	<b>(17.429)</b>	<b>(718)</b>	<b>(16.711)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>1.874.342</b>	<b>2.260.880</b>	<b>(386.538)</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>420.541</b>	<b>89.866</b>	<b>330.675</b>
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	298.600	37.758	260.842
Strumenti finanziari - derivati	83.910	38.472	45.438
Altre passività finanziarie correnti	38.031	13.636	24.395
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>(1.053.075)</b>	<b>(642.293)</b>	<b>(410.782)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(995.185)	(638.617)	(356.568)
<b>Altre attività finanziarie correnti</b>	<b>(57.890)</b>	<b>(3.676)</b>	<b>(54.214)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(632.534)</b>	<b>(552.427)</b>	<b>(80.107)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>1.241.808</b>	<b>1.708.453</b>	<b>(466.645)</b>

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 si è attestato a 1.241,8 milioni di euro, rispetto alla fine del 2021 principalmente per l'incasso del contributo pubblico a valere sul "fondo danni COVID" di cui si è detto, per la variazione positiva di fair value dei contratti derivati di Interest Rate Swap Forward Starting di pre-hedge per 91 milioni di euro, nonché grazie al miglioramento dei risultati di gestione.

TABELLA 29 – Rendiconto finanziario

Migliaia di euro	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>30.741</b>	<b>(44.868)</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	108.844	103.034
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.637	65.915
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.459	24
Variazioni altri fondi	(2.333)	(3.903)
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	1.156	0
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	22.517	(13.135)
Altri costi (ricavi) non monetari	13.581	11.794
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	355.313	(221.004)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>587.915</b>	<b>(102.143)</b>
Investimenti in attività materiali (*)	(12.822)	(11.884)
Investimenti in attività immateriali (**)	(190.208)	(114.817)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(41.657)	(48.774)
Investimenti in partecipazioni	(2.385)	(24.056)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	16.028	13.334
Variazione netta delle altre attività non correnti	12	11
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(231.032)</b>	<b>(186.186)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari	0	491.643
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(400.001)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(17.885)	(212.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(3.800)	(42.462)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(3.025)	(426)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(24.710)</b>	<b>(163.746)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>332.173</b>	<b>(452.075)</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	624.981	1.077.056
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	957.154	624.981

TABELLA 30 – Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

Migliaia di euro	2022	2021
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	(60.058)	2.242
Interessi attivi incassati	2.423	84
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	54.462	50.042

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 246 mila euro nel 2022 e per 280 mila euro nel 2021;

(\*\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 27.102 mila euro nel 2022 e per 5.097 mila euro nel 2021.

## 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 31 – Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

IAP	Fonte/Modalità Di Calcolo
<b>Investimenti</b>	<p>Sono così determinati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ investimenti Attività materiali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nell'esercizio (vedi Nota 6.1 delle Note illustrative)</li> <li>+ investimenti Attività immateriali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nell'esercizio (vedi Nota 6.2 delle Note illustrative)</li> <li>+ ricavi per servizi di costruzione (vedi Nota 7.1 delle Note illustrative)</li> <li>+ utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)</li> </ul>
<b>Liquidità</b>	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 32 – Conto economico consolidato riclassificato

	Fonte/Modalità Di Calcolo
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Ricavi aviation	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi non aviation	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>TOTALE RICAVI</b>	
Costi esterni gestionali	Sono così calcolati
	+ Consumo di materie prime e materiali di consumo (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	+ Costi per servizi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- Costi dei servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)

	Fonte/Modalità Di Calcolo
	- 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 per il personale (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
Costo del personale netto	- 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
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>	
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	
Ammortamenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	Sono così calcolati
	+ Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
	+ Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO</b>	desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

La Situazione patrimoniale consolidata è stata riclassificata secondo il criterio della "pertinenza gestionale" che evidenzia, da un lato, la ripartizione del capitale 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 33 – 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
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>
Attività commerciali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre attività correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Attività per imposte correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Passività commerciali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre passività correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Passività per imposte correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>
Fondi per benefici per dipendenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>
	corrispondente alla voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>
Passività non correnti	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili Consolidati
	+ Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
<b>E</b>	<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>
Patrimonio Netto Di Pertinenza Del Gruppo	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Patrimonio Netto Di Pertinenza Di Terzi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>
Passività Finanziarie Non Correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altre Attività Finanziarie Non Correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>
Passività finanziarie correnti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Attività finanziarie correnti	+ Altre attività finanziarie correnti, desumibili dai prospetti contabili consolidati
	+ Disponibilità liquide e mezzi equivalenti desumibili dai prospetti contabili consolidati
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>

## 5.3 Asset e investimenti

### 5.3.1 Investimenti del Gruppo ADR

TABELLA 34 – Investimenti del Gruppo ADR nel 2022, 2021 e 2020

Milioni di euro	2022	2021	2020
Investimenti concessione aeroportuale	144,1	105,1	98,9
Altri investimenti materiali ed immateriali	29,9	24,6	20,9
<b>Totale investimenti</b>	<b>173,1</b>	<b>129,7</b>	<b>119,8</b>
Interventi di rinnovo <sup>16</sup>	41,1	47,6	32,1
<b>TOTALE</b>	<b>214,2</b>	<b>177,3</b>	<b>151,9</b>

Gli investimenti realizzati nell'esercizio sono relativi principalmente ai lavori di realizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale denominata Molo A e inaugurata a maggio 2022 che incrementa la capacità massima dello scalo di 6 milioni di passeggeri, nonché alla prosecuzione dei lavori di ristrutturazione del Terminal 3. Sono stati inoltre avviati i lavori di riqualificazione dell'area di imbarco A31-A52 (ex Molo B) e proseguiti in generale lavori e progettazioni degli investimenti essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Sono stati spesi in totale 214,2 milioni di euro (177,3 milioni di euro nel 2021), così articolati:

- 146,9 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità, in dettaglio: 72,9 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est, 69,8 milioni di euro per la realizzazione di nuovi terminal e moli e 4,2 milioni di euro per interventi su piste e piazzali;
- 26,2 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- 41,1 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.



<sup>16</sup> Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

TABELLA 35 – Dettaglio investimenti dell'esercizio

Milioni di euro	2022
<b>Sistema aerostazioni est</b>	<b>72,9</b>
<b>Interventi su piste e piazzali</b>	<b>4,2</b>
Di cui principali:	
Sala di controllo unica (APOC)	0,6
<b>Interventi su terminal e moli</b>	<b>69,8</b>
Di cui principali:	
Terminal 3 – ristrutturazione	41,1
<b>Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori</b>	<b>26,2</b>
Di cui principali:	
Sistemi informativi	17,6
<b>Totale investimenti</b>	<b>173,1</b>
Di cui	
Ultimati	65,8
In corso	107,3
<b>Interventi di rinnovo</b>	<b>41,1</b>
<b>TOTALE</b>	<b>214,2</b>

## 5.4 Strumenti di Sustainable Finance

Al 31 dicembre 2022, il 44% 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". 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 con queste caratteristiche, ADR ha emesso un Sustainability-Linked bond da 500 milioni di euro con scadenza 2029, che collega direttamente il costo del debito al raggiungimento di specifici obiettivi di Sostenibilità;
- a ottobre 2022, ADR ha sottoscritto con un pool di banche una linea di credito Revolving da 350 milioni di euro in formato sustainability-linked, con scadenza 2027 e possibilità di estensioni fino al 2029.

Tutte le operazioni di finanziamento perfezionate 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 Framework<sup>17</sup>, pubblicato a novembre 2020, rappresenta la piattaforma che ha consentito alla Società di ricorrere 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 Principle (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, caratterizzati da una significativa diversificazione geografica, è stata estremamente positiva: la domanda ha superato di circa 12 volte l'offerta (con ordini superiori ai 3,6 miliardi di euro). Il Green Financing Framework di ADR è stato esaminato da DNV-GL, che ha anche fornito una valutazione di ammissibilità dell'operazione Green Bond ("SPO")<sup>18</sup>.

Il Green Bond di ADR prevede il rimborso, in un'unica soluzione a scadenza in data 2 febbraio 2029, e una cedola a tasso fisso pari a 1,625%. Il prezzo di emissione è stato fissato al 99,672% ed il rendimento effettivo a scadenza è pari all'1,668%.

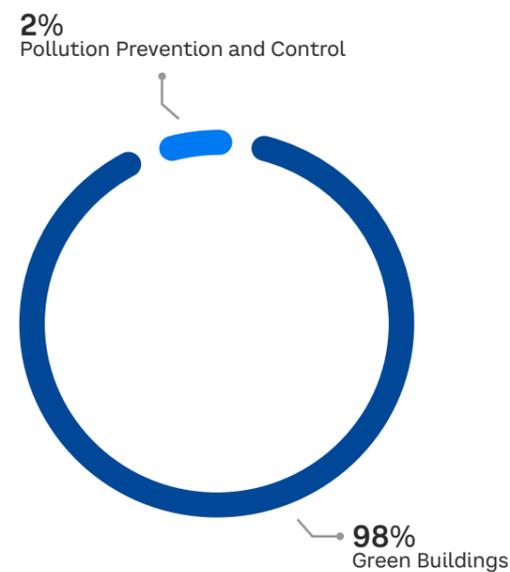
#### Green bond Impact Report

In linea con i requisiti di reporting del Green Financing Framework, ADR ha preparato e pubblicato, a distanza di 12 mesi dall'emissione, il primo Green Bond Report<sup>19</sup> 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 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'Impact 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, mentre l'impatto complessivo dell'intero progetto sarà osservabile solo a consuntivazione del primo anno solare successivo al completamento di tutte le iniziative che lo compongono.

TABELLA 36 - Descrizione dello stato di avanzamento dei progetti eligibile

Progetto	Descrizione	Stato	Totale Costo Progetto (Milioni di euro)	Importo Allocato (Milioni di euro)	% di 300m proventi allocati
<b>Molo d'imbarco e Avancorpo T3</b>	<p>I lavori hanno portato al completamento di queste nuove infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Molo d'imbarco E;</li> <li>— Estensione del Terminal 3;</li> <li>— Sistema HBS-BHS dedicato al sistema del terminal ovest.</li> </ul> <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>	<b>Completato</b>	341,00	170,50	57%
<b>Sviluppo a Est</b>	<p>I lavori riguardano il completamento di queste nuove infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Nuovo molo d'imbarco A e relativi piazzali;</li> <li>— Estensione del Terminal 1 e sala commerciale;</li> <li>— Ristrutturazione dell'area d'imbarco C, per migliorare l'area commerciale airside;</li> <li>— Nuova immigration process area.</li> </ul> <p>L'obiettivo di questi interventi è di offrire ai passeggeri un'esperienza aeroportuale senza soluzione di continuità, attraverso 23 nuovi gate (13 contact e 10 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 sarà certificato LEED.</p>	<b>In corso</b>	385,10 <sup>21</sup>	106,71	36%
<b>TOTALE</b>			<b>726,10</b>	<b>277,21</b>	<b>92%</b>

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> Rispetto al Green Bond report pubblicato a marzo 2022, è stata aggiornata la stima a finire del "Total Project Cost" dello "Sviluppo a est", con un incremento di 30,4 milioni di euro. L'incremento è principalmente dovuto al riconoscimento di perizie di variante e di maggiori oneri dovuti all'impresa appaltatrice per incremento prezzi materiali, come da Decreto Aiuti.

**KPI ambientali**

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

Per il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub>, la performance 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;
- il 2022, che, pur ancora caratterizzato da volumi di traffico inferiori a quelli del 2019 e dagli effetti dell'adozione dei protocolli sanitari COVID-19, beneficia per circa 7 mesi del contributo del nuovo Molo d'Imbarco A inaugurato nel mese di maggio.



TABELLA 37 – KPI ambientali associati

KPI	Descrizione, metodologia e assunzioni	Impatto <sup>22</sup>
<b>Riduzione del consumo di energia</b>	Consumi energetici dei Terminal di FCO (Kwh) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq).	<b>2019: -28%</b> <b>2022: -25%</b>
<b>Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub></b>	Emissioni di CO <sub>2</sub> equivalenti dei Terminal di FCO (Kg) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq).  <ul style="list-style-type: none"> <li>emissioni di CO<sub>2</sub> calcolate secondo la metodologia location-based, generate dall'elettricità acquistata per i Terminal di FCO;</li> <li>il fattore di emissione per kWh calcolato secondo gli standard Italiani ISPRA<sup>23</sup>;</li> <li>i consumi elettrici non comprendono la produzione in-house e l'acquisto di energia rinnovabile (8% e 12% circa del totale di elettricità consumata nei terminal rispettivamente nel 2019 e nel 2022).</li> </ul>	<b>2019: -42%</b> <b>2022: -53%</b>

**Certificazioni e sustainable labels per i green buildings**

Certificazione di eligible buildings secondo protocolli ambientali internazionali, quali:

- LEED<sup>24</sup> Gold;
- BREEAM<sup>25</sup> Very Good;
- EPBD<sup>26</sup> A.

**Agenda delle certificazioni sostenibili di ADR**

- >60 % dei terminal costruiti o rinnovati in linea con le certificazioni LEED o BREEAM entro il 2030;
- >80% entro la scadenza della concessione nel 2046 (LEED, BREEAM o ENVISION);

**Conseguimento della certificazione LEED gold**

- Terminal General Aviation di Ciampino (completato);
- Asilo aziendale "Baby gate" (certificazione ottenuta in data 18/10/2022);
- Progetto Hubtown (progetto certificato come LEED-ready);

**Green Bond Eligible Projects - Molo d'imbarco E e AvancorpoT3:**

Certificazione BREEAM livello "Excellent" conseguita in data 10/3/2022 (migliorativo rispetto al precedente obiettivo "Very Good");

**Green Bond Eligible Projects - Sviluppo a Est - nuovo Molo d'Imbarco A:**

Certificazione LEED in corso, target "Gold".

Valutazione in corso da parte dell'ente revisore GBCI ad esito delle modifiche al Design Project intervenute e del completamento dei lavori nel 2022. La ESCO Bureau Veritas ha espresso un parere positivo sulla base del progetto esecutivo.

**Green Bond Eligible Projects - Sviluppo a Est - avancorpo T1:**

Certificazione BREEAM da conseguire, target "Very Good"

Il processo di valutazione e certificazione sarà avviato nel 2023

<sup>22</sup> Fonte: report interno ADR

<sup>23</sup> "Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale", a state-owned independent body focusing on environmental research

<sup>24</sup> LEED - Leadership in Energy and Environmental Design

<sup>25</sup> BREEAM - Building Research Establishment Environmental Assessment Method

<sup>26</sup> EPBD - Energy Performance of Buildings Directive

## 5.4.2 Sustainability-Linked Bond

### Il Sustainability-Linked Financing Framework

Il Sustainability-Linked Financing Framework<sup>27</sup> rappresenta un documento complementare al Green Financing Framework di ADR.

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

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

- 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 CO<sub>2</sub> 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 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 CO<sub>2</sub> 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%, pagabili ogni anno in via posticipata nel mese di luglio. Il prezzo di emissione è stato fissato in 98,839 ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 1,875%.

L'emissione, quotata presso la Borsa irlandese, prevede l'applicazione di un potenziale step-up sugli interessi fino a 25 punti base attivabile a partire dalla prima cedola pagabile dal 2028 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all'esercizio 2027, di uno o più Target (SPT) di Sostenibilità riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework – edizione 2021.

### 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 CO<sub>2</sub> scope 1 e scope 2 (tonnellate)

- **Definizione della metrica:** le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 (tCO<sub>2</sub>).

- **Perimetro:** Aeroporto di Fiumicino (FCO).
- **Metodologia:** il totale delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub> (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'ISPRA3.

#### Baseline:

- 59.173 tonnellate CO<sub>2</sub> 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 2022 Scope 1 e 2: 55.186 ton CO<sub>2</sub> (Scope 1= 7.101 e Scope 2= 48.085);
- track progress rispetto alla Baseline: -7%.

Le emissioni di Scope 1 risentono delle seguenti variazioni di perimetro intervenute nel 2021:

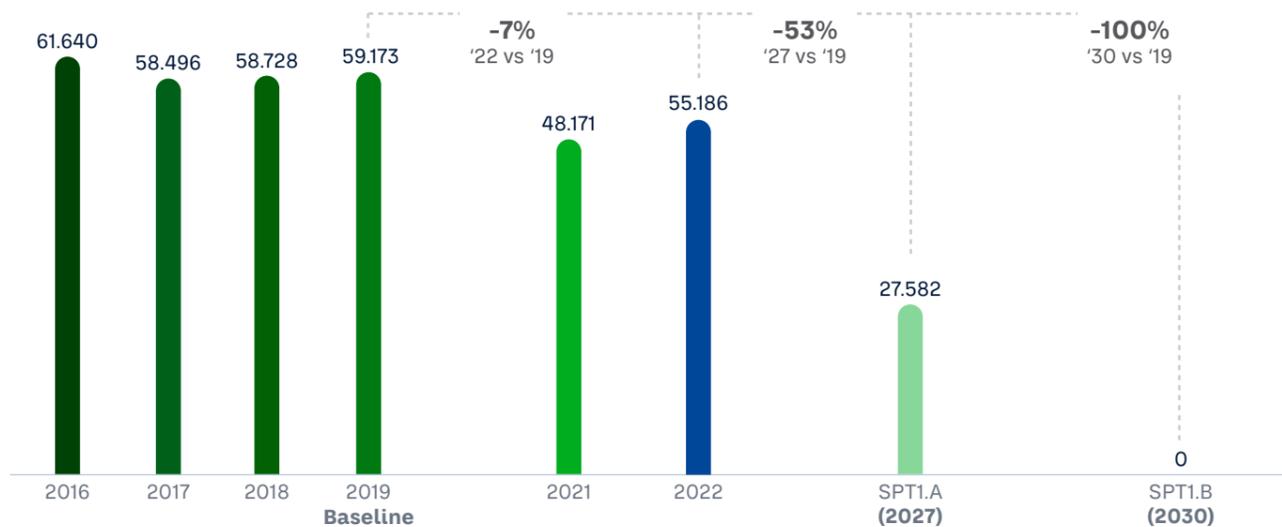
- acquisizione del 100% del capitale di ADR Infrastrutture S.p.A., specializzata nella costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali
- avvio dell'operatività della società ADR Ingegneria S.p.A., che ha preso in affitto, con efficacia dal 1° marzo 2021, il ramo d'azienda di Spea Engineering S.p.A., specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

Il contributo netto aggiuntivo delle due società, che in base alla metodologia di calcolo contribuiscono al valore aggregato a partire dal 1° gennaio 2022, risulta complessivamente pari a 1.680 ton CO<sub>2</sub>, ovvero il 24% delle emissioni totali di Scope 1 (1.670 ton CO<sub>2</sub> dovute al

consumo di carburante dei veicoli e dei gruppi elettrogeni di ADR Infrastrutture S.p.A. e 10 ton CO<sub>2</sub> dovute al consumo di carburante dei veicoli di ADR Ingegneria S.p.A.).

Nel 2022, l'operatività dello scalo di Fiumicino è quasi tornata alla normalità, con un numero di passeggeri circa triplicato rispetto a quello dello scorso anno. Nel mese di maggio 2022, inoltre, è stata inaugurata la nuova area di imbarco A e il nuovo Avancorpo del Terminal 1 dell'aeroporto. Le variazioni infrastrutturali hanno comportato un notevole incremento della superficie complessiva climatizzata (+43% rispetto al 2019). Le operazioni di raffrescamento e riscaldamento delle strutture aeroportuali, inoltre, sono state ancora parzialmente influenzate dai protocolli sanitari COVID-19, che hanno richiesto una continua areazione degli spazi comuni a tutela della sicurezza di operatori e passeggeri. Nonostante ciò, l'incremento dei consumi energetici è rimasto sostanzialmente contenuto grazie all'attuazione di un vasto piano di interventi di risparmio energetico, che ha permesso di ottimizzare la gestione dello scalo e di fronteggiare con successo la grave crisi energetica dell'ultimo anno.

<sup>27</sup> Il Sustainability-Linked Financing Framework è disponibile al seguente link <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

GRAFICO 9 - Emissioni Scope 1 & 2 (tonnellate di CO<sub>2</sub>)Emissioni CO<sub>2</sub> Scope 1&2 FCOtonnellate di CO<sub>2</sub>

## KPI 2

## Mantenimento della certificazione aca level 4+

**Definizione della metrica:** ACA Level 4+ è la certificazione più avanzata 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 CO<sub>2</sub>. A fine 2020, l'ACI Europe ha introdotto altri due livelli di accreditamento: 4 (Transformation) e 4+ (Transition). ADR ha raggiunto il nuovo livello massimo di certificazione, ACA - Level Transition 4+, per l'aeroporto di Fiumicino e di Ciampino. Gli scali gestiti da ADR sono stati i primi in Europa e i terzi 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, la cui realizzazione è già in fase di contrattualizzazione;
  - realizzazione di alcuni sistemi di storage elettrico, oltre ai sistemi di accumulo termico esistenti, nato dalla collaborazione tra Enel X e ADR

e co-finanziato dalla Commissione Europea, attraverso un bando Europeo vinto insieme ad altre società per l'installazione delle Second Life Batteries (Progetto Pioneer), con uno storage di 10 MWh di energia elettrica. 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 Aeroporti di Roma 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 all'interno del Progetto Europeo vinto nel 2020 ALIGHT;
- 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 CO<sub>2</sub> 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 i passeggeri;

- predisposizione di una partnership con CHO- OSE, per offrire una soluzione ai passeggeri di compensazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> connesse al proprio volo.

## KPI 3

Emissioni di CO<sub>2</sub> scope 3 (escluse fonti da aeromobili) per passeggero (kg CO<sub>2</sub>/passenger)

**Definizione della metrica:** emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> nel 2019, pari a 14,3 kg CO<sub>2</sub> per passeggero;
- la baseline 2019 è stata verificata da RINA e WSP secondo le regole ACA.

**Progress:**

- valore Totale Scope 3: 521.573 tonnellate di CO<sub>2</sub>, track progress rispetto alla Baseline: -101.784 ton CO<sub>2</sub>;
- valore Scope 3 per passeggero: 17,8 kg CO<sub>2</sub>, track progress rispetto alla Baseline: +24%.

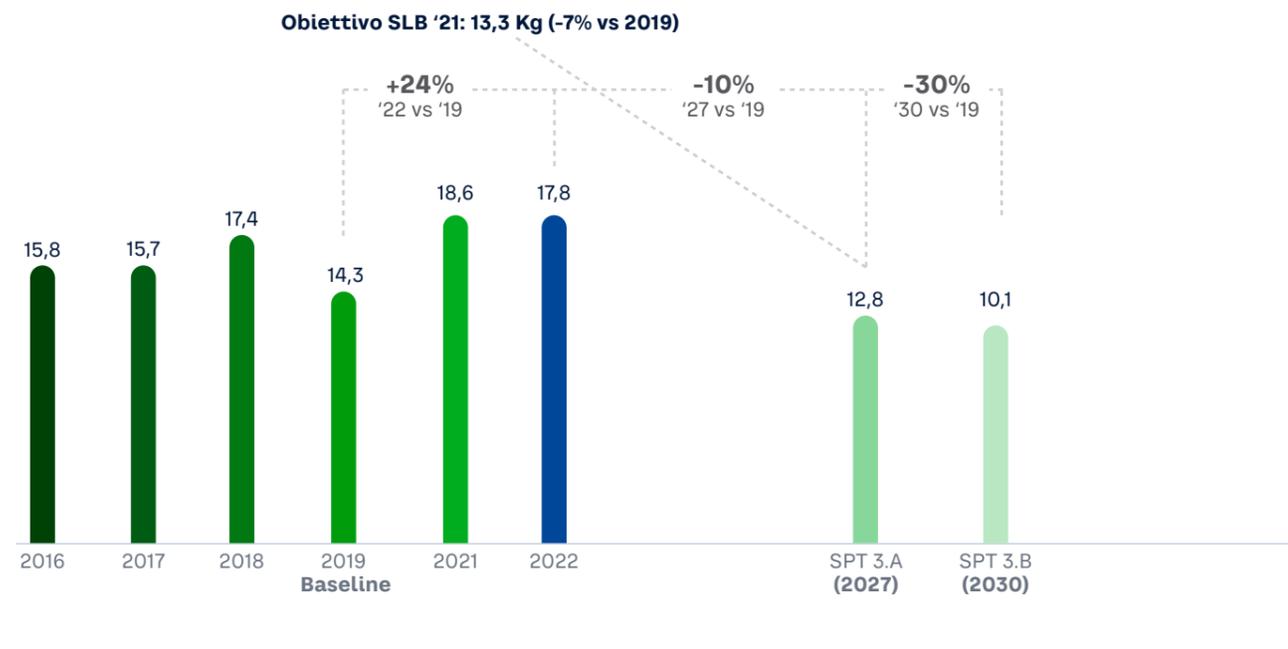
Il 91% delle emissioni di Scope 3 incluse nella baseline è legato ai mezzi di trasporto utilizzati dai passeggeri per spostarsi da e verso l'aeroporto. Questo aspetto, quindi, influisce notevolmente sull'andamento dell'indicatore kg CO<sub>2</sub> per passeggero, che continua ad essere influenzato in modo considerevole dalla pandemia. Questa, infatti, ha inevitabilmente modificato le abitudini dei

passaggeri, facendo registrare anche nel 2022 un notevole incremento dell'utilizzo della propria auto personale con un accompagnatore, a discapito dei mezzi di trasporto pubblici, quali servizio taxi, autobus, car sharing e NCC. È opportuno sottolineare che tale andamento è dipeso sia dalla generale e diffusa preferenza tra i passeggeri a limitare l'utilizzo dei mezzi pubblici, ma anche dalla soppressione di numerose corse da parte delle compagnie di trasporto. La tabella che segue mette in luce le differenze che intercorrono tra l'anno 2019 e l'anno 2022 circa il mezzo di trasporto preferito dai passeggeri per recarsi in aeroporto.

**TABELLA 38** - Distribuzione dei mezzi di trasporto via strada per il 2022

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

**GRAFICO 10** - Emissioni di Scope 3 (escluse fonti aeromobili) per passeggero (Kg di CO<sub>2</sub>)<sup>28</sup>



<sup>28</sup> 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**



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 del Sustainability-Linked Bond**

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 2022 (nel seguito anche "Report") riferito al Sustainability-Linked Bond, emesso nel 2021, di Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la "Società"), predisposto in conformità al Sustainability-Linked Financing Framework (nel seguito anche "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 2022 è inserito nella Relazione Annuale Integrata della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2022 al paragrafo 5.4.2.

**Responsabilità degli Amministratori della Società per il Progress Report**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del Progress Report 2022 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 2022 (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 al Sustainability-Linked Bond emesso nel 2021, 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. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene 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.

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. 512857  
 Partita IVA 00709600159  
 VAT number IT00709600159  
 Sede legale: Via Vittor Pisani, 25  
 20124 Milano MI ITALIA

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



Aeroporti di Roma S.p.A.  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

### Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul Progress Report 2022 riferito al Sustainability-Linked Bond emesso nel 2021 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" ("ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board ("IAASB") 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 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 2022 riferito al Sustainability-Linked Bond emesso nel 2021, 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 2022 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 2022 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 2022 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 2022 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 2022 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 7 verifica del mantenimento della certificazione ACA (*airport carbon accredited*) livello 4+ al 31 dicembre 2022.



Aeroporti di Roma S.p.A.  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

### Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Progress Report al 31 dicembre 2022 riferito al Sustainability-Linked Bond emesso nel 2021 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, 23 marzo 2023

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, una nuova Revolving Credit Facility, in formato sustainability-linked.

La linea presenta un importo massimo di 350 milioni di euro e durata 5 anni, con possibile estensione per ulteriori due anni.

Il formato sustainability-linked prevede l'applicazione di un potenziale aggiustamento sul tasso di interesse,

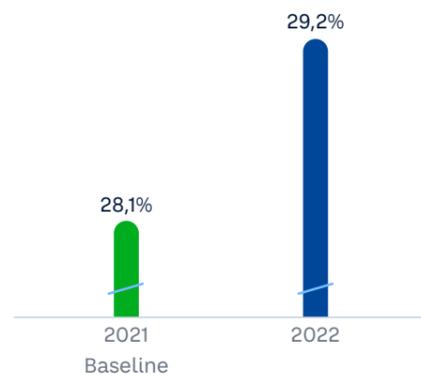
in incremento o in riduzione, fino a un massimo di 5 bps in funzione del raggiungimento o meno di determinati obiettivi di sostenibilità nel corso del precedente esercizio, attivabile a partire dal 2024, in relazione ai risultati di sostenibilità consuntivati sull'esercizio 2023.

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 39 – KPIs definiti per il Revolving Credit Facility ADR

KPI	UdM	Baseline <sup>29</sup>	2022	Δ%
Emissioni di CO <sub>2</sub> – Scope 1 e 2	tCO <sub>2</sub>	59.173	55.174	-6,8%
Emissioni di CO <sub>2</sub> – Scope 3 (escluse fonti da aeromobili) per passeggero	Kg CO <sub>2</sub> / passeggero	14,3	17,8	24,5%
Gender Diversity <sup>30</sup> (% donne con posizione manageriale in rapporto al numero totale di dipendenti con posizione manageriale)	%	28,1%	29,2%	1,1%

GRAFICO 11 - Gender Diversity (% donne con posizione manageriale in rapporto al numero totale di dipendenti con posizione manageriale)



<sup>29</sup> Le baseline per i due KPI ambientali sono relative al 2019. Per il KPI di gender equality la baseline fa riferimento al 2021.

<sup>30</sup> Il dato relativo al personale non include la Newco UrbanV, società in Joint Venture sottoposta a controllo congiunto.

## 5.5 Innovazione

L'innovazione è parte integrante della strategia di ADR, si sviluppa secondo il modello definito di Open Innovation e prevede l'implementazione di nuove soluzioni volte a favorire la digitalizzazione e transizione digitale degli aeroporti gestiti.

### 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 600 mq di spazio) che è stato realizzato nel 2022 presso il Terminal 1 dell'aeroporto di Fiumicino e che risulta essere il primo “acceleratore verticale aziendale” nel settore aeronautico italiano;
- sono stati realizzati, nell'ambito della prima “Call 4 Ideas”, 10 progetti selezionati (Proof of concept) su 96 proposti da startup provenienti da tutto il mondo (Cina, India, USA, Canada, Regno Unito, ...). La “Call for Ideas” verteva su sei ambiti differenti: (i) Sostenibilità ed Energia; (ii) Sistemi Data Driven; (iii) Efficienza aeroportuale; (iv) Automazione dei processi operativi; (v) Passenger Experience; (vi) Ecommerce & Phygital;
- al fine di accelerare il processo di transizione energetica e digitale e trarre vantaggio dall'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. Inoltre, nel 2021 ADR e AENA hanno 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, a cui si sono aggiunti nel 2022 anche Aéroports de la Cote d'Azur (ACA), Athens International Airport e Dallas-Fort Worth;

- a dicembre 2022 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 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;
- al fine di garantire alle startup le risorse necessarie alla crescita, ADR ha creato una newco “Adragli inizi del 2023 “ADR Ventures” con l'obiettivo di investire in progetti in ambito travel, aviation & sustainability.

### 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;

IV. 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 durante tra gli aerei a terra 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.

V. 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;

VI. 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.



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").

UrbanV, pertanto, sta lavorando insieme ai propri soci per realizzare un network di vertiporti nelle città di Roma, Venezia, l'area della Costa Azzurra e Bologna. In particolare, nella città di Roma, ADR insieme ad UrbanV realizzeranno le infrastrutture necessarie per il lancio della prima rotta commerciale nel 2024, che collegherà l'aeroporto di Fiumicino al centro città. Tale attività è in corso di svolgimento con la supervisione delle autorità competenti, in particolare l'ENAC, con la quale UrbanV ed i propri soci stanno collaborando per definire gli aspetti regolatori necessari.



## 5.6 Persone

Nel 2022, dopo aver superato la fase complessa legata alla Pandemia, il Gruppo ADR si è impegnato nella realizzazione della nuova People Strategy finalizzata a costruire una cultura organizzativa fondata sulla centralità delle persone.

Le priorità di azione legate al "People" sono state:

- I. individuare nuovi Valori e sviluppare un nuovo modello di Leadership inclusivo, sostenibile, innovativo e diffuso a tutti i livelli dell'organizzazione;
- II. costruire un'Organizzazione sicura, sostenibile e vicina ai bisogni delle persone;
- III. ingaggiare e sviluppare il talento di ciascun individuo;
- IV. diffondere l'innovazione come acquisizione di un nuovo mindset e come strumento per la crescita e lo sviluppo professionale.

Il numero dei dipendenti, al 31 dicembre 2022, si attesta a **3.767** (vs 3.345 nel 2021; + **12,6%**). In termini di full time equivalent (FTE), la forza media del Gruppo dell'esercizio 2022 è risultata pari a 3.319,9, in aumento di +10,5% FTE rispetto al 2021.

Il principale fattore di tale crescita è riconducibile alle assunzioni di personale a tempo determinato (9,4%) e a tempo indeterminato (3,2%). Inoltre, si registra un'estensione del perimetro del Gruppo per la costituzione della Newco UrbanV (7 dipendenti), società in Joint Venture sottoposta a controllo congiunto.

Il 7 gennaio 2022 è stato stipulato con le OOSS, presso la Regione Lazio, un accordo per l'attivazione della CIGS a partire dal 10 gennaio 2022 per 12 mesi al fine di gestire gli effetti della recrudescenza della pandemia, registrati a seguito della cd. variante Omicron. Successivamente, in ragione dell'attenuazione della pandemia e della conseguente ripresa del traffico aereo a livello internazionale, con accordo del 7 luglio 2022 Azienda e Parti Sociali hanno formalizzato l'interruzione del ricorso agli ammortizzatori sociali a partire dal 11 luglio 2022.

L'azienda e OOSS hanno definito nel corso dell'anno intese sulla formazione finanziata, sul rinnovo del Premio di Risultato, sull'erogazione di un bonus carburanti ed in merito ad alcune tematiche e processi operativi. Inoltre, il 15 settembre 2022 è stato sottoscritto con Inail e OOSS un protocollo d'intesa per la promozione di iniziative congiunte nell'ambito della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro per rafforzare la prevenzione di infortuni e malattie professionali.

Il 21 dicembre 2022 Aeroporti 2030 - associazione datoriale neocostituita che rappresenta il Gruppo ADR e le società di gestione aeroportuale del nord est - ha siglato un protocollo d'intesa con le OOSS del Trasporto Aereo con l'obiettivo di contribuire ad una concreta evoluzione del sistema contrattuale collettivo di riferimento, in linea con le effettive esigenze del settore e con la prevista evoluzione del modello di business.

ADR, inoltre, per garantire la piena attuazione della Policy in materia di Diversità, Uguaglianza ed Inclusione (c.d. DE&I) ha progettato ed avviato una DE&I Roadmap con l'obiettivo di creare cultura, conoscenza e consapevolezza su tutti i temi ed i trend legati alla DE&I nel mondo e nel Gruppo ADR.

**ORGANICO DEL GRUPPO ADR SUDDIVISO PER GENERE**

DONNE

# 38%

al 2022

UOMINI

# 62%

al 2022

**DIPENDENTI A TEMPO DETERMINATO SUDDIVISI PER GENERE**

DONNE

# 233

al 2022

UOMINI

# 235

al 2022

TOTALE

# 468

al 2022

Come strumento di monitoraggio e controllo ADR si è dotata, altresì, di un cruscotto di Key Human Indicator (KHI) che consente di:

- I. effettuare una verifica semestrale (self assessment) dei KPI legati alla DE&I ed individuare i principali «Diversity Gap» sui quali focalizzare il conseguente piano di azioni (DE&I Roadmap);
- II. Integrare in una visione sinottica e sistemica tutti i KPI richiesti dagli stakeholder esterni in ambito DE&I.

Al fine di creare commitment e sensibilizzare i Leader del Gruppo ADR sui temi della DE&I è stato avviato un ciclo di DE&I Talks focalizzati sul quadro normativo italiano ed europeo di riferimento, sui temi del Gender, Aging, Digital & Social Divide.

Gli obiettivi che il Gruppo intende raggiungere attraverso tale percorso sono:

- favorire e promuovere una cultura della diversità, valore fondativo del concetto di uguaglianza ed inclusione;
- analizzare altre pratiche di Diversity Equality & Inclusion per riflettere sulle possibili azioni da adottare in azienda per colmare gli eventuali Diversity Gap.

Per costruire una cultura organizzativa fondata sulla relazione ed il feedback chiaro e trasparente finalizzato allo sviluppo delle competenze ed al miglioramento professionale, è stato avviato il processo di performance management che ha coinvolto n. 1.079 dipendenti appartenenti alle strutture di Staff e di Operations, con l'ampliamento del perimetro delle figure professionali coinvolte.

Obiettivo del piano 2022 per quanto riguarda il Welfare e il People Care è stato agire sulle principali dimensioni della persona e della famiglia, consolidando prossimità e fornendo risposte concrete ai bisogni individuali per accrescere benessere, stimolare engagement e favorire un migliore balance vita/lavoro.

Le iniziative, rivolte ai dipendenti ed implementate nel corso del 2022, sono state articolate in diverse aree:



**DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E GENERE AL 2022**

DIRIGENTI

**1,7%**

Uomini - 1,3%  
Donne - 0,4%

QUADRI

**8,2%**

Uomini - 5,7%  
Donne - 2,5%

IMPIEGATI

**55,2%**

Uomini - 30,1%  
Donne - 25,1%

OPERAI

**34,9%**

Uomini - 24,7%  
Donne - 10,2%

Nel 2022 l'Azienda ha inoltre reso strutturale il ricorso allo smart working, riconsiderando gli elementi spazio/temporali in cui si svolge la prestazione lavorativa e la rispondenza degli attuali modelli alle esigenze dell'organizzazione ed alle mutate esigenze di flessibilità delle persone. Sulla base dell'esperienza in corso saranno approfondite anche nel prosieguo tutte le possibilità di evoluzione di tale modalità di organizzazione del lavoro, anche in ragione di elementi di sostenibilità/risparmio energetico, piano spazi e tutela delle esigenze individuali e familiari.

Al fine di valorizzare i talenti chiave dell'organizzazione e supportare adeguatamente il raggiungimento degli obiettivi aziendali, nel corso del 2022 è stato implementato un sistema di incentivazione variabile di breve (MBO) e di medio/lungo termine (LTIP) a Dirigenti e Quadri.

**5.6.1 La qualifica del personale e la formazione**

Coerentemente 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 2022 sono state erogate 66.956 ore di formazione, con il coinvolgimento di 3.876 colleghi. I principali ambiti di intervento sono riassunti nella seguente tabella:

**TABELLA 41** – Iniziative per la qualifica del personale di ADR e la loro formazione

**Qualifica del personale e formazione**

- Aggiornamento formazione specifica Lavoratori per Gruppi omogenei;
- formazione Datori di Lavoro, Delegati, Sub Delegati, Dirigenti ai fini della Sicurezza e Preposti;
- addestramento mezzi, attrezzature ed impianti;
- formazione su Piani di Emergenza Aeroportuali, Antincendio e Atto doloso aeromobile;
- addestramento sulla movimentazione manuale dei carichi;
- formazione specialistica relativa a contratti e gestione cantieri;
- addestramento per il mantenimento dei Certificati di aeroporto degli scali di Fiumicino e Ciampino ai sensi del reg. EU 2018/1139;
- introduzione del nuovo Modello di Customer Experience;
- introduzione del nuovo Modello delle Competenze di Leadership;
- formazione in ambito Sostenibilità e Ambiente;
- Open Innovation & Digital Transformation;
- percorsi di coaching individuale per figure manageriali.

Nell'ambito del Servizio al Cliente nel 2022 è stato introdotto il nuovo Modello di Customer Experience, in considerazione del cambiamento del profilo dei Customers e dei loro bisogni, soprattutto a valle del periodo pandemico. Sulla base del nuovo modello, è stato disegnato e avviato un percorso formativo con focus sull'Intelligenza Emotiva che coinvolge tutte le risorse operative 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.

In linea con le priorità indicate nella People Strategy, i Leader del Gruppo ADR sono coinvolti nel "Leadership Journey", un percorso formativo finalizzato a rinforzare le competenze di leadership.

In tema di formazione Ambientale e Sostenibilità, ADR ha ampliato il target delle risorse coinvolte nel Sustainability Awareness Program, includendo circa 1300 risorse nel piano formativo progettato per sensibilizzare, informare e formare le persone in merito ai Sustainability Goals. Sempre in ottica di sensibilizzazione, è stato condiviso con tutti i dipendenti del Gruppo ADR, un video sulle conseguenze del cambiamento climatico sulla nostra terra: "Our Planet: Our Business". Una formazione ambientale più tecnico-specialistica è stata dedicata all'aggiornamento e allo sviluppo delle competenze di ruolo, attraverso l'erogazione di corsi creati ad hoc e finalizzati alle certificazioni,



**ORE MEDIE DI FORMAZIONE NEL 2022**

UOMINI

**20**

DONNE

**17**



**ORE MEDIE DI FORMAZIONE NEL 2022**

DIRIGENTI

**16**

QUADRI

**19**

IMPIEGATI

**19**

OPERAI

**19**

**TABELLA 40** – Iniziative rivolte ai dipendenti del Gruppo ADR per area tematica

Cura della persona e salute	Sostegno alla famiglia	Equilibrio vita-lavoro
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Polizza Sanitaria e Polizza COVID;</li> <li>— polizza Infortuni e Vita;</li> <li>— supporto psicologico e colloqui con specialisti esterni;</li> <li>— telemedicina h24;</li> <li>— screening specialistici (seno, derma, udito);</li> <li>— convenzioni con palestre (circuito Fitprime);</li> <li>— consulenza nutrizionista;</li> <li>— corso su gestione dello stress;</li> <li>— corso su uso defibrillatori automatici;</li> <li>— street gym;</li> <li>— video su corretti stili di vita: alimentazione, postura, sport e benessere;</li> <li>— campagna "Race for the cure".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Asilo Nido aziendale «Baby Gate»;</li> <li>— apertura scuola materna;</li> <li>— ADR Camp: contributi ai soggiorni estivi per i figli;</li> <li>— borse di studio per i figli laureati più meritevoli;</li> <li>— iniziative extra scolastiche Baby Gate (cene take away e baby parking);</li> <li>— pacco dono natalizio;</li> <li>— campagna #ADRforMommy (partecipazione bando RI-parto);</li> <li>— buoni carburante;</li> <li>— convenzioni acquisto e noleggio auto;</li> <li>— voucher natalizio (buoni spesa per un valore di 500 euro).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Iniziativa "Back to new normal" e consolidamento dello smart working;</li> <li>— spesa online con consegna gratuita;</li> <li>— introduzione dell'Amazon Locker;</li> <li>— iniziativa "Un caffè per te" (rivolta al personale operativo);</li> <li>— piattaforma servizi di:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• baby sitting;</li> <li>• assistenza anziani;</li> <li>• supporto domestico;</li> <li>• pet-sitting.</li> </ul> </li> </ul>

come ad esempio la formazione sul Protocollo di Certificazione LEED.

In ambito open innovation e digital transformation, la formazione è stata focalizzata nell'acquisizione delle competenze metodologiche quali, l'Agile e il Design Thinking e dei maggiori trend di digitalizzazione, come l'IoT e la Virtual Reality. Sono stati realizzati workshop dedicati al Team Innovation in coprogettazione con i maggiori players sul mercato quali, Osservatorio del Politecnico di Milano e il Gruppo LVenture.

Nel 2022 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 37.000 ore/ partecipante totali.

### 5.6.2 Salute e Sicurezza sul lavoro

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 2022 si sono registrati 97 infortuni sul lavoro e 43 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 42 – Iniziative per la salute e la sicurezza sul lavoro

#### Salute e Sicurezza

- 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 (85 interviste effettuate);
- sensibilizzazione di tutti i lavoratori attraverso i progetti Contest «Sentirsi Sicuri», Circoli antinfortunistici, Pillole informative; Safety walk in operativo;
- formazione specifica sulla movimentazione manuale dei carichi in collaborazione con l'Associazione ANGLAT;
- automazione del processo di assistenza PRM attraverso l'introduzione di Club-car per le lunghe percorrenze e l'incremento delle sedie motorizzate c/o i pontili di imbarco.

Relativamente alla gestione dei rischi collegati alla diffusione del COVID-19 tra il personale dipendente, con l'evoluzione della situazione pandemica/endemica, si è provveduto all'aggiornamento del "Protocollo Aziendale Contenimento Contagi COVID-19" e dei DVR Covid-19 delle società del Gruppo ADR; le misure di prevenzione adottate hanno permesso il rientro in servizio in piena sicurezza di tutto il personale operativo e di staff; le stesse misure di prevenzione sono state validate dall'organismo di certificazione RINA durante l'audit per il mantenimento della certificazione Biosafety, conclusosi positivamente.

Relativamente alla valutazione dei rischi, nel 2022 è stata aggiornata la valutazione dei rischi da stress lavoro-correlato di tutte le società del Gruppo ADR.

Al fine di potenziare il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, è stata istituita una Task Force Salute e Sicurezza con il compito di promuovere la diffusione della cultura e della consapevolezza in materia di Salute e Sicurezza, supportando ed affiancando gli Owner dei controlli in fase esecutiva e garantendo un presidio focalizzato sulla risoluzione delle non conformità rilevate.

### INDICI DI INFORTUNIO

NUMERO DI INFORTUNI SUL LAVORO CON GRAVI CONSEGUENZE\*

0

al 2022

Nell'ambito della Task Force sono state effettuate numerosissime ispezioni e sopralluoghi (circa 300) su luoghi di lavoro, antincendio, fornitori e sub concessionari.

Nell'ottica della collaborazione con enti e istituti pubblici, è stato firmato un Protocollo d'intesa tra la nostra Azienda, INAIL e le segreterie nazionali delle OO.SS con la finalità di realizzare, nei prossimi 5 anni, specifiche iniziative volte alla riduzione degli eventi infortunistici e delle malattie professionali ed allo sviluppo della cultura della prevenzione.

Relativamente al sistema aeroportuale, sono state realizzate le seguenti attività di sensibilizzazione e coinvolgimento sulle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro:

- **Supplier Day – Safety on top:** webinar dedicato a tutti gli appaltatori e partner di ADR nel quale sono stati affrontati i temi della prevenzione per la salute e sicurezza sul lavoro con anche la partecipazione di INAIL e ASL Roma 3.
- **Convegno sui Piani Regionali di Prevenzione:** seminario rivolto a tutti gli operatori aeroportuali con la partecipazione dell'Assessorato al Lavoro della Regione Lazio, della ASL Roma 3 e dell'INAIL nel quale sono stati illustrati obiettivi e linee di indirizzo dei Piani Regionali di Prevenzione con un focus particolare sul rischio di caduta dall'alto.
- inserimento dell'**indice di frequenza degli infortuni** nei requisiti della gara Handler (FCO) e costituzione di un comitato salute e sicurezza dell'aeroporto allo scopo di monitorare l'attivazione di iniziative di miglioramento.

Infine, nel corso del 2022 è stato testato il modello di valutazione dei fornitori sui requisiti salute e sicurezza sul lavoro, che sarà operativo a partire da gennaio 2023.

## 5.7 Ambiente

Per ADR l'impegno per la sostenibilità è una delle principali priorità strategiche è l'impegno profuso dall'azienda in tale ambito è confermato anche dal riconoscimento ricevuto da parte dell'UNWTO come **"World's Most Sustainable Airport 2022"**. In questo contesto l'attenzione per le tematiche ambientali e per la riduzione degli impatti generati dalle attività aeroportuali assume un rilievo di primo piano, anche alla luce delle recenti revisioni costituzionali che han-

no visto il riconoscimento della tutela dell'ambiente e delle tematiche connesse.

Oltre agli obiettivi strategici definiti autonomamente da ADR nell'ambito del proprio Piano di Sostenibilità, l'impegno di ADR nel miglioramento continuo delle proprie performance ambientali è rafforzato anche mediante specifici indicatori ambientali recepiti dal Contratto di Programma. Si tratta di una serie di obiettivi la cui consuntivazione avviene al termine di ciascuna annualità ed è associata ad un sistema tariffario di bonus/malus che, negli anni passati, ha visto il sistematico raggiungimento di risultati ampiamente migliori di quanto preventivato in fase di stipula.

Per quanto riguarda il secondo sottoperiodo regolatorio, conclusosi a giugno 2022, sono stati consuntivati i risultati raggiunti in riferimento ai seguenti obiettivi:

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

I valori consuntivati al termine dell'ultima annualità, che permettono di apprezzare i risultati complessivamente conseguiti nell'intero quinquennio di vigenza del secondo sottoperiodo regolatorio, risultano ampiamente migliorativi rispetto ai valori previsti in fase di stipula. I risultati conseguiti indicano come l'impegno di ADR sul fronte della sostenibilità sia stato confermato e rafforzato pur nel contesto di oggettiva difficoltà e discontinuità indotta dalla pandemia che ha inevitabilmente influenzato l'evoluzione di alcuni indicatori (in particolare quelli relativi ai consumi specifici idrici ed energetici) rendendo difficile la comparazione dei risultati conseguiti con gli obiettivi definiti ad inizio periodo.

Nel 2021, sulla base delle Linee guida ENAC 2015 e della nuova matrice di materialità, aggiornata per assicurare il massimo allineamento degli obiettivi definiti con le effettive priorità degli stakeholder, è stato discusso e condiviso con ENAC il nuovo **Piano Tutela**

\* Infortuni con prognosi superiore a 180 giorni

**Ambientale** che ha definito per il Terzo Sottoperiodo Regolatorio 22-27, un rinnovato set di indicatori:

- riduzione del consumo di energia;
- incremento della quota di energia elettrica rinnovabile;
- sostituzione del parco veicoli esistente con veicoli alimentati da carburanti a minor impatto ambientale o a ridotte emissioni;
- raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi;
- addestramento del personale su tematiche ambientali;
- riduzione delle emissioni di gas climalteranti, tra cui la CO<sub>2</sub>.

L'ultimo indicatore è stato aggiunto al set degli indicatori previsti dalle linee guida ENAC del 2015, in accordo con ENAC, al fine di misurare in modo oggettivo l'impegno di ADR per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di propria competenza coerentemente con l'impegno del Gruppo. I risultati raggiunti per la prima annualità del quinquennio in corso, iniziato il 1° luglio del 2022, verranno consuntivati il 30 giugno 2023.

Un altro riferimento fondamentale per assicurare il costante presidio delle tematiche ambientali è il Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2015, la cui certificazione è stata **rinnovata** nel 2022.

Il Sistema Interno di Gestione è lo strumento principale mediante il quale l'azienda assicura un approccio "sistemico" alle tematiche ambientali, impegnandosi a verificare non solo la conformità dei propri processi, ma anche i comportamenti di tutti i soggetti che operano all'interno degli aeroporti romani.

In questo ambito, il "Documento Ambientale" è un importante elemento di supporto. Costituisce lo strumento che obbliga le ditte, che operano all'interno dei sedimi aeroportuali di Fiumicino e di Ciampino, a definire in via preliminare le modalità di gestione dei potenziali impatti ambientali derivanti delle proprie attività. La documentazione, vincolante ai fini della contrattualizzazione, viene valutata dall'Ente tecnico preposto che lo approva o, eventualmente, a seguito di opportuna analisi, ne richiede integrazioni o modifiche.

A prosecuzione dell'impegno già dimostrato da ADR sul tema dei "controlli sui comportamenti ambientali", sono state sistematizzate ed incrementate le attività di verifica sul campo, volte a valutare la corretta applicazione delle norme, dei comportamenti dei terzi

e delle best practice ambientali. I risultati dei controlli effettuati evidenziano una situazione di generale rispetto della normativa di riferimento e delle linee guida ambientali definite da ADR.

### 5.7.1 La governance ambientale

ADR è titolare, per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale, di differenti autorizzazioni per la gestione di impianti e processi operativi, in particolare:

- per la **gestione dei rifiuti** è iscritta all'Albo gestori ambientali sia per lo scalo di Fiumicino che di Ciampino;
- per la **gestione delle centrali termiche** dello scalo di Fiumicino ADR è titolare di 3 autorizzazioni allo scarico di acque reflue industriali. Per le 3 centrali termiche di Ciampino è titolare di 1 autorizzazione alle emissioni in atmosfera;
- per la **gestione di 19 impianti di trattamento delle acque meteoriche** è titolare di rispettive autorizzazioni;
- per gli **impianti di depurazione delle acque** è titolare di n. 2 autorizzazioni allo scarico su Fiumicino, mentre per Ciampino gli impianti di depurazione e di disoleazione sono in capo all'Aeronautica militare;
- per l'**emungimento delle acque** legate all'attività di cantierizzazione dello scalo di Fiumicino, ADR è titolare di n.1 autorizzazione allo scarico a mare.



La titolarità delle autorizzazioni ambientali è stata assegnata ai responsabili delle aree organizzative, che detengono la responsabilità di gestire i relativi processi. Le figure titolari di autorizzazioni sono state dotate di specifica procura ambientale, conferita dai Legali Rappresentanti di ADR per le tematiche ambientali. L'annualità 2022 si è inoltre conclusa con zero casistiche di non-compliance con leggi o regolamenti ambientali.

### 5.7.2 Climate change ed efficienza energetica

Coerentemente con la propria strategia che prevede nel 2030 il raggiungimento della Carbon Neutrality, 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. Un significativo risultato conseguito da ADR nell'ambito della lotta al cambiamento climatico è stato l'ottenimento del massimo livello di certificazione, **ACA - Level Transition 4+**, a marzo del 2021, per gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino. Gli scali gestiti da ADR sono stati i primi in Europa ed i terzi a livello mondiale ad ottenere questo importante riconoscimento.

ADR è stato anche il primo gestore aeroportuale al mondo ad emettere un Sustainability Linked Bond di 500 milioni che ha fatto registrare una domanda 5 volte superiore all'offerta. Si tratta di un sofisticato strumento di *green finance* che collega direttamente il costo del debito al raggiungimento degli impegni di sostenibilità e che ha suscitato una forte fiducia da parte dei mercati. I Key Performance Indicator (KPI) individuati riguardano la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub> controllate direttamente da ADR ma anche quelle che dipendono da soggetti terzi.

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 degli altri aeroporti 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 grandi alcuni impianti fotovoltaici multi-megawatt, che consentiranno la produzione, lo stoccaggio e l'utilizzo di energia green: nel corso del 2022 ADR ha avviato e ottenuto l'autorizzazione unica per la costruzione e l'esercizio di un impianto della potenza di 22 MW, posto accanto alla pista 3 di Fiumicino, la cui realizzazione è già in fase di contrattualizzazione.

In aggiunta a ciò, è prevista, l'installazione di alcuni sistemi di storage elettrico, oltre ai sistemi di accumulo termico esistenti, che consentiranno di ottimizzare l'utilizzo dei 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 "airPort sustainability secONd life battEry stoRage", nato dalla



**EMISSIONI TOTALI DI CO<sub>2</sub> NEL 2022 (Ton)**

FCO

**873.469**

Emissioni dirette - scope 1 - 7.101

Emissioni indirette - scope 2 - 48.085

Emissioni indirette - scope 3 - 818.283

Di cui: item inclusi nel perimetro del Sustainability-Linked Bond - 521.573

Di cui: altre emissioni scope 3 - 296.710

CIA

**72.313**

Emissioni dirette - scope 1 - 1.200

Emissioni indirette - scope 2 - 0

Emissioni indirette - scope 3 - 71.113

Di cui: item inclusi nel perimetro del Sustainability-Linked Bond - 0

Di cui: altre emissioni scope 3 - 71.113

collaborazione tra Enel X e ADR - Aeroporti di Roma e co-finanziato dalla Commissione Europea. Il progetto "Second Life Battery" prevede la progettazione, costruzione, avviamento e gestione, di un sistema di accumulo di energia da 10 MWh, composto da batterie riciclate, provenienti da veicoli elettrici usati, che servirà a stoccare parte dell'energia in eccesso prodotta dall'impianto fotovoltaico per coprire i picchi di domanda serali dell'aeroporto, evitando la costruzione di nuove batterie per lo stoccaggio e/o l'acquisto di energia dalla rete elettrica nazionale.

Nel complesso, si prevede che il progetto eviterà quasi il 100% delle emissioni di gas serra rispetto alla costruzione di nuove batterie per lo storage elettrico.

Durante il 2022 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 ca. 500 punti di ricarica.

Sempre sul fronte dello sviluppo delle infrastrutture e delle soluzioni a servizio di una mobilità più rispettosa dell'ambiente, nei primi mesi del 2022 è stato siglato l'accordo tra Aeroporti di Roma e Gruppo Ferrovie dello Stato, 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.

Infine, 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.

Su questo fronte, è di importanza strategica la partnership strategica 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 - Hydro-treated Vegetable Oil che permettono una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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.

L'aeroporto di Fiumicino è stato il primo aeroporto al mondo ad aver aderito all'iniziativa EP100 di The Climate Group, con l'ambizioso obiettivo di incrementare la produttività dell'energia del 150% entro il 2026, rispetto alla base del 2006.

Nel 2022, sulla base della procedura aziendale relativa al Controllo dell'Efficienza Energetica, nonostante la chiusura parziale del terminal, sono state effettuate circa 430 segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti con conseguenti risparmi energetici.

Coerentemente con l'impegno di ADR nel miglioramento dell'efficienza energetica e in linea con la norma ISO 50001:2018, nel 2022 sono stati consumati dall'aeroporto di Fiumicino 145 GWh.

Per l'anno 2022, grazie all'aumento del traffico passeggeri e alla regressione della pandemia COVID-19, è stato possibile calcolare di nuovo l'indicatore kWh/(Mpax\*mq), il cui calcolo era stato sospeso per il 2020 e il 2021 a causa della drastica riduzione dell'operatività aeroportuale.

### CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO ADR (GJ) NEL 2022

## 822.419

Energia consumata all'interno dell'organizzazione per i due scali<sup>31</sup>

## 71.437

Da fonti di energia rinnovabili<sup>32</sup>

## 551.984

Energia elettrica

## 270.435

Gas naturale e calore da cogenerazione<sup>33</sup>

## 172.717

Di cui per riscaldamento

Pertanto, nel 2022 l'indicatore di FCO è risultato pari a 7,5 kWh/(Mpax\*mq), inferiore del 3,1% rispetto al 2019. Nonostante il traffico dei passeggeri non sia ancora tornato ai livelli pre- COVID-19 e 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 2022 (escludendo gli anni 2020 e 2021 in quanto non significativi né comparabili) l'indicatore è passato da 16,3 a 7,5 con una riduzione del 53,8%.

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino, nel 2022 sono stati consumati 8,3 GWh; coerentemente con FCO è stato calcolato l'indicatore kWh/(Mpax\*mq) risultato pari a 10,7 kWh/(Mpax\*mq) superiore rispetto al 2019 di 7,8 kWh/(Mpax\*mq) per effetto del traffico ancora sensibilmente ridotto. Tuttavia, l'indicatore è passato da 11,4 a 10,7 con una riduzione del 10% rispetto al 2009.

### 5.7.3 La 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 industriale.

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 2022 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-risportati" 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 industriale 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

### PERCENTUALE DI CONSUMO SUL TOTALE DI ENERGIA ELETTRICA IN GJ

FIUMICINO

## 94,56%

al 2022

CIAMPINO

## 5,44%

al 2022

### TOTALE ENERGIA VENDUTA E IMMESA IN RETE (GJ)

## 81.698

al 2022



<sup>31</sup> 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.

<sup>32</sup> La voce "di cui da fonti di energia rinnovabili" include l'energia rinnovabile autoprodotta e la parte di energia rinnovabile dal mix energetico nazionale.

<sup>33</sup> 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.

L'acqua industriale 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.

Tale studio ha lo scopo di ottimizzare il Piano di Monitoraggio e controllo di ADR nell'ambito della rete idropotabile ed industriale e di sviluppare idonei indicatori per il monitoraggio della qualità ambientale. Relativamente alla gestione della risorsa idrica, ADR si impegna a garantire un impiego sempre più diffuso dell'acqua industriale, 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 elevati standard di qualità per il riutilizzo. A tal proposito, gli interventi che saranno messi in campo nei mesi avvenire sono molteplici. Primo fra tutti, la **realizzazione dell'impianto di osmosi inversa** dedicato al trattamento delle acque industriali captate dal fiume Tevere o provenienti dal depuratore. Tale impianto sarà costituito da unità successive di filtrazione e disinfezione e garantirà degli standard qualitativi molto elevati, per cui tali acque risulteranno perfettamente compatibili con le caratteristiche costruttive delle torri di raffreddamento e di tutte le apparecchiature industriali alimentate.

Parallelamente alla realizzazione dell'impianto ad osmosi inversa, ADR sta predisponendo, col supporto di Hera S.p.A. e del CNR, uno studio relativo all'ottimizzazione della diagnostica della qualità delle acque potabili ed industriali dello scalo di Fiumicino, al fine di favorirne il riutilizzo ed efficientarne l'impiego.

Tale studio ha lo scopo di ottimizzare il Piano di Monitoraggio e controllo di ADR nell'ambito della rete idropotabile ed industriale e di sviluppare idonei

indicatori per il monitoraggio della qualità ambientale.

## 5.7.4 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 2022, nell'aeroporto di Fiumicino sono state prodotte 8.035 tonnellate di rifiuti (12.775 tonnellate nel 2019) di cui è stato avviato a recupero il 99,98%<sup>34</sup>, risultato conseguito grazie all'efficace sistema di raccolta differenziata porta a porta, ormai consolidato. Tale percentuale risulta in leggero aumento rispetto ai risultati del 2019 (ultimo anno significativo prima della pandemia da COVID-19), nonostante le difficoltà operative indotte dalla riconfigurazione dei processi dovuti alla pandemia.

Nell'aeroporto di Ciampino, la produzione di rifiuti nel 2022 è risultata pari a 988 tonnellate (1.132 tonnellate nel 2019). È stato avviato a recupero il 98% dei rifiuti prodotti, con

### CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO ADR (MC)

FIUMICINO - ACQUA POTABILE

**621.797**

al 2022

FIUMICINO - ACQUA INDUSTRIALE

**1.230.884**

al 2022

CIAMPINO - ACQUA POTABILE

**185.214**

al 2022

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 di seguito 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 stato, inoltre, avviato l'iter procedurale per richiedere l'autorizzazione a cedere il compost prodotto anche a terzi.

ADR ha anche attivato una stretta collaborazione con i soggetti che operano in aeroporto per ridurre progressivamente l'utilizzo della plastica per imballaggi monouso, nonché dei sacchetti distribuiti ai passeggeri.

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 imprescindibili, il massimo dell'efficienza nell'impiego delle risorse e la difesa dell'ambiente ha permesso il raggiungimento di importanti risultati:

- 5.391,66 mc di terre provenienti da scavo, completamente riutilizzate all'interno del sedime aeroportuale;
- 2.123,17 mc di manto bituminoso demolito tramite fresatura e riutilizzato all'interno del

### RIFIUTI PRODOTTI E PERCENTUALE DI AVVIO AL RECUPERO

FIUMICINO

**8.035**

Totale tonnellate rifiuti

FIUMICINO

**99,98%**

Rifiuti avviati a recupero

CIAMPINO

**988**

Totale tonnellate rifiuti

CIAMPINO

**98%**

Rifiuti avviati a recupero

<sup>34</sup> Percentuale di rifiuti avviati a recupero ricalcolate senza considerare i rifiuti costituiti da fanghi, fosse settiche e miscele acque grasse

sedime aeroportuale per la manutenzione di piste e vie di rullaggio e per la realizzazione di nuove pavimentazioni;

- 4.754,00 mc di materiale per misti granulari realizzati con materiali aridi riciclati.

Questa modalità operativa trova riscontro 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 Molo A, inaugurato a maggio 2022 e certificato Leed

Gold, rappresenta l'ultimo importante traguardo in questo ambito.

Alcuni dei requisiti richiesti dalla certificazione Leed riguardano 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-immissione 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.

Infine, numerose sono state le collaborazioni puntuali con varie Onlus e altre associazioni mirate alla lotta allo spreco.

ADR si adopera inoltre contattando e proponendo in prima persona a scuole locali, alle unità delle Associazioni di volontariato e di Protezione civile attive sul territorio, beni aziendali ormai giunti a fine vita, ma ancora in buono stato, che altrimenti sarebbero destinati a discarica. In quest'ottica a gennaio del 2022 è stata portata a termine un'importante iniziativa di donazione nei confronti di Croce Rossa Italiana, Avis Nazionale e scuole locali, che hanno beneficiato, a titolo gratuito di alcuni elementi di vestiario (Croce Rossa) e di mobili (scrivanie, sedie, mobiletti, scaffalature) provenienti dagli ex uffici ADR del Terminal 3, attualmente in fase di rinnovamento.



## 5.7.5 Impatto acustico

Le azioni di ADR orientate a mitigare l'impatto acustico delle operazioni sono numerose e si concretizzano in progetti a beneficio della comunità. A titolo esemplificativo, ADR ha avviato il progetto di risanamento acustico dei plessi scolastici di Ciampino (tra il 2020 il 2022 sono state sottoposte a risanamento 29 scuole).

Nel 2022 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.

In tutti i punti di misura, posti nell'intorno di entrambi gli scali, è stato riscontrato il pieno rispetto dell'indicatore LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale), previsto dalla normativa di riferimento. I risultati osservati nel 2022 risultano condizionati dalla diminuzione del traffico conseguente agli effetti della pandemia, per lo scalo di Fiumicino, e dalla riduzione del 35% dei movimenti commerciali giornalieri sullo scalo di Ciampino prevista dal "Piano di contenimento", oltre che dalle azioni per l'abbattimento acustico del rumore poste in essere a partire da ottobre 2021 su Ciampino.

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.

Nel corso del 2022 è stata installata una ulteriore stazione di monitoraggio acustico; con questa ultima installazione l'aeroporto di Ciampino dispone di 13 stazioni di rilevamento di proprietà ADR.

## 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 hanno un impatto sull'esperienza del passeggero;

- interventi continui di manutenzione e riqualifica delle strutture aeroportuali per rendere l'aeroporto adeguato all'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.

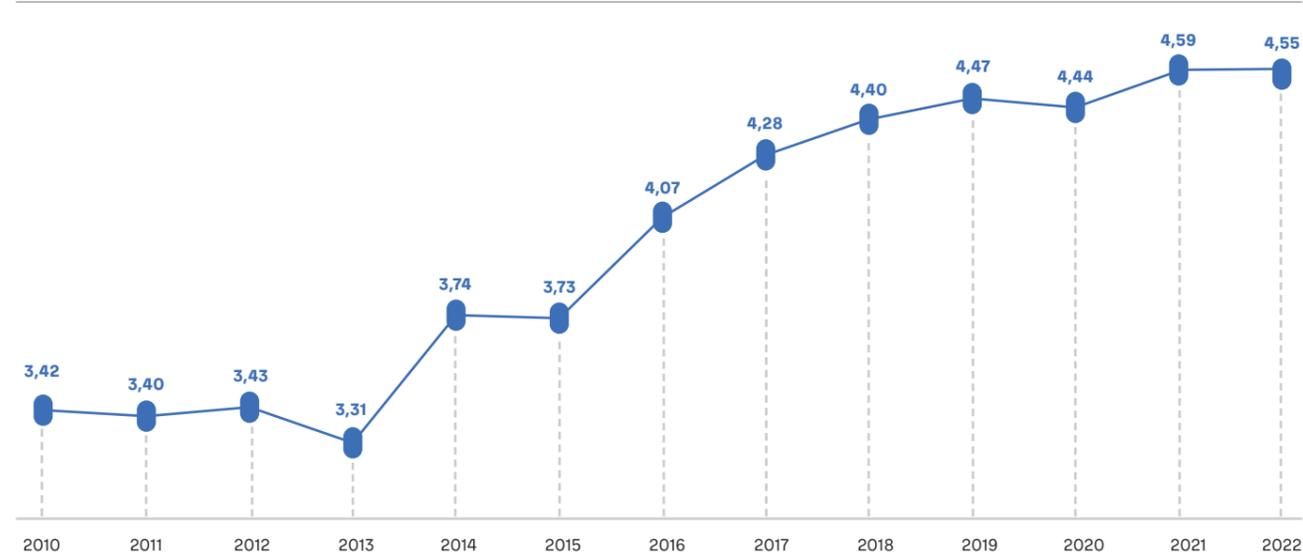
Attraverso la Carta dei Servizi, che recepisce la normativa ENAC e viene aggiornata ogni anno mediante un processo che vede coinvolti tutti i soggetti interessati ai processi aeroportuali, si propongono indicatori di qualità per ogni tipologia di passeggero, con lo scopo di fornire informazioni sul livello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

#### La soddisfazione dei passeggeri

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:

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

**GRAFICO 12** - Survey ACI World - Airport Service Quality. Indice Overall Satisfaction 2010-2022 (FCO)<sup>35</sup> Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente)



### 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 delle pattuizioni contrattuali da parte dei subconcessionari 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 2022, l'ente Health & Safety ha effettuato 206 ispezioni sul perimetro delle subconcessioni commerciali. Le attività vengono gestite attraverso l'ausilio di una piattaforma informatica che consente la programmazione dei controlli ispettivi, l'utilizzo di check-list su tablet, la gestione delle contromisure generate per ogni non-conformità riscontrata nei sopralluoghi.

In riferimento alle tematiche ambientali, invece, nel corso del 2022, sono state effettuate, nell'ambito degli spazi sub-concessi, 18 verifiche approfondite di

secondo livello, di cui 4 verifiche relative alle attività di Retail.

Al fine di stimolare comportamenti ambientali virtuosi da parte dei sub-concessionari, ADR ha elaborato un "Vademecum ambientale", all'interno del quale sono ripilogati 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. Nel 2022 il Vademecum ambientale è stato esteso anche ai contratti in essere ed ai nuovi contratti F&B e Retail.

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:

- tempo di attesa cassa;
- tempo di attesa banco;
- tempo di sbarazzo banco;
- tempo di sbarazzo tavolo.

### 5.8.2 Le iniziative

In linea con gli anni passati e tenuto conto delle nuove esigenze derivanti dall'emergenza sanitaria, anche nel 2022 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**.

#### Fiumicino

##### Interventi infrastrutturali

Nel 2022, a Fiumicino sono stati realizzati diversi interventi infrastrutturali volti a migliorare l'esperienza del passeggero, che si riportano di seguito:

- nell'area Airside, a maggio 2022 sono state aperte nuove aree che consentono la redistribuzione del flusso dei passeggeri tra Schengen ed Extra-Schengen, che negli ultimi due anni aveva seguito i mutamenti dovuti allo scenario imposto dal Covid-19. In particolare, sono stati resi operativi:
  - il Nuovo Molo A, una nuova area d'imbarchi di 16 mila metri quadrati con 13 nuovi loading bridge e 10 nuovi gate remoti, corredati di segnaletica dinamica e statica in caso di spegnimento per tematiche legate alla sostenibilità;
  - la nuova area di controllo passaporti per i passeggeri in transito, che consente di ristabilire la gestione dei voli Schengen nell'area Est ed Extra-Schengen nell'area Ovest;
  - l'ampliamento dell'area riservata ai controlli passaporti in partenza;
  - la nuova area commerciale con negozi, punti di ristoro e servizi al passeggero.
- nella rinnovata hall check-in del Terminal 1, è stata

completamente ristrutturata l'isola A che è stata adeguata al layout dei check-in più nuovi, aumentando il numero di banchi disponibili;

- è iniziata la sostituzione delle macchine per il controllo sicurezza con le più innovative C3, che consentono di non rimuovere dal bagaglio a mano dispositivi digitali e liquidi per rendere più rapido e confortevole il processo di controllo sicurezza;
- nella sala bagagli del Terminal 3, per sopperire alla mancanza dei nastri interessati dai lavori di ristrutturazione, è stato aperto un ulteriore carosello, mentre nella sala T1 procedono i lavori di espansione che porteranno nel prossimo anno all'operatività di tre nastri aggiuntivi ed intanto è stato aperto il nuovo ingresso alla sala per i passeggeri che accedono via cobus;
- ulteriore novità nell'area arrivi del T3 è il percorso protetto taxi che permette ai passeggeri di uscire dalla sala bagagli e di venire immessi direttamente nell'area di accosto dei taxi.

#### Servizi al passeggero e informazioni

In relazione ai servizi offerti ai passeggeri in ottica di diversificazione e di miglioramento della permanenza del passeggero presso l'aeroporto, sono state implementate nell'area d'imbarchi E31-44 un'area relax, aree family situate in continuità alle playground con relative sedute differenziate al Molo E, al Satellite e nell'AVC del T1, aree work dotate di sedute dedicate e ogni comfort al nuovo Molo A e nella Piazza del Terminal 1.

In entrambi i Terminal nelle aree di riconsegna bagagli sono stati inseriti dei punti di ricarica aggiuntivi che hanno aumentato il numero di prese e vanno ad aggiungersi alle sedute elettrificate installate nelle aree di ultima apertura (piazza T1, area commerciale T1 e nuovo Molo A). Sono stati installati, inoltre, due beverini per soddisfare le richieste dei più attenti all'ambiente e fornire un servizio essenziale in un'area in cui i punti ristoro sono attualmente limitati.

Nel processo di miglioramento dell'area arrivi T3 landside è stata inoltre completamente ristrutturata la sala preghiera multireligiosa presente, utilizzando materiali e luci dai colori caldi è stato possibile creare un ambiente di preghiera accogliente e privo di richiami religiosi specifici, adatto alla celebrazione di ogni credo.

Coerentemente con l'impegno in tema di innovazione, all'interno dell'aerostazione è stata inserita la campagna di ingaggio Digiport dedicata ai passeggeri più di-

<sup>35</sup> 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, mediante un minimo di 350 interviste trimestrali in ogni singolo aeroporto (800 a FCO fino a 1QTR 2020; 500 dal 3QTR 2020 a seguito del COVID-19). 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.

gitali che vogliono scoprire l'offerta di ADR in modo del tutto nuovo. La sezione Aeroporto digitale del sito ADR.it è raggiungibile in aeroporto scansionando i QR-code presenti sulla campagna o navigando il sito ADR.it nella sezione "Servizi in Aeroporto".

I servizi a disposizione dei passeggeri includono una web-app di wayfinding, un chatbot e il servizio infovolo con relativa tracciabilità.

Sempre grazie alla pubblicazione in aeroporto di codici Qr è stata attivata l'iniziativa FunPort, volta ad intrattenere i passeggeri tramite entertainment digitale gratuito. L'iniziativa è nata all'interno del processo di innovazione che ADR sta conducendo grazie alla collaborazione con diverse start-up, con l'obiettivo del miglioramento dell'esperienza di viaggio.

### Passeggeri PRM

Stessa attenzione e cura viene dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità così da garantire il massimo comfort e la fruizione dei servizi offerti nei terminal. A tal proposito si è provveduto ad un restyling della grafica e dei colori dei meeting point e delle club car dislocati nei terminal ed a disposizione dei PRM. Inoltre, si è provveduto alla modifica dei banchi Lost&Found presenti nella sala bagagli del T1 in modo da renderli accessibili anche ad i passeggeri muniti di sedia a rotelle. Inoltre, il sito ADR.it e ADR Assistance.it sono stati resi ancora più accessibili ad ogni tipo di utente grazie allo sviluppo di soluzioni di adattabilità delle funzionalità del sito alle esigenze specifiche degli utenti.

### Ciampino

Nello scalo di Ciampino è stata rafforzata la segnaletica verticale ed orizzontale nelle aree dedicate agli e-gates e sono stati implementati e-gate per passeggeri Non-UE.

Per agevolare i flussi al controllo passaporti è stata attivata la call-forward che, grazie alla definizione degli orari di picco dei voli Extra-Schengen e al rinforzo del presidio ADR durante i picchi operativi, permette di migliorare l'utilizzo dell'area di imbarco Extra-Schengen.

Per migliorare l'offerta Food & Beverage all'interno dello scalo di Ciampino, in collaborazione con Chef

Express si è proceduto alle aperture di nuovi punti ristoro per il pubblico.

Anche nello scalo di Ciampino, per aiutare i passeggeri nell'individuazione delle informazioni necessarie al proprio volo sono state pubblicate le grafiche con codice QR che fa riferimento alla pagina di informazioni sui voli del sito ADR.it: il passeggero è così in grado di reperire velocemente gli aggiornamenti sul proprio volo direttamente sul proprio smartphone.

Analogamente a quanto fatto a Fiumicino, grazie alla pubblicazione in aeroporto di codici Qr è stata attivata l'iniziativa Fun-Port, volta ad intrattenere i passeggeri tramite entertainment digitale gratuito. L'iniziativa è nata all'interno del processo di innovazione che ADR sta conducendo grazie alla collaborazione con diverse start-up, con l'obiettivo del miglioramento dell'esperienza di viaggio.

## 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 abilita, grazie alle proprie attività di business, una catena di valore che 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 Valore economico generato e distribuito

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 consolidato<sup>36</sup>.

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.

<sup>36</sup> 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.

TABELLA 43 - Valore economico generato e distribuito del Gruppo ADR<sup>37</sup>

Componente del valore	UdM	2022	2021	Δ% vs 2021
Valore economico generato	€/000	666.959	529.240	26%
Valore economico distribuito	€/000	432.895	264.810	63%
Remunerazione dei fornitori <sup>38</sup>	€/000	163.097	123.301	32%
Remunerazione dei dipendenti	€/000	173.572	121.434	43%
Remunerazione dei finanziatori	€/000	68.201	62.923	8%
Remunerazione della pubblica amministrazione	€/000	27.992	-42.856	-165%
Remunerazione della collettività	€/000	33	8	314%
Valore economico trattenuto	€/000	234.064	264.430	-11%

Rispetto all'anno precedente, il valore generato e distribuito è aumentato significativamente (rispettivamente del 26% e 63%), con riferimento anche alla ripresa dei volumi di traffico e dei passeggeri.

## 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;

<sup>37</sup> La metodologia per il calcolo del valore distribuito ha subito un aggiornamento rispetto alla rendicontazione degli anni precedenti. In particolare, i canoni concessori sono stati considerati all'interno della voce "Remunerazione della pubblica amministrazione" e non più in "Remunerazione dei fornitori". Pertanto, ai fini della comparabilità, i dati 2021 qui rappresentati sono stati modificati rispetto alla rendicontazione nella Relazione Annuale Integrata 2021 (restatement).

<sup>38</sup> Si noti che la presente remunerazione si riferisce alle sole forniture in conto d'esercizio. Sono pertanto escluse quelle in conto capitale.

- 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, qualora questi afferiscano alle attività di cui all'art. 119 del Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 50/2016, 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 aggiudicati per fini diversi dall'esercizio dell'attività di sfruttamento di area geografica al fine della messa a disposizione di aeroporti, così come espressamente previsto dall'art. 14 del Codice Contratti.

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 2022, tra i progetti di innovazione nell'ambito della Supply Chain, ADR ha adottato una nuova piattaforma di e-procurement, al fine di integrare ed efficientare i processi interni, migliorando la user experience dei fornitori.

### 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 2022 ha concluso uno studio, avviato nel 2021, per rendere più approfondito e continuo il monitoraggio delle performance ESG del portafoglio fornitori, implementando uno degli standard emergenti negli assessment e nel rating ESG. Nel 2023 proseguirà sia il processo di monitoraggio continuo che la valutazione di ulteriori standard da adottare.

TABELLA 44 - Fornitori del Gruppo ADR valutati/qualificati secondo criteri di sostenibilità

	UdM	2022	2021	2020	2019
Numero di fornitori attivi valutati/qualificati secondo criteri di sostenibilità <sup>39</sup>	n.	311	361	356	436
Numero di fornitori attivi valutati secondo criteri ambientali	n.	311	361	130	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri sociali	n.	311	360	265	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri di anticorruzione	n.	311	348	106	436

<sup>39</sup> 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.

TABELLA 45 – Percentuale di ripartizione della spesa di fornitura

Componente del valore	UdM	2022	2021	2020	2019
Ripartizione spesa di fornitura estero	%	8	14	2	5
Ripartizione spesa di fornitura Italia	%	92	86	98	95

## 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.

Nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa (EPV) vengono inseriti criteri di valutazione su aspetti di Sostenibilità, che costituiscono elemento distintivo di premialità per i concorrenti più virtuosi. Nel corso del 2022 sono stati introdotti due criteri premianti specifici: 1) parità di genere (Women's Empowerment Principles); 2) Decarbonizzazione.

## 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.

Inoltre, nel 2022 è stato realizzato il 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 2022 sono stati eseguiti 32 assessment ESG sulla sostenibilità dei fornitori critici e ad alto rischio. Per il 2023 ADR si prefigge di definire ed avviare un programma di sviluppo dei propri fornitori per supportarne il miglioramento nell'ambito della sostenibilità.

## Impatto generato sulla supply chain

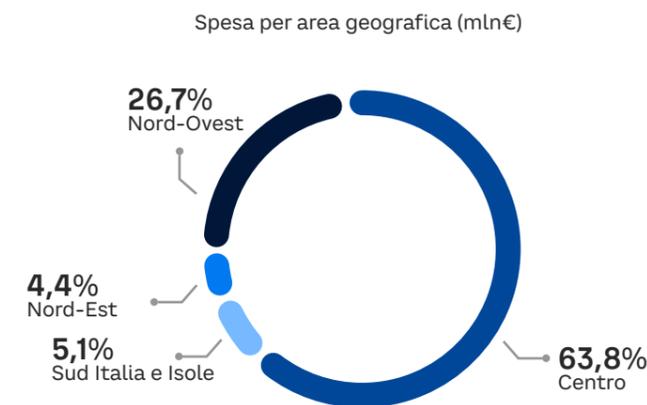
Nel corso del 2022, ADR ha approfondito gli impatti socio-economici generati attraverso le proprie attività sui fornitori localizzati nel territorio nazionale. Le valutazioni di impatto si basano sull'analisi della supply chain del Gruppo ADR, attivata dagli ordini verso fornitori italiani.

Le spese operative e in conto capitale del Gruppo ADR, escluse le partite infragruppo, nel 2022 ammontano a 349 milioni di euro e sono state sostenute per il 57% da ADR S.p.A. e per il 43% dalle società controllate che ricadono nel perimetro dello studio<sup>40</sup>. In particolare, 223 milioni di euro dell'ordinato sono stati spesi<sup>41</sup> nel Centro Italia (di cui il 95% nel Lazio), 93 milioni di euro nel Nord-Ovest (di cui l'88% in Lombardia), 18 milioni di euro nel Sud e nelle Isole (di cui il 37% in Campania) e 15 milioni di euro nel Nord-Est (di cui il 55% nel Veneto).

<sup>40</sup> Le controllate considerate sono le seguenti: ADR Infrastrutture SpA, ADR Tel SpA, Leonardo Energia S.c.a.r.l, ADR Mobility Srl, AdR Security Srl, Airport Cleaning Srl, AdR Ingegneria SpA, Fiumicino Energia Srl, AdR Assistance Srl.

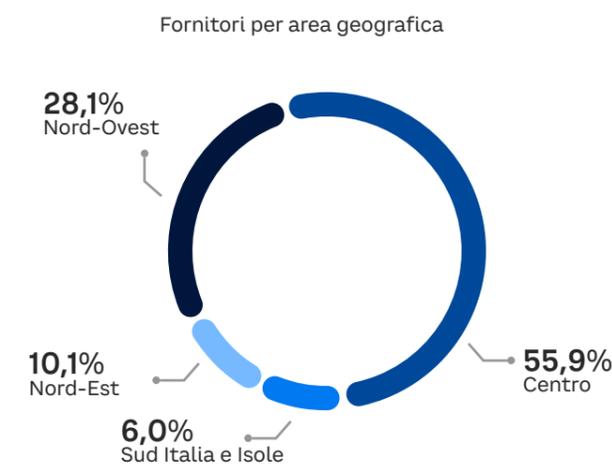
<sup>41</sup> La ripartizione delle spese del Gruppo ADR per regione si basa sulla collocazione geografica della sede operativa dei fornitori attivati dalle società del Gruppo ovvero, se non disponibile, su quella legale.

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



Il Gruppo ADR, attraverso i 349 milioni di euro di spese operative e in conto capitale, ha coinvolto 1.153 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, 330 fornitori sono classificabili come microimprese, 345 come piccole imprese, 256 come imprese di medie dimensioni e 222 sono operatori di grandi dimensioni. A livello territoriale, 644 fornitori provengono dal Centro Italia (di cui il 91% dal Lazio), 324 dal Nord-Ovest (di cui l'87% dalla Lombardia), 116 dal Nord-Est (di cui il 46% dal Veneto) e 69 dal Sud e dalle Isole (di cui il 42% dalla Campania).

GRAFICO 14 – Distribuzione dei fornitori del Gruppo ADR suddivisi per regioni italiane



Sebbene il modello di business del Gruppo ADR sia principalmente focalizzato sulla gestione di aeroporti e servizi collegati, i differenti settori economici nei quali si configurano le società controllate, che vanno dall'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità ai servizi energetici, rendono necessaria l'attivazione di fornitori di diversa natura, provenienza geografica e dimensione societaria. Di fatto, grazie a questo coinvolgimento diversificato degli operatori della supply chain, il Gruppo ADR è responsabile della creazione di impatti economici in una pluralità di comparti produttivi. I settori produttivi in cui vengono maggiormente concentrate le spese del Gruppo sono le Costruzioni (40%), l'Industria (26%) e i Servizi alle Imprese (25%).



**TABELLA 46** – Distribuzione per settore economico delle spese operative e in conto capitale del Gruppo nel 2022 per settore economico di appartenenza dei fornitori

	UdM	Spesa	Incidenza
Agricoltura	€/mln	0,1	0%
Industria	€/mln	91,9	26%
Costruzioni	€/mln	138,7	40%
Commercio	€/mln	22,7	7%
Trasporti e Logistica	€/mln	5,8	2%
Turismo e Ristorazione	€/mln	1,5	0%
Servizi Imprese	€/mln	86,3	25%
Servizi Persone	€/mln	1,9	0%
<b>TOTALE</b>	<b>€/mln</b>	<b>348,9</b>	<b>100%</b>

### 5.9.3 Tutela e sviluppo del territorio

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 2022.

**TABELLA 47** – 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;
- avvio di progetti con le scuole del territorio;
- lancio di campagne dedicate all'inclusione e alla valorizzazione dell'unicità delle persone;
- iniziative focalizzate su arte, cultura e sensibilizzazione ambientale
- 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, un ruolo chiave è da attribuire alla continuazione di tavoli istituzionali permanenti di

coordinamento e confronto con il Comune di Fiumicino, su base regolare. Questo rapporto ha permesso la realizzazione di una serie di opere e progetti a beneficio del territorio e delle comunità limitrofe.

**TABELLA 48** – Iniziative del Gruppo ADR per la tutela e lo sviluppo delle comunità locali

#### Tutela e sviluppo delle comunità locali (Comune di Fiumicino)

- Sviluppo del progetto legato alla creazione della nuova pista ciclabile, che porterà benefici al territorio sia in termini di accessibilità sia di Sostenibilità;
- organizzazione, con la collaborazione e/o partecipazione del Comune di Fiumicino, di iniziative di sensibilizzazione socio-ambientale e di volontariato (es. evento di pulizia del litorale di Pesce Luna, la cui edizione 2022 si è svolta in collaborazione con Boeing);
- iniziativa di volontariato aziendale per la Giornata dell'Albero, in data 21 novembre 2022; evento del Festival delle Scienze presso il Terminal 5, aperto alla cittadinanza);
- collaborazione con l'Assessorato alle Politiche Scolastiche del Comune di Fiumicino per il lancio di progetti rivolti alle scuole del territorio: tra questi, la partecipazione ADR al progetto "Dis-crimen Dis-criminis", concorso finalizzato ad accrescere l'awareness verso le tematiche di "equality" e discriminazione tra gli studenti delle scuole superiori. Lancio della sezione tematica "Scienza del Cielo", prima sezione aeronautica per una classe di scuola media, a cui ADR offre la possibilità di visite in aeroporto e lezioni introduttive sul mondo del trasporto aereo;
- attività di promozione della legalità, in occasione della Notte Bianca di Fiumicino (25 giugno) e attraverso visite degli studenti locali all'aeroporto di Fiumicino, in collaborazione con le forze dell'ordine;
- donazioni a beneficio del territorio (es. contributo a un'associazione locale dedicata alle persone con disabilità, donazione delle strenne natalizie non ritirate dai dipendenti).

È stato inoltre avviato un tavolo di confronto con il Comune di Ciampino; a valle dell'elezione di fine giugno, si è stabilito un proficuo contatto con la nuova sindaca e alcuni assessori di riferimento (Ambiente e Turismo in particolare) volto da una parte a dare una corretta informativa delle numerose azioni compiute da ADR nell'ambito dell'implementazione del Piano di Contenzimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale e dall'altro per lo sviluppo di attività congiunte dedicate ai giovani e al territorio, in ambito di sostenibilità sociale e ambientale.

### Inclusione

Nel corso del 2022, 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 49** – 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 2022 (logo che è rimasto presente su LinkedIn in maniera permanente);
- lancio della campagna "No Violence Against Women", volta a generare maggior awareness sulla parità di genere per tutto il mese di novembre e culminata nella giornata Internazionale contro la Violenza sulle Donne. Per questa campagna, è stato utilizzato un logo dedicato, proiettato anche sui ledwall dello scalo il 25 novembre;
- lancio del progetto dedicato all'accessibilità digitale, in partnership con Accessiway, comunicato il 3 dicembre, Giornata Internazionale delle Persone con Disabilità.

### ADR per la cultura

**TABELLA 50** – 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 2022, in particolare per la promozione dell'iniziativa estiva "Venere in musica".

#### Fondo Edifici di Culto



Con l'intento di promuovere il patrimonio artistico, in particolare le opere di Lorenzo Bernini ADR ha aderito al progetto culturale "In viaggio con Bernini" promosso dal Fondo Edifici di Culto. ADR assicura visibilità al progetto 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 2022, 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. In occasione della cerimonia di apertura del nuovo Molo A, avvenuta lo scorso 18 maggio 2022 alla presenza del Capo dello Stato, Sergio Mattarella, "il coro delle mani bianche" (formato da bambini con disabilità di età compresa tra i 7 e i 15 anni) insieme ai bambini della Schola Cantorum dell'Accademia Nazionale di Santa Cecilia hanno aperto i lavori esibendosi nell'interpretazione dell'Inno di Mameli e l'Inno europeo.

#### "Deti" di Marco Lodola

In occasione dell'inaugurazione della nuova area d'imbarco A, l'artista Marco Lodola, tra i fondatori negli anni'80 del movimento Nuovo Futurismo, ha donato ad Aeroporti di Roma l'opera "Deti" - parola che in cirillico significa "Bambini" - con cui l'autore ha voluto ricordare le tante sofferenze causate dal conflitto in Ucraina e inviare un messaggio di pace universale. Le migliaia di passeggeri che quotidianamente transitano nell'aeroporto di Fiumicino possono ammirare l'opera 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



ADR ha sostenuto le attività artistiche della stagione estiva "Caracalla 2022" e ha acquisito la qualifica di Partner, 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 dell'esibizione della "Carmen" a luglio 2022. Inoltre, all'interno degli spazi dell'aeroporto di Fiumicino la Fondazione ha organizzato tre 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 XVII edizione in qualità di sponsor tecnico in modalità barter.

## RAI Cinema



ADR rinnova la partnership con RAI Cinema anche per l'anno 2022, così da poter offrire al patrimonio culturale cinematografico italiano un'opportunità di visibilità e di diffusione dei propri contenuti. Il 16 novembre ADR ha ospitato la proiezione privata del film di Diabolik "Ginko: all'attacco!" 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 2022". Dalla collaborazione l'evento si tiene per la prima volta dall'auditorium, con due appuntamenti in aeroporto che hanno visto la partecipazione di passeggeri e della comunità di Fiumicino. In queste occasioni, l'Amministratore Delegato ha presentato i progressi legati al Patto per la decarbonizzazione in un incontro/dialogo intitolato "Progresso e sostenibilità-decarbonizzazione: un esempio di impegno per migliorare".

**TABELLA 51** - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione di iniziative culturali, sociali e istituzionali

## Roma Europa Festival



Giunto alla sua 37ª 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.

## 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 57ª Stagione di rappresentazioni classiche in programma al Teatro Greco di Siracusa.

## REGIONE LAZIO - promozione Castello Santa Severa



ADR, per rafforzare il legame con il territorio, promuove il patrimonio culturale, ambientale e sociale locale e promuove le attività del Castello di Santa Severa insieme alla Regione Lazio con la diffusione di contenuti promozionali del Castello di Santa Severa.

## Associazione Civita



ADR ha aderito in qualità di Socio Ordinario all'Associazione Civita per l'anno 2022, un'organizzazione non profit di imprese ed enti di ricerca protagonista nel campo della promozione culturale.

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.

In linea con la strategia di Sostenibilità e con l'impegno in favore della cultura, ADR ha offerto visibilità sugli impianti in aeroporto - dedicati alla comunicazione istituzionale - per promuovere iniziative ed eventi culturali, riassunte nella seguente tabella.

## 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 52** - Iniziative del Gruppo ADR per la promozione della cultura sportiva

## CONI



La collaborazione con il CONI inaugura la sinergia tra ADR e il mondo sportivo, gettando le basi per attività di assistenza agli atleti in partenza/arrivo negli aeroporti romani e l'organizzazione di eventi congiunti per la promozione dei valori dello sport e dei traguardi nazionali conseguiti durante le manifestazioni sportive internazionali.

## Federugby



Nella primavera del 2022 è stata sancita la partnership con Federugby per la promozione del più importante torneo di rugby "6 Nations" che vede coinvolta anche la nazionale italiana.



Focus on

## LA NOSTRA RISPOSTA AL COVID-19 PER IL TERRITORIO

Il piano di misure di contrasto al COVID-19 elaborato e adottato a inizio pandemia è stato mantenuto nel corso dei primi mesi del 2022.

L'hub vaccinale di ca. 1.500 mq che ha assicurato una capacità di somministrare circa 3.000 vaccini e 1.900 tamponi al giorno, è stato dismesso dalle autorità sanitarie a fine marzo 2022, mentre l'hub test COVID-19 a fine aprile 2022. Tuttavia, l'Area testing nel terminal 3 dell'aeroporto è ancora attiva benché con capacità rimodulata dalle autorità sanitarie in coerenza con le necessità dell'utenza.

A fine anno, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino hanno ricevuto il premio "Public Health & Safety Readiness Accreditation" da parte di Airports Council International (ACI), l'associazione indipendente 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. Entrambi gli aeroporti sono stati i primi nell'Unione Europea e secondi al mondo ad aver ottenuto tale premio, 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.

In particolare, è stata valutata positivamente l'implementazione di pratiche standard per garantire un'esperienza aeroportuale sicura per tutti i viaggiatori e il livello di reattività della società di gestione a mettere in atto best practice per gestire possibili eventi che possano mettere a rischio la salute pubblica e la sicurezza.

## 5.9.4 Programmi di Partnership

### Il Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo

Ad aprile 2022, è stato presentato ufficialmente 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 e della produttività a livello planetario con la tutela dell'ambiente, supportando la transizione e la decarbonizzazione del settore entro il 2050.

Il Patto nasce per dare una svolta radicale al 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.

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 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.

Il Patto è composto da 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.

### Partnerships industriali

TABELLA 53 – Partnership industriali 2022 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 congiunta progettualità per realizzare soluzioni e servizi nell'ambito della cybersecurity, dei sistemi di sorveglianza, monitoraggio, comunicazione e supporto alle decisioni dedicati alle infrastrutture critiche e nella mobilità aerea urbana, con particolare riferimento ai requisiti di sviluppo di infrastrutture di terra e controllo del traffico aereo.

#### 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 che 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, valido per due anni, riguardano la gestione dei rifiuti, il trattamento delle acque reflue nell'impianto di depurazione aeroportuale e l'ottimizzazione della gestione delle reti idriche.

#### ENI



Eni e ADR hanno sottoscritto un accordo strategico nel 2021, che prosegue nel 2022, 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 vede l'introduzione nei prossimi mesi 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 CO<sub>2</sub> rispetto ai carburanti fossili. Inoltre, sarà definito un programma congiunto di sviluppo di servizi di mobilità sostenibile e di distribuzione ai clienti finali.

#### 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 e punta al potenziamento dei servizi di connessione diretta di Alta Velocità tra lo scalo di Fiumicino e il Sud Italia e l'accelerazione degli attuali servizi con il Nord del Paese (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 la possibilità di effettuare le operazioni di check-in passeggeri e bagagli direttamente nelle principali stazioni ferroviarie collegate con il Leonardo da Vinci. L'accordo comprende inoltre, nell'ambito dell'Urban Air Mobility, la progettazione e realizzazione di un vertiporto sulla piastra parcheggi della Stazione Termini di Roma, prevedendo anche di individuare ulteriori spazi idonei per il futuro ampliamento di questo network.



# Eventi successivi

06

# Eventi successivi

## Dati di traffico

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 21 febbraio 2023), 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 114,1% rispetto al 2022,

così come i movimenti aerei, seppur con un incremento più calmierato, aumentano del 41%. Il vigoroso recupero dei volumi passeggeri rispetto al periodo precedente all'inizio della pandemia (80% verso 1 Gennaio - 21 Febbraio 2019) è ascrivibile principalmente alle buone performance del Load Factor che supera i livelli 2019: 74,8% con +4,2 punti percentuali.

TABELLA 54 - Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 21 febbraio 2023<sup>42</sup>

	UdM	1° Gen - 21 Feb 2023	1° Gen - 21 Feb 2022	Delta %
<b>Movimenti</b>	<b>n.</b>	<b>33.983</b>	<b>24.107</b>	<b>+41,0%</b>
Fiumicino	n.	28.649	19.050	+50,4%
Ciampino	n.	5.334	5.057	+5,5%
<b>Passeggeri</b>	<b>n.</b>	<b>4.410.112</b>	<b>2.059.582</b>	<b>+114,1%</b>
Fiumicino	n.	3.875.689	1.715.860	+125,9%
Ciampino	n.	534.423	343.722	+55,5%
<b>Merci</b>	<b>ton</b>	<b>18.141</b>	<b>14.058</b>	<b>+29,1%</b>
Fiumicino	ton	16.258	11.861	+37,1%
Ciampino	ton	1.883	2.197	-14,3%

Di seguito l'andamento dei singoli aeroporti:

### Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 21 febbraio 2023, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico pari a circa 3,88 mln di passeggeri, più che raddoppiato (+125,9%) rispetto allo stesso periodo del 2022, ed in linea con il trend di ripresa del traffico rilevato nei mesi finali dello scorso anno. I movimenti aerei hanno registrato una crescita pari al 50,4%.

In questo arco di tempo sono transitati in media quasi 75 mila passeggeri al giorno, contro i 33 mila circa dello stesso periodo del 2022.

Il traffico domestico, pari a circa 960 mila passeggeri, è in crescita del 73,2% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il traffico internazionale registra una crescita percentuale pari al 150,9%: la differenza percentuale è più elevata in quanto questo segmento ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità adottate in gran parte del mondo nei primi mesi del 2022, soprattutto verso mercati intercontinentali.

### Ciampino

Anche lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio - 21 febbraio 2023, una ripresa del traffico con un numero di passeggeri transitati pari a circa 534 mila e una crescita del 55,5%. Nel dettaglio, i movimenti commerciali hanno registrato un incremento del 9%, a fronte di una crescita del totale dei movimenti pari al 5,5% nel periodo considerato, raggiungendo così un recupero completo dei movimenti commerciali consentiti a seguito della limitazione di capacità intervenuta sullo scalo da Ottobre 2021, con attività giornaliera pari a 64 voli commerciali.

<sup>42</sup> Dati provvisori

### Altri eventi successivi

- In data 26 gennaio 2023, l'aeroporto di Fiumicino, valutato miglior aeroporto europeo per la qualità da 5 anni, ha ottenuto le 5 stelle Skytrax, il massimo riconoscimento assegnato dall'organizzazione internazionale di rating del trasporto aereo. La valutazione a 5 stelle, ottenuta al termine di un'approfondita analisi dei servizi e delle strutture del terminal condotta nel corso del 2022, riconosce al "Leonardo da Vinci" standard eccellenti nella qualità del servizio erogato ai passeggeri e nell'attività del personale.
- In data 3 febbraio 2023, è stata costituita la società ADR Ventures S.r.l., con una dotazione di capitale di 2 milioni di euro (di cui 10 mila euro a titolo di capitale sociale), interamente sottoscritta dal socio unico ADR. Il nuovo veicolo societario ha per oggetto le attività di Corporate Venture Capital finalizzate al finanziamento di soluzioni innovative in ambito travel.
- Il 16 febbraio 2023 l'ENAC ha inviato ad ADR, in reazione al Master Plan, un ulteriore dettaglio pianificatorio, al contempo affermando che «ritiene di poter procedere con l'istruttoria del nuovo master plan al 2046, comprendendo la realizzazione della nuova pista di volo». Tali indirizzi sono allo studio di ADR al fine di predisporre un riscontro alle richieste dell'Ente.
- In data 20 febbraio 2023 si è perfezionato il rimborso a scadenza delle note A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline. Contestualmente, ha avuto luogo lo scambio dell'ultimo flusso, comprensivo dei nozionali, sui due cross currency swap detenuti allo scopo di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal medesimo prestito obbligazionario A4. L'esborso netto in conto capitale, pari a 325 milioni di euro, è stato interamente coperto con disponibilità liquide della Capogruppo ADR.
- Con riferimento alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, l'udienza relativa al ricorso di ADR avverso il diniego di avvio della consultazione dell'utenza comunicato da ART il 16.12.2021, posta nuovamente in calendario - per autonoma decisione del TAR Lazio - il 22 febbraio 2023, è stata discussa ed il ricorso è stato mandato in decisione.
- L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in data 24 febbraio 2023, ha rinviato al 20 marzo l'emanazione dei nuovi modelli di regolazione, in considerazione della necessità di confrontarsi con i Ministeri competenti.





# Prevedibile evoluzione della gestione

07

# Prevedibile evoluzione della gestione

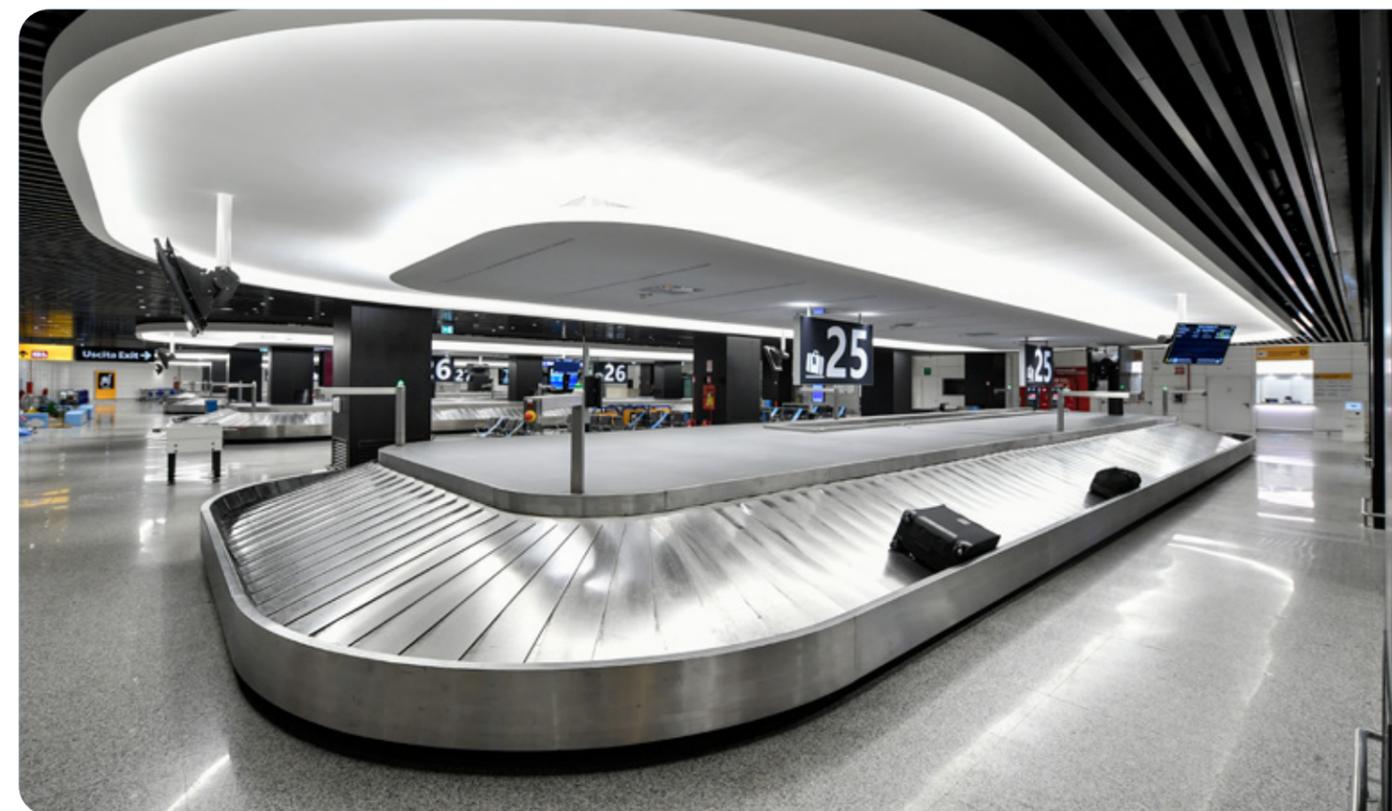
L'evoluzione dello scenario di mercato evidenzia un outlook tendenzialmente positivo per il 2023 ed un andamento del business che gradualmente si avvicina ai livelli pre-pandemia. Oltre alla ripresa già in atto sul segmento del Breve/Medio Raggio, grazie soprattutto al pieno ritorno della domanda sul mercato UE, è da evidenziare un'offerta record per la prossima stagione IATA Summer 2023 per il Nord America, verso il quale sono state pianificate fino a 34 partenze al giorno nel picco, di cui ben 11 al giorno per New York. In generale, sono attualmente in programma oltre 30 nuove rotte di cui oltre 10 nuove destinazioni per Roma quali ad esempio Città del Messico con Aeroméxico, San Francisco con United Airlines, oltre ai nuovi sviluppi di ITA Airways al momento attesi per Washington, San Francisco e Rio de Janeiro, connessi al nuovo corso che potrà scaturire in esito al processo di privatizzazione, tuttora in corso. Più in generale, è opportuno sottolineare che insistono ancora delle variabili che possono impattare l'effettivo tasso di recupero / crescita del traffico, sia in positivo, con riferimento alla possibile accelerazione della riapertura del mercato cinese, sia in negativo, in relazione agli effetti collegati alle possibili evoluzioni del conflitto russo-ucraino.

Questo quadro di crescita, ove confermato nel corso

dell'anno, prospetta, rispetto al precedente esercizio, un'attesa di miglioramento della marginalità operativa, che tuttavia potrà essere fortemente condizionata dall'andamento del contesto macroeconomico e dalla recente congiuntura inflattiva, che potrebbe impattare la propensione al consumo oltre che la dinamica dei costi operativi, con particolare riferimento ai prezzi dell'energia ancora marcatamente dilatati.

In un contesto ancora complesso, il Gruppo continua a lavorare con l'obiettivo di confermare i livelli di eccellenza della qualità del servizio raggiunti ormai stabilmente, e coronati dal riconoscimento delle 5 stelle SkyTrax lo scorso 26 gennaio 2023, confermando il fermo impegno rispetto alle indifferibili sfide ambientali al fianco dei principali attori della filiera del business aeronautico.

A tal riguardo continueremo ad operare perseguendo il consolidamento, in accordo con le autorità concedenti e regolatorie, dei presupposti chiave per lo sviluppo sostenibile di lungo termine del sistema aeroportuale della Capitale, in una logica di valore condiviso che coinvolga il personale dipendente, le comunità locali e, più in generale, tutti i nostri stakeholder.





# Proposta all'Assemblea degli Azionisti

# 08

## Proposta all'Assemblea degli Azionisti

### Signori Azionisti

Il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 30.740.509,89. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2022, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. di portare a nuovo l'utile dell'esercizio pari a euro 30.740.509,89.

*Il Consiglio di Amministrazione*



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



9.1	Nota metodologica	165	9.5	Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI	190
9.2	Analisi di materialità	166	9.6	Indice dei contenuti GRI	192
9.3	Tassonomia UE	168	9.7	Relazione della Società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria	196
9.4	Indicatori di performance GR	184			

## 09

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

## 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 Atlantia 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.

La presente Relazione Annuale Integrata include la Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario, come esposto nella seguente Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 – Temi Materiali – GRI. 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 economica e sociale, sono state esposte informazioni sia qualitative sia quantitative con un riferimento temporale di almeno due anni, salvo dove diversamente indicato.

La Relazione Annuale Integrata 2022 rappresenta la settima rendicontazione di Sostenibilità di ADR. 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". Il presente documento è stato predisposto tenendo in considerazione i contenuti dell'IR Framework dell'International Integrated Reporting Standard.

La DNF 2022 riporta 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 9.3.

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base al processo di analisi di Materialità effettuato nel 2021, come dettagliato nel paragrafo successivo, 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 31.12.2022, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. in data 02/03/2023. 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 Analisi di materialità

Gli aspetti rendicontati all'interno della Relazione Annuale Integrata sono stati individuati sulla base del principio di materialità e dei principi di rendicontazione dei GRI Standard, sono stati considerati quindi gli aspetti relativi all'inclusività degli Stakeholder, alla completezza delle informazioni, al contesto di Sostenibilità, all'equilibrio, alla comparabilità, alla chiarezza, alla tempestività, all'affidabilità e all'accuratezza.

L'attuale matrice di materialità è stata aggiornata seguendo il processo qui di seguito descritto:

- Nel corso del 2021, ADR ha deciso di rinnovare la Matrice di materialità, integrando le analisi già disponibili con i temi desunti da un'analisi di settore e con gli esiti delle iniziative di engagement dedicate agli Stakeholder più rilevanti;
- Durante il 2022, dopo un coinvolgimento allargato del management del Gruppo, non si sono rilevati scostamenti rispetto alle priorità tematiche dell'anno precedente, le quali sono state però rianalizzate seguendo una chiave di lettura basata sull'impatto.

Nel corso del 2023 questa matrice sarà sostituita da una nuova Matrice, basata sul concetto di Doppia Materialità: attraverso la collaborazione con una vasta platea di stakeholder, sia interni che esterni, analisi di settore ad hoc e approfondito processo di ascolto, sono identificati i temi prioritari per lo sviluppo sostenibile di ADR.

La nuova analisi di materialità in corso di sviluppo, con il suo processo di coinvolgimento degli stakeholder e l'interpolazione tra il concetto di impatto e il concetto di materialità, porterà ad una rinnovata e più approfondita comprensione del contesto in cui il Gruppo opera, permettendo da un lato la mitigazione degli impatti prodotti, e dall'altro la definizione di nuove strategie di sviluppo.

Per adeguare la matrice di materialità ai nuovi requisiti del reporting di sostenibilità forniti dal Global Reporting Initiative (GRI), si è proceduto ad integrarla con uno screening ed un'analisi degli impatti che questi temi materiali hanno su ambiente, ecosistema e persone. Il processo seguito per l'identificazione e la prioritizzazione degli impatti si è avvalso del lavoro di diverse funzioni aziendali delle società del Gruppo che, attraverso la produzione di approfondite analisi di rischio trasversali sulle tematiche identificate come materiali, analisi di impatto svolte in collaborazione con società specializzate, e l'interlocuzione con altre aziende operanti nel settore aeroportuale, ha portato alla definizione degli impatti che le attività del Gruppo ADR hanno su ambiente, persone ed ecosistema. Gli esiti dell'analisi d'impatto possono essere visionati nella sezione "9.5\_Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI"

GRAFICO 15 - Analisi di materialità del Gruppo ADR 2022



### ENVIRONMENT

- 1 Efficienza energetica
- 2 Climate change
- 3 Consumi idrici
- 4 Gestione dei rifiuti
- 5 Emissioni aeroportuali
- 6 Rumore
- 7 Economia circolare
- 8 Intermodalità accessibilità
- 9 Ecosistema biodiversità

### SOCIAL

- 10 Airport security
- 11 Risposta al COVID-19
- 12 Salute e sicurezza lavoratori

- 13 Qualità del servizio
- 14 Formazione del personale
- 15 Pari opportunità e diversity
- 16 Coinvolgimento comunità

### GOVERNANCE

- 17 Sviluppo infrastrutture sostenibili
- 18 Rispetto regolamentazione
- 19 Gestione operazioni aeroportuali
- 20 Anticorruzione e conflitti di interesse
- 21 Risk management
- 22 Idee innovazione
- 23 Condizioni contrattuali
- 24 Gestione responsabile catena fornitura

## 9.3 Tassonomia UE

### 9.3.1 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.

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. Per assolvere a questa mission, il Gruppo ha da tempo avviato un percorso di transizione ecologica che contribuisca allo sviluppo di una società sempre più sostenibile. Tale percorso è coordinato dal Comitato di Sostenibilità, che costituisce formalmente l'organo deputato alla definizione delle linee di indirizzo strategiche e alla condivisione dei principali programmi di intervento e del loro stato di avanzamento in termini di Sostenibilità. 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 mero esercizio di conformità e di trasparenza, ma quale ulteriore rimando alla propria strategia e ai propri investimenti sostenibili. Pertanto, con esclusivo riferimento ai due obiettivi connessi al cambiamento climatico, 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. In continuazione con la disclosure di ADR relativa al perimetro di ammissibilità per l'esercizio 2021, per il primo anno, il Gruppo presenta 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.

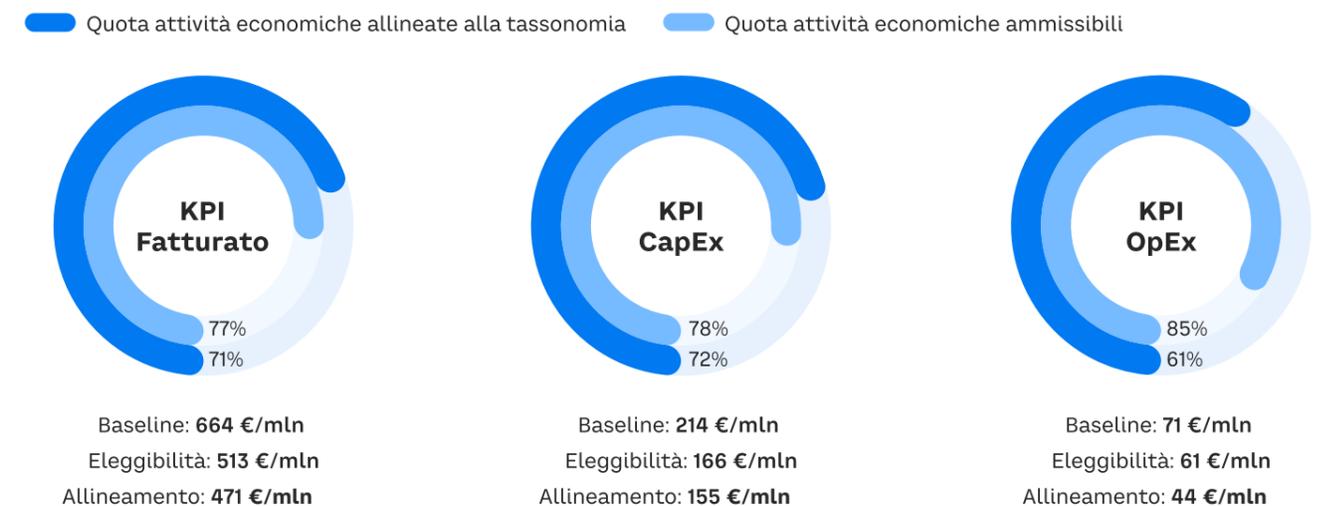
### 9.3.2 I principali risultati

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 2022:

- il 71% del fatturato generato da ADR, pari a 663.746 mila euro, è riferito alle attività allineate alla Tassonomia;

- il 72% del totale delle spese in conto capitale, pari a 214.178 mila euro, è riferito ad attività di business allineate alla Tassonomia;
- il 61% delle spese operative è allineato rispetto al totale della tipologia di costi richiesti, pari a 71.173 mila euro.

GRAFICO 16 – Sintesi dei risultati dei principali KPIs



### 9.3.3 Attività economiche ammissibili

Un'attività economica si definisce ammissibile quando è descritta negli allegati I e II dell'Atto Delegato sul clima, 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 2021 è stata aggiornata secondo le attività di business portate avanti nel corso del 2022 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, il perimetro di ammissibilità comprende nove attività economiche previste dalla normativa relative all'ambito dell'energia, della fornitura di acqua, reti fognarie e trattamento dei rifiuti, dei trasporti e infine dell'edilizia.

TABELLA 55 – Lista delle attività economiche ammissibili e relativa descrizione delle attività svolte da ADR

Attività economiche	Descrizione delle attività svolte dal ADR
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.
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.
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.
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.
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.
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	Gestione del servizio di shuttle che collega le strutture alberghiere con l'aeroporto di Fiumicino.
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	Gestione dell'infrastruttura adibita al trasporto su strada a zero emissioni di CO <sub>2</sub> , 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; dell'infrastruttura per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni.
6.17. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	Manutenzione e gestione dell'infrastruttura che consente la fornitura di energia elettrica e aria condizionata agli aeromobili in sosta dove le emissioni di CO <sub>2</sub> sono pari a zero. Sono escluse le attività derivanti da infrastrutture aeroportuali in quanto non a zero emissioni di CO <sub>2</sub> .
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 <sup>43</sup> .

<sup>43</sup> Per maggiori dettagli, si faccia riferimento alla FAQ n. 158 pubblicata a dicembre 2022.

Il Gruppo ADR ha identificato inoltre le spese 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, le cui misure sono attuate e rese operative entro 18 mesi. Tali spese fanno riferimento alle seguenti attività economiche:

- 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica
- 6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario
- 7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti
- 7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica
- 7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)
- 7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili
- 8.1 Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse
- 8.2 Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra.

### 9.3.4 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 e 5.3 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/teleraffrescamento

Il Gruppo ha analizzato, come indicato al punto 1) a) del criterio di contributo sostanziale, la definizione di teleriscaldamento e teleraffreddamento come riportata nell'articolo 2 punto 41 della Direttiva 2012/27/UE: "teleriscaldamento e teleraffreddamento efficienti, un sistema di teleriscaldamento o teleraffreddamento 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 6.15 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 macro aree di applicazione: veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> dello scarico pari a zero, carico, scarico e trasbordo di beni 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 CO<sub>2</sub> dello scarico pari a zero, quali taxi, NCC, car rental, car sharing elettrici;
- gli autobus in quanto rispettano il criterio a prescindere dalla tipologia di alimentazione;
- 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).

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 precondizionata.

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.

### Attività 7.7. Acquisto e proprietà di edifici

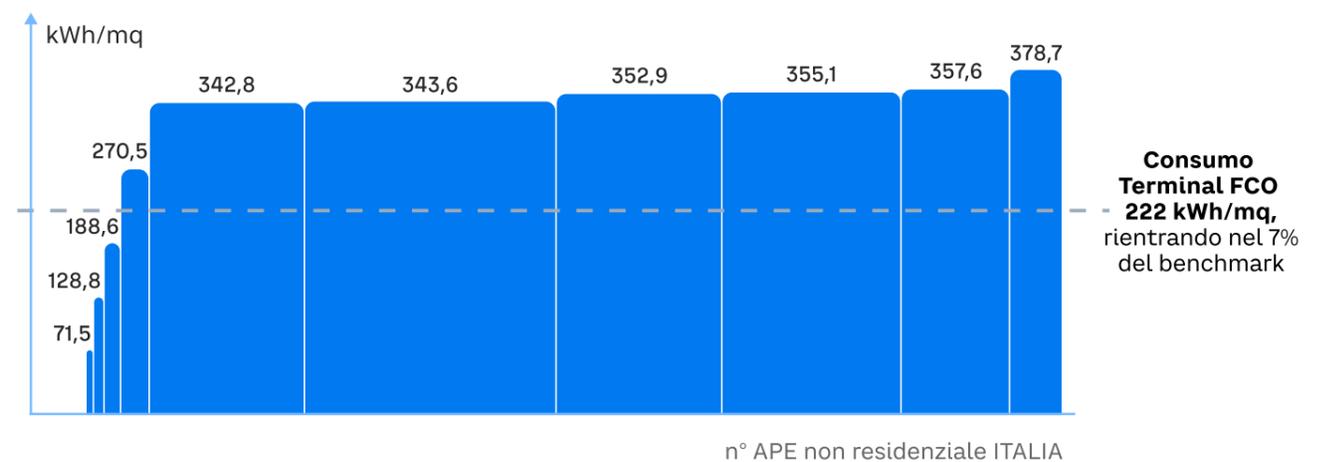
Con riferimento all'attività 7.7, il Gruppo ADR ha in primo luogo definito la data di costruzione degli immobili in analisi, per comprendere quale dei primi due punti alternativi del criterio di contributo sostanziale applicare. Nel rispetto di quanto indicato dalla Commissione Europea nelle FAQs pubblicate 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 oltre 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 270,5 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, può essere considerato conforme al criterio in quanto rientra nella soglia identificata con un consumo 2022 pari a 222 kWh/mq.

GRAFICO 17 - Distribuzione APE edifici non residenziali ITALIA



Fonte: dati ENEA aggiornati all'8 Febbraio 2023.

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 alle aree nel terminal e fuori terminal, è superiore alla suddetta soglia.

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 del Terminal di Fiumicino.

### 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 avviato nel 2022 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. L'analisi predisposta si sviluppa considerando 3 orizzonti tem-

porali (condizioni attuali, 2030 e 2040) e si basa su due scenari, rispettivamente un low emission scenario e high emission scenario. 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.

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, 6.15, 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

Il Gruppo presenta un piano per la gestione dei rifiuti che garantisce il massimo riutilizzo o riciclaggio al termine del ciclo di vita conformemente alla gerarchia dei rifiuti che garantisce conformità con il criterio DNSH.

#### Attività 5.5

Nel processo di raccolta e gestioni di rifiuti, questi sono raccolti in maniera differenziata e non sono mischiati negli impianti di stoccaggio e trasferimento con altri rifiuti o materiali con proprietà diverse, in linea con le richieste del relativo criterio.

#### Attività 6.15 e 6.17

Poiché le attività 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.

### 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 6.15 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.

### Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

Le attività 4.9, 4.15, 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 dissesto 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 capitoli 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](http://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.

#### — Competizione leale

ADR, che opera in un mercato particolarmente regolamentato e non concorrenziale, svolge le proprie attività in modo conforme a tutte le leggi vigenti in materia di concorrenza leale e richiede il rispetto delle procedure a salvaguardia della concorrenza da parte di tutti i dipendenti. Inoltre, la procedura di selezione dei fornitori incentiva la a incentivare la libera concorrenza.

Infine si segnala che ADR non è 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 (BHRC).

### 9.3.5 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 - Unipersonale; ADR Infrastrutture S.p.A. - Unipersonale; ADR Tel S.p.A.; ADR Assistance S.r.l. - Unipersonale, ADR Mobility S.r.l. - Unipersonale; ADR Security S.r.l. - Unipersonale; Airport Cleaning S.r.l. - Unipersonale; Fiumicino Energia S.r.l..

Poiché la disclosure 2021 ha previsto una rendicontazione semplificata inerente la sola quota di attività ammissibili (come previsto dal Regolamento stesso), che peraltro non includeva l'indicatore relativo alle OpEx, non saranno presentati dati comparativi di allineamento con il periodo precedente, in quanto non disponibili.

### 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 31.12.2022. I dati sono stati elaborati a partire dal Profit & Loss Statement di Gruppo consolidato al 2022, 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.

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 6.17 relativa alle infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio, la quota di fatturato allineata è stata stimata considerando le sole piazzole adibite alla fornitura di energia elettrica e aria condizionata agli automobili 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 del terminal di Fiumicino in relazione ai metri quadri del parco immobiliare totale e dello scalo.

Essendo il primo anno di rendicontazione di allineamento, non vi sono segnalazioni da effettuare in merito alla composizione o riconciliazione del KPI.

### 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 al CapEx totale (denominatore) del Gruppo. Il denominatore del KPI CapEx è costituito dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali<sup>44</sup> 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).

La riconduzione delle attività economiche ammissibili/allineate agli investimenti del Gruppo è stata effettuata a partire dal Database consolidato Capex al 31.12.2022. Le approssimazioni prudentziali applicate al calcolo degli investimenti riprendono le analisi condotte sul Fatturato.

Le 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 sono attuate e rese operative entro 18 mesi dalla loro iscrizione in bilancio e sono riconducibili alle seguenti attività economiche valorizzate come ammissibili:

- 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica;
- 6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario;
- 7.2 Ristrutturazione di edifici esistenti;
- 7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica;
- 7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici);
- 7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili;
- 8.1 Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse;
- 8.2 Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra.

Gli investimenti relativi alle attività 6.4,6.14,7.3,7.4,7.6 sono inoltre ritenuti allineati ai sensi della Tassonomia Europea. Il Gruppo ha provveduto alla verifica dei criteri di vaglio tecnico e delle garanzie minime di salvaguardia verso i fornitori dei prodotti e dei servizi delle attività riportate.

### 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 Gruppo. I dati sono stati elaborati a partire dal Profit & Loss Statement di Gruppo consolidato al 2022, in conformità allo IAS 1.82(a).

TABELLA 56 - Scomposizione quantitativa del numeratore allineato del KPI OpEx

Tipologia di spesa	OpEx (€/000)
Manutenzione e riparazione	31.885
Altre spese dirette connesse alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari	11.857
<b>TOTALE</b>	<b>43.741</b>

Sono state considerate allineate/ammissibili le spese operative direttamente connesse ad attività economiche ammissibili/allineate alla tassonomia.

Le approssimazioni prudentziali applicate al calcolo degli investimenti 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 2022 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.

### 9.3.6 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, anche in virtù della pubblicazione dell'Atto Delegato sui rimanenti obiettivi ambientali, attualmente in via di normazione. 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.

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.



<sup>44</sup> Non è stato possibile rendicontare la scomposizione richiesta nel paragrafo 1.2.3.2 dell'Atto Delegato Art. 8 a causa della tipologia di aggregazioni contabili richieste dal comma a).

## 9.3.7 La disclosure quantitativa

TABELLA 57 - KPI Fatturato

Attività economiche	Codici	Fatturato assoluto (€/000)	Quota di fatturato %	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"							Quota di fatturato allineato alla Tassonomia, anno N %	Quota di fatturato allineato alla Tassonomia, anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T
				Mitigazione del cambiamento climatico %	Adattamento al cambiamento climatico %	Acqua e risorse marine %	Economia circolare %	Inquinamento %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione del cambiamento climatico S/N	Adattamento al cambiamento climatico S/N	Acque e risorse marine S/N	Economia Circolare S/N	Inquinamento S/N	Biodiversità ed ecosistemi S/N	Garanzie minime di salvaguardia S/N				
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)</b>																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9	725	0,1%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S		S	S	S	S	0,1%	n/a	A	
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	4.15	2.535	0,4%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S		S	S	S	0,4%	n/a		
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	5.5	1.564	0,2%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S		S		S		0,2%	n/a		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	110	0%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S		S	S	S		0%	n/a		T
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	2.459	0,4%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S	0,4%	n/a	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	2.920	0,4%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S	0,4%	n/a	A	
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	460.466	69,4%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S				S		69,4%	n/a		
<b>Fatturato delle attività economiche ecosostenibili (allineate alla Tassonomia) (A.1)</b>		<b>470.779</b>	<b>70,9%</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>												<b>70,9%</b>			
<b>A.2. Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)</b>																				
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	5.1	356	0,1%																	
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	5.3	366	0,1%																	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	1.511	0,2%																	
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	39.888	6%																	
<b>Fatturato delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)</b>		<b>42.122</b>	<b>6,3%</b>																	
<b>Fatturato totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)</b>		<b>512.901</b>	<b>77,3%</b>														<b>70,9%</b>			
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>Fatturato delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia</b>		<b>150.845</b>	<b>22,7%</b>																	
<b>TOTALE (A + B)</b>		<b>663.746</b>	<b>100%</b>																	

TABELLA 58 - KPI CapEx

Attività economiche	Codici	CapEx assoluto (€/000)	Quota di CapEx %	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Quota di CapEx allineato alla Tassonomia, anno N %	Quota di CapEx allineato alla Tassonomia, anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T
				Mitigazione del cambiamento climatico %	Adattamento al cambiamento climatico %	Acqua e risorse marine %	Economia circolare %	Inquinamento %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione del cambiamento climatico S/N	Adattamento al cambiamento climatico S/N	Acque e risorse marine S/N	Economia Circolare S/N	Inquinamento S/N	Biodiversità ed ecosistemi S/N				
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																			
<b>A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)</b>																			
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9	3.048	1,4%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S		S	S	S	S	1,4%	n/a	A
Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	4.15	3.225	1,5%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S		S	S	S	1,5%	n/a	
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclistica	6.4	6	0%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S		S		S		0%	n/a	
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	6.14	1.416	0,7%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S	0,7%	n/a	A
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	3.036	1,4%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S	1,4%	n/a	A
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	502	0,2%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S	0,2%	n/a	A
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	119	0,1%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S			S		S	0,1%	n/a	A
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici	7.4	67	0%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S			S		S	0%	n/a	A
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	7.6	2.084	1%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S			S		S	1%	n/a	A
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	141.523	66,1%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S			S		S	66,1%	n/a	
<b>CapEx delle attività economiche ecosostenibili (allineate alla Tassonomia) (A.1)</b>		<b>155.026</b>	<b>72,4%</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>												<b>72,4%</b>		
<b>A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)</b>																			
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	5.3	2.479	1,2%																
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	61	0%																
Ristrutturazione di edifici esistenti	7.2	402	0,2%																
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	6.727	3,1%																
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	8.1	1.557	0,7%																
Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra.	8.2	64	0%																
<b>CapEx delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)</b>		<b>11.290</b>	<b>5,3%</b>																
<b>CapEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)</b>		<b>166.316</b>	<b>77,7%</b>														<b>72,4%</b>		
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																			
<b>CapEx delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia</b>		<b>47.861</b>	<b>22,3%</b>																
<b>TOTALE (A + B)</b>		<b>214.178</b>	<b>100%</b>																

TABELLA 59 - KPI OpEx

Attività economiche	Codici	OpEx assoluto (€/000)	Quota di OpEx %	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"							Quota di OpEx allineato alla Tassonomia, anno N %	Quota di OpEx allineato alla Tassonomia, anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T
				Mitigazione del cambiamento climatico %	Adattamento al cambiamento climatico %	Acqua e risorse marine %	Economia circolare %	Inquinamento %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione del cambiamento climatico S/N	Adattamento al cambiamento climatico S/N	Acque e risorse marine S/N	Economia Circolare S/N	Inquinamento S/N	Biodiversità ed ecosistemi S/N	Garanzie minime di salvaguardia S/N				
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)</b>																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9	8.212	11,5%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a											
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	4.15	8.973	12,6%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S		S	S	S				
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	6.14	1.424	2%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S				
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	1.065	1,5%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S	S	S	S	S	S				
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	24.068	33,8%	100%	0%	n/a	n/a	n/a	n/a		S					S				
<b>OpEx delle attività economiche ecosostenibili (allineate alla Tassonomia) (A.1)</b>		<b>43.741</b>	<b>61,5%</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>											
<b>A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)</b>																				
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	5.1	2.705	3,8%																	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	130	0,2%																	
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	14.237	20%																	
<b>OpEx delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)</b>		<b>17.072</b>	<b>24%</b>																	
<b>OpEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2)</b>		<b>60.814</b>	<b>85,4%</b>																	
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>OpEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia</b>		<b>10.359</b>	<b>14,6%</b>																	
<b>TOTALE (A + B)</b>		<b>71.173</b>	<b>100%</b>																	

## 9.4

## Indicatori di performance GRI

## 9.4.1 Indicatori di performance GRI - Persone

TABELLA 60 - Organico del Gruppo ADR suddiviso per genere

Genere	UdM	2022	2021	2020	2019
Donne	%	38	37	37	40
Uomini	%	62	63	63	60

TABELLA 61 - Dipendenti per contratto di lavoro e genere

Contratto di lavoro e genere	UdM	2022	2021	2020	2019
<b>TEMPO INDETERMINATO</b>	<b>No.</b>	<b>3.299</b>	<b>3.191</b>	<b>3.112</b>	<b>3.104</b>
Uomini	No.	2.093	2.046	1.958	1.957
Donne	No.	1.206	1.145	1.154	1.147
<b>TEMPO DETERMINATO</b>	<b>No.</b>	<b>468</b>	<b>154</b>	<b>9</b>	<b>455</b>
Uomini	No.	235	60	4	188
Donne	No.	233	94	5	267
<b>TOTALE DIPENDENTI</b>	<b>No.</b>	<b>3.767</b>	<b>3.345</b>	<b>3.121</b>	<b>3.559</b>
Totale Uomini	No.	2.328	2.106	1.962	2.145
Totale Donne	No.	1.439	1.239	1.159	1.414

TABELLA 62 - Organico suddiviso per tipo di contratto

Genere	UdM	2022	2021	2020	2019
<b>Tipo di contratto: FULL TIME</b>	<b>No.</b>	<b>2.370</b>	<b>2.292</b>	<b>2.205</b>	<b>2.213</b>
Uomo	No.	1.738	1.704	1.610	1.621
Donna	No.	632	588	595	592
<b>Tipo di contratto: PART TIME</b>	<b>No.</b>	<b>1.397</b>	<b>1.053</b>	<b>916</b>	<b>1.346</b>
Uomo	No.	590	402	352	524
Donna	No.	807	651	564	822

TABELLA 63 - Dipendenti per tipo di contratto per area (FCO e CIA)

Tipo di contratto e area	UdM	2022	2021	2020	2019
<b>TEMPO INDETERMINATO</b>	<b>No.</b>	<b>3.299</b>	<b>3.191</b>	<b>3.112</b>	<b>3.104</b>
FCO	No.	3.025	2.908	2.847	2.835
CIA	No.	274	283	265	269
<b>TEMPO DETERMINATO</b>	<b>No.</b>	<b>468</b>	<b>154</b>	<b>9</b>	<b>455</b>
FCO	No.	445	138	9	411
CIA	No.	23	16	0	44
<b>TOTALE</b>	<b>No.</b>	<b>3.767</b>	<b>3.345</b>	<b>3.121</b>	<b>3.559</b>
Totale FCO	No.	3.470	3.046	2.856	3.246
Totale CIA	No.	297	299	265	313

TABELLA 65 - Dipendenti appartenenti a categorie protette per tipologia contrattuale sul totale dipendenti

Categoria professionale	UdM	2022	2021	2020	2019
Dirigenti	%	-	-	-	-
Quadri	%	5	5	5	5
Impiegati	%	2	3	3	3
Operai	%	1	1	1	1

TABELLA 65 - Dipendenti appartenenti a categorie protette sul totale dipendenti

Rapporto	UdM	2022	2021	2020	2019
Totale categoria protetta/Totale dipendenti	%	1,8	2,4	2,5	-

TABELLA 66 - Dipendenti per categoria professionale e genere

Genere	UdM	2022	2021	2020	2019
<b>DIRIGENTI</b>	<b>%</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1</b>
Donne	%	0,4	0,3	0,3	0,2
Uomini	%	1,3	1,4	1,5	1
<b>QUADRI</b>	<b>%</b>	<b>8,2</b>	<b>8,9</b>	<b>8,9</b>	<b>8</b>
Donne	%	2,5	2,7	2,7	2,3
Uomini	%	5,7	6,2	6,2	5
<b>IMPIEGATI</b>	<b>%</b>	<b>55,2</b>	<b>55,4</b>	<b>55,1</b>	<b>57</b>
Donne	%	25,1	24,5	24	26
Uomini	%	30,1	30,9	31,1	30
<b>OPERAI</b>	<b>%</b>	<b>34,9</b>	<b>34,1</b>	<b>34,3</b>	<b>34</b>
Donne	%	10,2	9,6	10,2	11
Uomini	%	24,7	24,5	24,1	23

TABELLA 67 - Dipendenti per categoria professionale e fasce di età

Fasce d'età	UdM	2022	2021	2020	2019
<b>DIRIGENTI</b>	%	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1</b>
<30	%	0,0	0,0	0,0	0,0
30-50	%	0,8	0,9	0,9	0,6
>50	%	0,9	0,9	0,9	0,8
<b>QUADRI</b>	%	<b>8,2</b>	<b>8,9</b>	<b>8,9</b>	<b>8</b>
<30	%	0,0	0,0	0,0	0,0
30-50	%	5,0	5,5	5,3	4,4
>50	%	3,2	3,4	3,6	3,1
<b>QUADRI</b>	%	<b>55,2</b>	<b>55,4</b>	<b>55,1</b>	<b>57</b>
<30	%	35,3	2,8	2,1	5,6
30-50	%	4,4	36,5	36,7	37,9
>50	%	15,5	16,0	16,4	13,1
<b>TOTALE DIPENDENTI</b>	%	<b>35,0</b>	<b>34,1</b>	<b>34,3</b>	<b>34</b>
<30	%	20,4	0,8	1,2	2,8
30-50	%	2,6	20,5	21,7	22,5
>50	%	11,9	12,7	11,2	9,1

TABELLA 68 - Ore medie di formazione dei dipendenti per genere

Ore medie di formazione	UdM	2022	2021	2020	2019
Uomo	n.	20	21	11	30
Donna	n.	17	16	15	25

TABELLA 69 - Ore medie di formazione dei dipendenti per tipologia contrattuale

Ore medie di formazione	UdM	2022	2021	2020	2019
Dirigenti	n.	16	23	4	15
Quadri	n.	19	41	6	28
Impiegati	n.	19	19	17	34
Operai	n.	19	12	7	18

TABELLA 70 - Indici infortunistici 2022 del Gruppo ADR

Indici di infortunio	UdM	2022	2021	2020	2019
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	n	97	126	62	212
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	i	18,18	32,7	18,76	38,29
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze <sup>45</sup>	n	0	1	3	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	i	0	0,25	0,9	0
Numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	n	0	0	0	0
Numero di infortuni in itinere <sup>46</sup>	n	43	29 <sup>47</sup>	31	58

## 9.4.2 Indicatori di performance GRI - Ambiente

TABELLA 71 - Emissioni di CO<sub>2</sub> del Gruppo ADR

Emissioni CO <sub>2</sub> <sup>48</sup>	UdM	2022			2021	2020	2019
		FCO	CIA	Totale	Totale	Totale	Totale
<b>Emissioni totali di CO<sub>2</sub><sup>49</sup></b>	ton	<b>873.469</b>	<b>72.313</b>	<b>945.782</b>	<b>427.175<sup>50</sup></b>	<b>395.820<sup>51</sup></b>	<b>1.271.565<sup>52</sup></b>
Emissioni dirette - scope 1	ton	7.101	1.200	8.301	3.275 <sup>53</sup>	3.982 <sup>54</sup>	5.603 <sup>55</sup>
Emissioni indirette - scope 2	ton	48.085 <sup>56</sup>	0 <sup>57</sup>	48.085	48.405 <sup>58</sup>	43.662 <sup>59</sup>	57.402 <sup>60</sup>
Emissioni indirette - scope 3 <sup>61</sup>	ton	818.283	71.113	889.396	375.496 <sup>62</sup>	348.176 <sup>63</sup>	1.208.559 <sup>64</sup>
Di cui: item inclusi nel perimetro del Sustainability-Linked Bond <sup>65</sup>	ton	521.573	0	521.573	217.206	170.174	623.357
Di cui: altre emissioni scope 3	ton	296.710	71.113	367.823	158.290	178.002	585.202

<sup>45</sup> Infortuni con prognosi superiore a 180 giorni.<sup>46</sup> Trasferimento casa-lavoro-casa.<sup>47</sup> Infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro-casa) di cui nessuno con trasporto organizzato dall'organizzazione.<sup>48</sup> Le emissioni di CO<sub>2</sub> sono calcolate in accordo alla norma di cui sopra; per il 2018 sono state già verificate da parte dell'autorità competente ai fini della certificazione ACA. Nelle note successive sono riportati i dettagli per il 2020 e il 2021.<sup>49</sup> Gli aeroporti che aderiscono all'ACA devono far verificare i propri calcoli delle emissioni di carbonio in conformità alla norma ISO 14064 (contabilità dei gas a effetto serra). La prova deve essere fornita all'amministratore del sistema WSP, insieme ai processi di gestione delle emissioni di carbonio, che devono anche essi essere verificati in modo indipendente.<sup>50</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 359.838 e per CIA a 67.337 tCO<sub>2</sub>.<sup>51</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 346.982 e per CIA a 48.838 tCO<sub>2</sub>.<sup>52</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 1.139.708 e per CIA a 131.857 tCO<sub>2</sub>.<sup>53</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 2.078 e per CIA a 1.197 tCO<sub>2</sub>.<sup>54</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 3.006 e per CIA a 976 tCO<sub>2</sub>.<sup>55</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 4.413 e per CIA a 1.190 tCO<sub>2</sub>.<sup>56</sup> Calcolate con l'approccio Location Based.<sup>57</sup> Calcolate con l'approccio Market Based.<sup>58</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 46.093 e per CIA a 2.312 tCO<sub>2</sub>.<sup>59</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 41.458 e per CIA a 2.204 tCO<sub>2</sub>.<sup>60</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 54.760 e per CIA a 2.642 tCO<sub>2</sub>.<sup>61</sup> Nello Scope 3 sono state riportate tutte le fonti emissive, ad eccezione del cruise degli aeromobili, in linea con le pratiche del settore aeroportuale.<sup>62</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 311.668 e per CIA a 63.828 tCO<sub>2</sub>.<sup>63</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 302.518 e per CIA a 45.658 tCO<sub>2</sub>.<sup>64</sup> I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondo per FCO a 1.080.534 e per CIA a 128.025 tCO<sub>2</sub>.<sup>65</sup> Cfr sezione 5.5.2

TABELLA 72 - Consumi energetici del Gruppo ADR (GJ)

Gruppo ADR <sup>66</sup>	UdM	2022	2021	2020	2019 <sup>67</sup>
Energia consumata all'interno dell'organizzazione per i due scali <sup>68</sup>	GJ	822.419	719.195	657.157	902.323
Da fonti di energia rinnovabili <sup>69</sup>	GJ	71.437	67.859	15.228	29.729
Energia elettrica	GJ	551.984	468.640	424.560	596.205
Gas naturale e calore da cogenerazione <sup>70</sup>	GJ	270.435	249.390	230.575	303.062
Di cui per riscaldamento	GJ	172.717	177.513	157.906	167.308
Di cui per raffreddamento	GJ	-	-	-	-
Gasolio per gruppi di emergenza	GJ	3.756	1.165	2.021	3.055

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

	UdM	2022	2021	2020	2019
Fiumicino	%	94,56	93,9	93,6	93,8
Ciampino	%	5,44	6,1	6,4	6,2

TABELLA 74 - Energia venduta e immessa in rete

	UdM	2022	2021	2020	2019
Totale energia venduta e immessa in rete	GJ	81.698	8.789	4.357	4.781

TABELLA 75 - Consumi idrici del Gruppo ADR

	UdM	2022	2021	2020	2019
<b>FIUMICINO</b>					
Acqua potabile	Mc	621.797	518.247	560.745	883.526
Acqua industriale	Mc	1.230.884	1.068.769	1.226.732	1.237.000
<b>CIAMPINO</b>					
Acqua potabile	Mc	185.214	191.451	112.394	101.300

<sup>66</sup> A partire dal 2020, i fattori di conversione utilizzati fanno riferimento alle pubblicazioni dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA 2021) e al Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA 2020).

<sup>67</sup> I dati relativi al 2019 hanno subito delle variazioni a seguito di fatturazioni in conguaglio ricevute successivamente alla pubblicazione del documento relativo all'anno di rendicontazione.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> La voce "di cui da fonti di energia rinnovabili" include l'energia rinnovabile autoprodotta e la parte di energia rinnovabile dal mix energetico nazionale.

<sup>70</sup> 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	2022	2021	2020	2019
<b>FIUMICINO</b>					
Totale tonnellate rifiuti	ton	8.035	4.834	4.793	12.775
Rifiuti avviati a recupero <sup>71</sup>	%	99,98	99	98	98
<b>CIAMPINO</b>					
Totale tonnellate rifiuti	ton	988	627	560	1.132
Rifiuti avviati a recupero	%	98	80	65	74

### 9.4.3 Indicatori di performance GRI - Ecosistema

TABELLA 77 - Valore economico generato e distribuito<sup>72</sup>

Componente del valore	UdM	2022	2021	Δ% vs 2021
Valore economico generato	€/000	666.959	529.240	26%
Valore economico distribuito	€/000	432.895	264.810	63%
Remunerazione dei fornitori <sup>73</sup>	€/000	163.097	123.301	32%
Remunerazione dei dipendenti	€/000	173.572	121.434	43%
Remunerazione dei finanziatori	€/000	68.201	62.923	8%
Remunerazione della pubblica amministrazione	€/000	27.992	-42.856	-165%
Remunerazione della collettività	€/000	33	8	314%
Valore economico trattenuto	€/000	234.064	264.430	-11%

TABELLA 78 - Fornitori valutati/qualificati secondo criteri di Sostenibilità

	UdM	2022	2021	2020	2019
Numero di fornitori attivi valutati/qualificati <sup>74</sup> secondo criteri di sostenibilità	n.	311	361	356	436
Numero di fornitori attivi valutati secondo criteri ambientali	n.	311	361	130	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri sociali	n.	311	360	265	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri di anticorruzione	n.	311	348	106	436

TABELLA 79 - Ripartizione spesa di fornitura

	UdM	2022	2021	2020	2019
Ripartizione spesa di fornitura estero	%	8	14	2	5
Ripartizione spesa di fornitura Italia	%	92	86	98	95

<sup>71</sup> 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.

<sup>72</sup> 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 costruzioni non sono stati inseriti nel "Valore Economico Distribuito". Il valore economico trattenuto è calcolato come differenza tra il valore generato e quello distribuito.

<sup>73</sup> Si noti che la presente remunerazione si riferisce alle sole forniture in conto d'esercizio. Sono pertanto quelle in conto capitale.

<sup>74</sup> 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.

# 9.5 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 – Temi Materiali – GRI

La Tabella sopra riportata associa le tematiche materiali identificate dal Gruppo ADR agli SDGs, 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 80 - Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 – Temi materiali

TEMATICA MATERIALE	PERIMETRO DELL'IMPATTO	COINVOLGIMENTO DI ADR	ASPECTO GRI TOPIC SPECIFIC	IMPATTI LEGATI AL TEMA MATERIALE
Risposta COVID-19	Gruppo ADR, Clienti, Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Gestione delle operazioni aeroportuali	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo	Diretto Legato alle relazioni di business	Performance Economiche	201-1
			Pratiche di approvvigionamento	204-1
			Valutazione dei fornitori su tematiche sociali	414-1
			Valutazione ambientale dei fornitori	308-1
Rumore	Gruppo ADR Comunità	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Intermodalità e accessibilità	Gruppo ADR Clienti Sistema Paese	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Risk Management	Gruppo ADR Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Airport security	Gruppo ADR Clienti Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Coinvolgimento comunità	Gruppo ADR Comunità	Diretto Legato alle relazioni di business	Impatti economici indiretti Comunità locali	203-2 413-2
Qualità del servizio	Gruppo ADR Clienti	Diretto Legato alle relazioni di business	Formazione e istruzione	404-1
Rispetto regolamentazione	Gruppo ADR Sistema Paese	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo ADR 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	ASPECTO GRI TOPIC SPECIFIC	IMPATTI LEGATI AL TEMA MATERIALE
Gestione rifiuti	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Rifiuti	306-1 306-2 306-3
Formazione personale	Gruppo ADR	Diretto	Formazione e istruzione	404-1
Climate change	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Emissioni	305-1 305-2 305-3
Efficienza energetica	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Istituzioni Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Energia	302-1
Idee ed Innovazione	Gruppo ADR Clienti Sistema Paese	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Consumi idrici	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Acqua	303-1 303-2 303-3
Sviluppo infrastrutture sostenibili	Gruppo ADR Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Economia circolare	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Rifiuti	306-1 306-2 306-3
Condizioni contrattuali	Gruppo ADR Clienti	Diretto Legato alle relazioni di business	Valutazione ambientale dei fornitori Valutazione dei fornitori su tematiche sociali	308-1 414-1
Emissioni aeroportuali	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Emissioni	305-1 305-2
Ecosistema biodiversità	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Biodiversità	304
Gestione responsabile catena di fornitura	Gruppo ADR Catena di fornitura	Gruppo ADR Catena di fornitura	Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale dei fornitori	204-1 308-1
Pari opportunità e diversity	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto	Diversità e pari opportunità	405-1
Anticorruzione e conflitto di interessi	Gruppo ADR Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni	Diretto Legato alle relazioni di business	Anticorruzione	205-2

## 9.6 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 01/01/2022 al 31/12/2022.	GRI 1: Foundation 2021	Alla data di pubblicazione del presente Report non sono disponibili GRI Sector Standard applicabili

GRI CONTENT INDEX		
GRI STANDARD	RIFERIMENTO / NOTE / OMISSIONI	
<b>L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione</b>		
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: 01/01/2022 - 31/12/2022 Frequenza: Annuale Contatto: relazioni_esterne@adr.it 9.1 Nota Metodologica
2-4	Rettifiche delle informazioni	NA
2-5	Assurance esterna	5.4.3 Relazione della società di revisione 9.7 Relazione della Società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria
<b>Attività e lavoratori</b>		
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 9.4 Indicatori di performance GRI
2-8	Lavoratori non dipendenti	Informazione non disponibile.
<b>Governance</b>		
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
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	9.1 Nota metodologica 9.2 Materialità
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

GRI CONTENT INDEX		
GRI STANDARD	RIFERIMENTO / NOTE / OMISSIONI	
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.
<b>Strategia, politiche e pratiche</b>		
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) 9.3.7 Garanzie minime di salvaguardia (Compliance di Diritto del lavoro, diritti umani, corruzione e tassazione)
2-28	Adesioni ad associazioni	5.9 Ecosistema
<b>Stakeholder engagement</b>		
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	2.1 I nostri stakeholder
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	Tutti i dipendenti sono coperti da accordi nazionali di lavoro.
TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD	RIFERIMENTO/NOTE/OMISSIONI	
3-1	Processo per determinare le tematiche materiali	2.1 I nostri stakeholder 9.2 Materialità
3-2	Elenco delle tematiche materiali	2.1 I nostri stakeholder 9.2 Materialità
<b>Efficienza energetica</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
302-1	Energia	5.7 Ambiente 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Climate Change</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
305-1 305-2 305-3	Emissioni	5.7 Ambiente 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Consumi Idrici</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
303-1 303-2 303-5	Acqua	5.7 Ambiente 9.4 Indicatori di performance GRI

TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		RIFERIMENTO / NOTE / OMISSIONI
<b>Gestione dei rifiuti</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
306-1 306-2 306-3	Rifiuti	5.7 Ambiente 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Emissioni Aeroportuali</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
305-1 305-2 305-3	Emissioni	5.7 Ambiente 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Rumore</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5.7 Ambiente
<b>Economica circolare</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
306-1 306-2 306-3	Rifiuti	5.7 Ambiente 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Intermodalità e accessibilità</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5.7 Ambiente
<b>Ecosistema Biodiversità</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
304-1	Biodiversità	5.7 Ambiente
<b>Airport Security</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5.1 Attività di business
<b>Risposta al Covid</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5. Performance 2022
<b>Salute e sicurezza dei lavoratori</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 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 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Qualità del servizio</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5.8 Customer experience

TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		RIFERIMENTO / NOTE / OMISSIONI
<b>Formazione del personale</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
404-1	Formazione e istruzione	5.6 Persone 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Pari opportunità e Diversity</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
405-1	Diversità e pari opportunità	5.6 Persone 9.4 Indicatori di performance GRI
<b>Coinvolgimento delle comunità</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
203-2	Impatti economici indiretti	5.9 Ecosistema
413-2	Comunità locali	
<b>Sviluppo di infrastrutture sostenibili</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		2.2 Strategia e obiettivi
<b>Rispetto della regolamentazione</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5.7 Ambiente
<b>Gestione operazioni aeroportuali</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
201-1 204-1	Performance economiche Pratiche di approvvigionamento	5.1 Attività di business 5.2 Performance economica, patrimoniale e finanziaria 5.9.1 Valore economico generato e distribuito
<b>Anticorruzione e conflitti d'interesse</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
205-2	Anticorruzione	Il Gruppo pubblica sul proprio sito ( <a href="http://www.ADR.it/policy-anticorruzione-di-gruppo">http://www.ADR.it/policy-anticorruzione-di-gruppo</a> ) le politiche e le comunicazioni in tema anticorruzione verso partner commerciali. Non sono previste sessioni formative ad hoc in materia di anticorruzione dirette ai singoli componenti dell'organo di governo. Il Consiglio di Amministrazione provvede ad approvare la politica anticorruzione e a svolgere periodicamente il riesame del sistema. Il Presidente e l'Amministratore Delegato della Società sottoscrivono con cadenza biennale una dichiarazione di impegno al rispetto della Politica Anticorruzione
<b>Risk Management</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		3.1 Sistema di gestione dei rischi 3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo
<b>Idee e Innovazione</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
N/A		5.5 Innovazione
<b>Condizioni contrattuali</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
204-1	Pratiche di approvvigionamento	5.9 Ecosistema
<b>Gestione responsabile della catena di fornitura</b>		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	9.2 Materialità
308-1 414-1	Valutazione ambientale dei fornitori Valutazione dei fornitori su tematiche sociali	5.9 Ecosistema

## 9.7

## 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](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto: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 2022 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 2 marzo 2023 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "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 ai "*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.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

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

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

Società per azioni  
Capitale sociale  
Euro 10.415.500,00 i.v.  
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi  
e Codice Fiscale N. 00709900159  
R.E.A. Milano N. 512857  
Partita IVA 00709900159  
VAT number IT00709900159  
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25  
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

### 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. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene 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

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto ed ai 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.

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).



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

- 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 ADR TEL S.p.A., ADR Security S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Assistance S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia – Società Consortile a.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. Il personale della Direzione della Aeroporti di Roma S.p.A. è anche responsabile presso il Sito di Fiumicino per le controllate sopramenzionate.

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 ADR TEL S.p.A., ADR Security S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture SPA, ADR Assistance S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia – Società Consortile a.r.l. i cui dati materiali ai fini della DNF di Gruppo sono disponibili e gestiti presso il sito di Fiumicino, che abbiamo selezionato sulla base della loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco presso il sito in parola 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 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "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 "Tassonomia UE" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 23 marzo 2023

KPMG S.p.A.

Marco Maffei  
Socio

# Bilancio consolidato

## al 31 dicembre 2022

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma	202
Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma	212
Allegati	296
Relazione della Società di Revisione	300



# Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	204	Rendiconto finanziario consolidato	210
Conto economico consolidato	206		
Conto economico complessivo consolidato	207		
Prospetto delle variazioni consolidato	208		

# Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Attività (migliaia di euro)	NOTE	31.12.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Attività materiali	6.1	52.687		50.898	
Diritti concessori		2.510.482		2.473.539	
Altre attività immateriali		36.130		29.181	
Attività immateriali	6.2	2.546.612		2.502.720	
Partecipazioni	6.3	19.430		19.954	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	17.429		718	
Attività per imposte anticipate	6.5	39.775		90.451	
Altre attività non correnti	6.6	461		470	
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>2.676.394</b>		<b>2.665.211</b>	
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>					
Rimanenze		5.801		6.500	
Attività per lavori in corso su ordinazione		322		1.105	
Crediti commerciali		207.945	7.059	184.597	2.195
Attività commerciali	6.7	214.068	7.059	192.202	2.195
Altre attività finanziarie correnti	6.4	57.890	1.350	3.676	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	23.061	22.981	73.735	73.580
Altre attività correnti	6.9	36.658	560	265.341	491
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	1.024.985		661.640	
<b>Totale attività correnti</b>		<b>1.356.662</b>	<b>31.950</b>	<b>1.196.594</b>	<b>77.616</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>4.033.056</b>	<b>31.950</b>	<b>3.861.805</b>	<b>77.616</b>

Patrimonio netto e passività (migliaia di euro)	NOTE	31.12.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		988.893		942.781	
Utile (perdita) dell'esercizio		45.059		(38.035)	
		<b>1.096.177</b>		<b>966.971</b>	
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI</b>					
Capitale sociale e riserve		0		2.718	
Utile (perdita) dell'esercizio		0		77	
		0		2.795	
<b>Totale patrimonio netto</b>	6.11	<b>1.096.177</b>		<b>969.766</b>	
<b>PASSIVITÀ</b>					
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	12.018		14.210	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	157.430		161.733	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	16.481		19.689	
Fondi per accantonamenti non correnti		185.929		195.632	
Prestiti obbligazionari		1.273.005		1.521.416	
Finanziamenti a medio-lungo termine		617.214		656.360	
Strumenti finanziari - derivati		0		81.230	
Altre passività finanziarie		1.817	155	2.904	286
Passività finanziarie non correnti	6.15	1.892.036	155	2.261.910	286
Altre passività non correnti	6.16	2.951	358	986	
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>2.080.916</b>	<b>513</b>	<b>2.458.528</b>	<b>286</b>
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	1.501		975	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	76.548		55.138	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	5.998		4.923	
Fondi per accantonamenti correnti		84.047		61.036	
Debiti commerciali	6.17	188.923	3.165	140.513	5.276
Passività commerciali		188.923	3.165	140.513	5.276
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		298.764	131	37.903	129
Strumenti finanziari - derivati		83.910		38.472	
Passività finanziarie correnti	6.15	382.674	131	76.375	129
Passività per imposte correnti	6.8	13.486		7.521	
Altre passività correnti	6.18	186.833	959	148.066	483
<b>Totale passività correnti</b>		<b>855.963</b>	<b>4.255</b>	<b>433.511</b>	<b>5.888</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>4.033.056</b>	<b>4.768</b>	<b>3.861.805</b>	<b>6.174</b>

# Conto economico consolidato

(migliaia di euro)	Note	2022	di cui correlate	2021	di cui correlate
<b>RICAVI</b>					
Ricavi da gestione aeroportuale		643.727	13.226	296.866	3.962
Ricavi per servizi di costruzione		144.091		104.783	
Altri ricavi operativi		20.019	1.167	231.846	981
<b>Totale Ricavi</b>	7.1	<b>807.837</b>	<b>14.393</b>	<b>633.495</b>	<b>4.943</b>
<b>COSTI</b>					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(35.753)		(18.255)	
Costi per servizi	7.3	(280.454)	(2.271)	(236.324)	(11.225)
Costo per il personale	7.4	(195.412)	(1.303)	(138.558)	(787)
<i>Canoni concessori</i>		(26.352)		(10.034)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(2.584)		(1.004)	
<i>(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.13	(15.884)		(17.085)	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>	6.14	1.770		(4.573)	
Altri costi		(9.620)	(10)	(148.061)	(10)
Altri costi operativi	7.5	(52.670)	(10)	(180.757)	(10)
<i>Ammortamento attività materiali</i>	6.1	(11.037)		(14.872)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	6.2	(91.220)		(84.061)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	6.2	(9.386)		(6.530)	
Ammortamenti		(111.643)		(105.463)	
<b>Totale Costi</b>		<b>(675.932)</b>	<b>(3.584)</b>	<b>(679.357)</b>	<b>(12.022)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>131.905</b>		<b>(45.862)</b>	
Proventi finanziari		4.259		17.486	
Oneri finanziari		(81.659)		(62.923)	(2)
Utili (perdite) su cambi		13.456		(16.724)	
<b>Proventi (oneri) finanziari</b>	7.6	<b>(63.944)</b>		<b>(62.161)</b>	<b>(2)</b>
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(1.398)		(1.385)	
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>66.563</b>		<b>(109.408)</b>	
Imposte sul reddito	7.8	(21.504)		71.450	
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>45.059</b>		<b>(37.958)</b>	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>45.059</b>		<b>(37.958)</b>	
di cui:					
<i>Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo</i>		45.059		(38.035)	
<i>Utile (perdita) di pertinenza di Terzi</i>		0		77	

# Conto economico complessivo consolidato

(migliaia di euro)	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	100.982	42.133
Effetto fiscale	(24.235)	(10.112)
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	(26)	9
<b>Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>76.721</b>	<b>32.030</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	1.624	(427)
Effetto fiscale	(390)	103
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> delle partecipazioni	0	(13.020)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>1.234</b>	<b>(13.344)</b>
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio</b>	<b>4.883</b>	<b>3.224</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>82.838</b>	<b>21.910</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>127.897</b>	<b>(16.048)</b>
di cui:		
<i>Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo</i>	127.897	(16.125)
<i>Utile (perdita) di pertinenza di Terzi</i>	0	77

# Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(migliaia di euro)	Capitale sociale	Riserva Legale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva valutazione strumenti finanziari derivati di cash (low hedge)	Riserva valutazione partecipazioni in 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	Totale	Patrimonio netto di terzi	Totale patrimonio netto
<b>Saldo al 31 Dicembre 2020</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>(111.732)</b>	<b>197</b>	<b>(27.591)</b>	<b>532.607</b>	<b>(143.684)</b>	<b>991.873</b>	<b>0</b>	<b>991.873</b>
Utile (perdita) dell'esercizio								(38.035)	(38.035)	77	(37.958)
Altre componenti dell'utile complessivo:				35.245	9	(13.020)	(324)		21.910	0	21.910
<i>Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale</i>				35.245					35.245	0	35.245
<i>Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale</i>							(324)		(324)	0	(324)
<i>Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto</i>					9				9	0	9
<i>Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni</i>						(13.020)			(13.020)	0	(13.020)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				35.245	9	(13.020)	(324)	(38.035)	(16.125)	77	(16.048)
Destinazione perdita dell'esercizio precedente							(143.684)	143.684	0	0	0
Operazioni "under common control"							(8.776)		(8.776)	2.718	(6.058)
Altre variazioni					24		(25)		(1)	0	(1)
<b>Saldo al 31 Dicembre 2021</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>(76.487)</b>	<b>230</b>	<b>(40.611)</b>	<b>379.798</b>	<b>(38.035)</b>	<b>966.971</b>	<b>2.795</b>	<b>969.766</b>
Utile (perdita) dell'esercizio								45.059	45.059	0	45.059
Altre componenti dell'utile complessivo:				81.630	(26)		1.234		82.838	0	82.838
<i>Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale</i>				81.630					81.630	0	81.630
<i>Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale</i>							1.234		1.234	0	1.234
<i>Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto</i>					(26)				(26)	0	(26)
<i>Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni</i>									0	0	0
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	0
Operazioni relative a società controllate							1.309		1.309	(2.795)	(1.486)
<b>Saldo al 31 Dicembre 2022</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>5.143</b>	<b>204</b>	<b>(40.611)</b>	<b>344.306</b>	<b>45.059</b>	<b>1.096.177</b>	<b>0</b>	<b>1.096.177</b>

# Rendiconto finanziario consolidato

(migliaia di euro)	2022	2021
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	111.643	105.463
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.964	64.661
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	1.646	44
Variazione altri fondi	(2.598)	(4.731)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.398	1.385
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	24.508	(12.552)
Altri costi (ricavi) non monetari	13.586	11.798
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	352.598	(214.056)
<b>Flusso di cassa netto da attività operativa (A)</b>	<b>604.804</b>	<b>(85.945)</b>
Investimenti in attività materiali (*)	(13.704)	(12.418)
Investimenti in attività immateriali (**)	(160.567)	(117.688)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(41.080)	(47.576)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(2.386)	0
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	0	(13.451)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	1.012	4.800
Variazione netta delle altre attività non correnti	9	23
<b>Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)</b>	<b>(216.716)</b>	<b>(186.310)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari	0	491.643
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	(400.001)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(17.885)	(212.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(3.833)	(42.050)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(3.025)	(426)
<b>Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)</b>	<b>(24.743)</b>	<b>(163.334)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>363.345</b>	<b>(435.589)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	661.640	1.097.229
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	1.024.985	661.640

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 348 mila euro nel 2022 e per 280 mila euro nel 2021.

(\*\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 825 mila euro nel 2022 e per 134 mila euro nel 2021.

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(migliaia di euro)	2022	2021
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	(57.850)	3.396
Interessi attivi incassati	2.266	84
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	54.462	50.041

# Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma

1	Informazioni generali	214	7	Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	262
2	Forma e contenuto del Bilancio consolidato	216	8	Garanzie e <i>covenant</i> sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	270
3	Perimetro e principi di consolidamento	218	9	Altre garanzie, impegni e rischi	272
4	Principi contabili applicati	222	10	Rapporti con parti correlate	286
5	Contratto di concessione	234	11	Altre informazioni	290
6	Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	238	12	Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	294

# 01

## 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, Atlantia S.p.A. ("Atlantia") è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.844.628, pari al 99,389% del capitale).

Il presente Bilancio consolidato di ADR e sue controllate (il "Gruppo ADR") è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 2 marzo 2023 e sottoposto a revisione contabile da parte di KPMG S.p.A.

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

## 02

# Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 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.

## 03

# Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato comprende il Bilancio di ADR e delle sue controllate al 31 dicembre 2022 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 2021, si segnala, per l'intero esercizio, l'inclusione nel perimetro di consolidamento delle società Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l., il cui controllo è stato acquisito in data 1 luglio 2021 e, quindi, consolidate nel 2021 a partire dal secondo semestre.

Inoltre, si ricorda che, nel primo semestre 2021, la società ADR Ingegneria S.p.A. era divenuta operativa dall'1 marzo, in conseguenza dell'affitto del ramo d'azienda di Spea Engineering S.p.A., specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

In data 28 giugno 2022 è stata costituita la nuova società UrbanV S.p.A., partecipata da ADR al 60%, che si occuperà di attività relative al settore dell'Advanced Air Mobility (AAM) e dell'Urban Air Mobility (UAM). Tale partecipazione è stata classificata tra le imprese a controllo congiunto (joint venture) e pertanto valutata con il metodo del patrimonio netto.

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

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

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

I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

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

ficata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo;

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

## Aggregazioni aziendali

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

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

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

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività, quale strumento finanziario che sia nell'oggetto dell'IFRS 9, deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dell'IFRS 9, è misurato al *fair value* con le variazioni di *fair value* rilevate nel conto economico. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

Nel caso in cui i fair value delle attività, delle passività e delle passività potenziali possano determinarsi solo provvisoriamente, l'aggregazione aziendale è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche, derivanti dal completamento del processo di valutazione, sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, 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.

## 04

# 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 2022. 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 espone 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 dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi.

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

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

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

## Partecipazioni in imprese collegate, joint venture e altre imprese

Le partecipazioni in imprese collegate e in joint venture sono valutate in base al metodo del patrimonio netto. Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata o in una joint venture è inizialmente rilevata al costo. Il valore contabile della partecipazione è aumentato o diminuito per rilevare, a conto economico, la quota di pertinenza del Gruppo degli utili o delle perdite maturate nell'esercizio, ad eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della partecipazione, riflessi direttamente nel conto economico complessivo di Gruppo. Il rischio derivante da eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione è rilevato in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprire le sue perdite. Quando non si producano effetti significativi sulla situazione patrimoniale, finanziaria e sul risultato economico, le partecipazioni in imprese collegate sono valutate al costo rettificato per perdite di valore. Quando vengono meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni effettuate. I dividendi ricevuti da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione.

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

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

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

## Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

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

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali claim nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità. Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare ADR, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività. La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

## Rimanenze

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

## Strumenti finanziari

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

### Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

### Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro fair value, determinato alla data di chiusura

dell'esercizio. I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

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

### Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione sono state effettuate considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

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

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

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata applicando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. Il Gruppo iscrive una svalutazione per perdite attese (expected credit loss "ECL") per tutte le attività finanziarie rappresentate da strumenti di debito non detenuti al fair value rilevato a conto economico. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il valore del costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

Tra le attività finanziarie sono rilevati i "diritti di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata, che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale. Tali diritti sono rilevati anche con riferimento ai beni destinati alle attività commerciali, a condizione che, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata dall'ENAC la necessità e quindi autorizzata la realizzazione.

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

### Passività finanziarie

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

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

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

### Cancellazione degli strumenti finanziari

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

## Valutazioni al fair value

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

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

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

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

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

## Benefici per i dipendenti

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

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

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

## Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

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

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

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

## Altri fondi per rischi e oneri

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Ricavi da contratti con la clientela

La rilevazione dei ricavi da contratti con la clientela è basata sui seguenti cinque step: (i) identificazione del contratto con il cliente; (ii) identificazione delle performance obligation, rappresentate dalle promesse contrattuali a trasferire beni e/o servizi a un cliente; (iii) determinazione del prezzo della transazione; (iv) allocazione del prezzo della transazione alle performance obligation identificate sulla base del prezzo di vendita stand alone di ciascun bene o servizio; (v) rilevazione del ricavo quando la relativa performance obligation risulta soddisfatta, ossia all'atto del trasferimento al cliente del bene o servizio promesso; il trasferimento si considera completato quando il cliente ottiene il controllo del bene o del servizio, che può avvenire lungo un arco temporale (over time) o in uno specifico momento temporale (at a point in time).

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

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

## Ricavi da leasing

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

## Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati. Nel caso in cui il contributo rappresenti una compensazione per costi o perdite già sostenuti in esercizi precedenti, viene rilevato nell'esercizio in cui nasce il relativo diritto all'ottenimento dello stesso.

I contributi in conto capitale sono iscritti quali ricavi differiti rilevati con un criterio sistematico nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio durante la vita utile del bene cui il contributo ricevuto è direttamente riferibile.

## Costi

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

## Pagamenti basati su azioni

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

Il costo o ricavo nel conto economico rappresenta la variazione del costo cumulato rilevato all'inizio e alla fine dell'esercizio. Nessun costo viene rilevato per i diritti che non arrivano a maturazione definitiva, tranne il caso dei diritti la cui assegnazione è subordinata alle condizioni di mercato o a una condizione di non maturazione; questi

sono trattati come se fossero maturati indipendentemente dal fatto che le condizioni di mercato o le altre condizioni di non maturazione a cui soggiogano siano rispettate o meno, fermo restando che tutte le altre condizioni di performance e/o di servizio devono essere soddisfatte.

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

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

## Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono determinate in base alla stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alla normativa vigente. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio netto sono rilevate anch'esse a patrimonio netto e non nel conto economico.

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivanti 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 2022, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con la controllante Atlantia, 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 2022

I nuovi principi e interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 2022, 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 2022	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche all'IFRS 3 - Aggregazioni aziendali;		
IAS 16 Immobili, impianti e macchinari;	1° gennaio 2022	Luglio 2021
IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali;		
Annual Improvements 2018-2020		

## 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 2022, che potrebbero trovare applicazione in futuro nei bilanci della Società.

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	Marzo 2022
Modifiche allo IAS 12 - Imposte sul reddito: imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione	1° gennaio 2023	Marzo 2022

## Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili

Il documento "Disclosure of Accounting Policies (Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2)" indica i criteri da seguire nell'informativa in bilancio sui principi contabili ed in particolare:

- le note al bilancio illustrano i principi contabili rilevanti, invece dei principi contabili significativi;
- le informazioni sui principi contabili sono rilevanti se gli utenti ne hanno bisogno per comprendere altre informazioni rilevanti;
- le informazioni sui principi contabili non rilevanti non devono oscurare le informazioni sui principi contabili rilevanti.

## Modifiche allo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili

Con il documento "Definition of Accounting Estimates (Amendments to IAS 8)" lo IASB chiarisce quanto segue: (i) le stime contabili sono "importi monetari di bilancio soggetti ad incertezza di misura"; (ii) si effettuano stime contabili se i principi contabili richiedono che le voci del bilancio siano misurate in un modo che comporti una incertezza di misurazione; (iii) un cambiamento nella stima contabile risultante da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è la correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in un input o in una tecnica di misurazione utilizzata per elaborare una stima contabile sono cambiamenti nelle stime contabili se non derivano dalla correzione di errori di esercizi precedenti; (iv) un cambiamento in una stima contabile può influenzare solo l'utile o la perdita dell'esercizio corrente, o l'utile o la perdita sia dell'esercizio corrente che di quelli futuri. L'effetto della variazione relativa all'esercizio corrente è rilevato come provento o onere nell'esercizio corrente. L'eventuale effetto su periodi futuri è rilevato come provento o onere in tali periodi futuri.

## Modifiche allo IAS 12 - Imposte sul reddito: imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione

Con il documento "Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction (amendments to IAS 12)" lo IASB ha chiarito che nella rilevazione delle imposte differite su contratti di locazione e obblighi di smantellamento non si applica l'esenzione prevista dallo IAS 12.15(b) e dallo IAS 12.24.

## 05

# 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 concessione, 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)	31.12.2022	31.12.2021
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
<b>TOTALE</b>	<b>891.302</b>	<b>891.302</b>

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

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

In base a quanto previsto dall'Atto Unico Convenzione – Contratto di Programma, al termine del periodo concessorio (30 giugno 2046) ad ADR spetterà il diritto incondizionato a ricevere un compenso pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata ("diritto di subentro"). Tale diritto spetterà anche per i beni destinati alle attività commerciali, a condizione che, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata dall'ENAC la necessità e quindi autorizzata la realizzazione.

Al 31 dicembre 2022, i beni in esercizio aventi una vita utile regolatoria che supera la durata residua della concessione sono relativi alla nuova area di imbarco A, a fronte dei quali è stato iscritto, tra le Attività finanziarie non correnti, un diritto di subentro pari a 15,9 milioni di euro.

## 06

# Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

## 6.1 Attività materiali

	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
<i>(migliaia di euro)</i>										
Terreni e fabbricati	16.837	(1.080)	15.757	1.371	(301)	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
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>194.352</b>	<b>(143.454)</b>	<b>50.898</b>	<b>13.704</b>	<b>(11.037)</b>	<b>(878)</b>	<b>0</b>	<b>205.729</b>	<b>(153.042)</b>	<b>52.687</b>

	31.12.2020			VARIAZIONE					31.12.2021		
	Costo	Fondo Amm.to	Valore netto	Investim.	Amm.ti	Altre Variazioni	Var.ne Area Consol.	Alienazioni	Costo	Fondo Amm.to	Valore netto
<i>(migliaia di euro)</i>											
Terreni e fabbricati	16.056	(227)	15.829	0	(188)	1	115		16.837	(1.080)	15.757
Impianti e macchinari	89.759	(76.582)	13.177	523	(8.932)	373	1.605	0	98.476	(91.730)	6.746
Attrezzature industriali e commerciali	14.912	(13.134)	1.778	410	(720)	357	13	0	15.698	(13.860)	1.838
Altri beni	39.943	(31.417)	8.526	1.866	(3.590)	5.714	42	0	47.294	(34.736)	12.558
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.797	0	9.797	6.891	0	(7.028)	390	0	10.050	0	10.050
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.118	(2.261)	2.857	2.728	(1.442)	(194)	0	0	5.997	(2.048)	3.949
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>175.585</b>	<b>(123.621)</b>	<b>51.964</b>	<b>12.418</b>	<b>(14.872)</b>	<b>(777)</b>	<b>2.165</b>	<b>0</b>	<b>194.352</b>	<b>(143.454)</b>	<b>50.898</b>

Le Attività materiali, pari a 52.687 mila euro (50.898 mila euro al 31 dicembre 2021), si incrementano nell'esercizio di 1.789 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (13.704 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno (11.037 mila euro).

Gli investimenti, pari a 13.704 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Altri beni (5.651 mila euro), all'installazione di monitor, ledwall ed apparati per il *self boarding* pass per 2.422 mila euro e per l'acquisizione di banchi gate e sedute dell'area di imbarco A per 1.395 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (4.215 mila euro), all'acquisizione di macchine RX per controllo bagagli per 1.118 mila euro, forniture di monitor, apparati e altri complessi elettronici per complessivi 1.525 mila euro;

- nella classe Impianti e macchinari (2.066 mila euro), macchine ispezione bagagli per 1.331 mila euro, automezzi e impianti edili per 554 mila euro.

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

## 6.2 Attività immateriali

	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	Valroe Netto
<i>(migliaia di euro)</i>											
<b>DIRITTI CONCESSORI</b>											
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
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>3.859.574</b>	<b>0</b>	<b>(1.386.035)</b>	<b>2.473.539</b>	<b>144.091</b>	<b>(91.220)</b>	<b>(15.928)</b>	<b>3.987.730</b>	<b>0</b>	<b>(1.477.248)</b>	<b>2.510.482</b>
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
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>107.584</b>	<b>(41)</b>	<b>(78.362)</b>	<b>29.181</b>	<b>16.476</b>	<b>(9.386)</b>	<b>(141)</b>	<b>123.919</b>	<b>(41)</b>	<b>(87.748)</b>	<b>36.130</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>3.967.158</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.464.397)</b>	<b>2.502.720</b>	<b>160.567</b>	<b>(100.606)</b>	<b>(16.069)</b>	<b>4.111.649</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.564.996)</b>	<b>2.546.612</b>

	31.12.2020				VARIAZIONE				31.12.2021			
	Costo	Sv.Ne	Fondo Amm.to	Valore Netto	Invest.	Amm.ti	Var.ne Area Consol.	Altre Variazioni	Costo	Sv.ne	Fondo Amm.to	Valroe Netto
<i>(migliaia di euro)</i>												
<b>DIRITTI CONCESSORI</b>												
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.007.897)	1.160.069	0	(45.477)	0	0	2.167.966	0	(1.053.374)	1.114.592
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.561.259	0	(285.546)	1.275.713	105.074	(38.584)	16.726	18	1.691.608	0	(332.661)	1.358.947
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>3.729.225</b>	<b>0</b>	<b>(1.293.443)</b>	<b>2.435.782</b>	<b>105.074</b>	<b>(84.061)</b>	<b>16.726</b>	<b>18</b>	<b>3.859.574</b>	<b>0</b>	<b>(1.386.035)</b>	<b>2.473.539</b>
Altre attività immateriali	94.346	(41)	(71.823)	22.482	11.958	(6.422)	7	18	106.338	(41)	(78.254)	28.043
Anticipi a fornitori	22.708	0	0	22.708	135	0	(21.757)	(361)	725	0	0	725
Diritto d'uso: altre imm. immat.	0	0	0	0	521	(108)	0	0	521	0	(108)	413
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>117.054</b>	<b>(41)</b>	<b>(71.823)</b>	<b>45.190</b>	<b>12.614</b>	<b>(6.530)</b>	<b>(21.750)</b>	<b>(343)</b>	<b>107.584</b>	<b>(41)</b>	<b>(78.362)</b>	<b>29.181</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>3.846.279</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.365.266)</b>	<b>2.480.972</b>	<b>117.688</b>	<b>(90.591)</b>	<b>(5.024)</b>	<b>(325)</b>	<b>3.967.158</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.464.397)</b>	<b>2.502.720</b>

Le Attività immateriali, pari a 2.546.612 mila euro (2.502.720 mila euro al 31 dicembre 2021) si incrementano di 43.892 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 160.567 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 100.606 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 relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (15.935 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 144.091 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 65,7 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 36,6 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 3,0 milioni di euro;
- interventi Area d'imbarco E/F per 5,1 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 34.426 mila euro (28.043 mila euro al 31 dicembre 2021), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 15.651 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

## 6.3 Partecipazioni

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>			
Spea Engineering S.p.A.	5.544	6.712	(1.168)
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	<b>5.544</b>	<b>6.712</b>	<b>(1.168)</b>
<b>JOINT VENTURE</b>			
UrbanV S.p.A.	644	0	644
	<b>644</b>	<b>0</b>	<b>644</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	12.543	0
Aeroporto di Genova S.p.A.	697	697	0
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
	<b>13.242</b>	<b>13.242</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>19.430</b>	<b>19.954</b>	<b>(524)</b>

Rispetto al 31 dicembre 2021, la variazione delle Partecipazioni di -524 mila euro è attribuibile all'effetto combinato di:

- decremento del valore della partecipazione in Spea Engineering (20%) per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -1.142 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita dell'esercizio della partecipata), -26 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo;
- iscrizione, tra le Partecipazioni in joint venture, della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (detenuta al 60%); il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 644 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto.

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 Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra 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)	31.12.2022			31.12.2021		
	Valore di Bilancio	Quota Corrente	Quota non Corrente	Valore di Bilancio	Quota Corrente	Quota non Corrente
<b>ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>						
Derivati con fair value attivo	54.654	54.654	0	1.900	1.900	0
Altre attività finanziarie	20.665	3.236	17.429	2.494	1.776	718
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>75.319</b>	<b>57.890</b>	<b>17.429</b>	<b>4.394</b>	<b>3.676</b>	<b>718</b>

### Derivati con fair value attivo

Al 31 dicembre 2022, i derivati con fair value attivo ammontano a 54.654 mila euro, interamente riferibili ai cinque contratti di tipo Interest Rate Swap forward starting stipulati nel 2018 e nel 2021 per un nozionale complessivo di 400 milioni di euro, e ristrutturati nel primo semestre 2022, detenuti a copertura del rischio tasso di interesse. Al 31 dicembre 2021 tale voce risultava pari a 1.900 mila euro e si riferiva a soli due contratti IRS stipulati nel 2021 con nozionale complessivo di 100 milioni di euro. La variazione è attribuibile al significativo incremento dei tassi base nel corso dell'esercizio.

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 17.429 mila euro (718 mila euro al 31 dicembre 2021) e si riferiscono essenzialmente all'iscrizione del diritto di subentro per 15.935 mila euro, riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che trova la sua prima applicazione nel 2022 per l'entrata in esercizio nel mese di maggio del nuovo molo di imbarco A, la cui componente infrastrutturale è dotata di una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale.

Tale voce include anche gli oneri accessori sostenuti per la nuova linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, in sostituzione della precedente linea di credito revolving da 250 milioni di euro del 2016; nel 2022 ambedue le linee di credito sono rimaste inutilizzate. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 3.236 mila euro (1.776 mila euro al 31 dicembre 2021) e si incrementano rispetto a dicembre 2021 principalmente per l'iscrizione di ratei attivi per interessi maturati sui time deposit; la voce include, inoltre, il credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. per 1.350 mila euro, a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora corrisposti.

## 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:

	31.12.2021	VARIAZIONE			31.12.2022
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte Antic./ Diff. su Proventi/ Oneri rilevati nel PN	
<i>(migliaia di euro)</i>					
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	32.872	3.355	(2.824)	0	33.403
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	41	12	0	0	53
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	39.235	5	(526)	0	38.714
Costo ammortizzato e strumenti derivati	24.182	0	(25)	(25.778)	(1.621)
Fondi rischi e oneri	5.367	688	(1.162)	0	4.893
Perdite fiscali e ACE	31.875	791	(24.840)	0	7.826
Altre	1.315	506	(561)	(390)	870
<b>Totale Imposte Anticipate</b>	<b>134.887</b>	<b>5.357</b>	<b>(29.938)</b>	<b>(26.168)</b>	<b>84.138</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI</b>					
Applicazione IFRIC 12	43.939	1.092	(1.145)	0	43.886
Altre	497	0	(20)	0	477
<b>Totale Imposte Differite</b>	<b>44.436</b>	<b>1.092</b>	<b>(1.165)</b>	<b>0</b>	<b>44.363</b>
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE</b>	<b>90.451</b>	<b>4.265</b>	<b>(28.773)</b>	<b>(26.168)</b>	<b>39.775</b>

Il decremento di 50.676 mila euro registrato nel 2022 è ascrivibile principalmente alla variazione positiva del fair value dei derivati e alla riduzione delle imposte anticipate stanziata a fronte della perdita fiscale IRES 2020 per la quota parte trasferita al consolidato fiscale e remunerata nel 2022.

In merito alle imposte differite attive, 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 461 mila euro (470 mila euro al 31 dicembre 2021), sono relative a depositi cauzionali.

## 6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 214.068 mila euro (192.202 mila euro al 31 dicembre 2021), comprendono:

- rimanenze, pari a 5.801 mila euro (6.500 mila euro al 31 dicembre 2021), 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 322 mila euro (1.105 euro al 31 dicembre 2021) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Infrastrutture;
- crediti commerciali, pari a 207.945 mila euro (184.597 mila euro al 31 dicembre 2021).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

<i>(migliaia di euro)</i>	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti verso clienti	367.602	346.980	20.622
Crediti verso impresa controllante	19	131	(112)
Altri crediti commerciali	4.503	4.004	499
<b>Totale crediti commerciali, al lordo del fondo svalutazione</b>	<b>372.124</b>	<b>351.115</b>	<b>21.009</b>
Fondo svalutazione crediti	(162.447)	(164.775)	2.328
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(1.732)	(1.743)	11
<b>Totale fondo svalutazione crediti</b>	<b>(164.179)</b>	<b>(166.518)</b>	<b>2.339</b>
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>207.945</b>	<b>184.597</b>	<b>23.348</b>

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 20.622 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 4.503 mila euro (4.004 mila euro al 31 dicembre 2021), 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
31.12.2022	207.945	66.810	48.196	979	91.960
31.12.2021	184.597	48.753	38.106	9.577	88.161

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)	31.12.2021	INCREMENTI/ RIASSORBIMENTI	DECREMENTI	31.12.2022
Fondo svalutazione crediti	164.775	(866)	(1.462)	162.447
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	1.743	0	(11)	1.732
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>166.518</b>	<b>(866)</b>	<b>(1.473)</b>	<b>164.179</b>

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2021 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		
	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	22.982	73.580	(50.598)	0	0	0
IRES	79	155	(76)	5.601	7.320	(1.719)
IRAP	0	0	0	7.885	201	7.684
<b>TOTALE</b>	<b>23.061</b>	<b>73.735</b>	<b>(50.674)</b>	<b>13.486</b>	<b>7.521</b>	<b>5.965</b>

Le Attività per imposte correnti includono essenzialmente il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante) per tassazione consolidata, pari a 22.982 mila euro. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile essenzialmente all'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti, parzialmente compensato dall'iscrizione del credito per tassazione consolidata su perdite fiscali pregresse trasferite nel 2022.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 13.486 mila e registrano un incremento di 5.965 mila euro rispetto al 31

dicembre 2021, attribuibile all'incremento del debito IRAP, all'iscrizione del debito per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento dell'avviamento della società controllata ADR Infrastrutture, parzialmente compensato dal pagamento della seconda 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 7.8 Imposte sul reddito.

## 6.9 Altre attività correnti

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	33.426	37.292	(3.866)
Crediti verso altri	2.750	227.567	(224.817)
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>36.658</b>	<b>265.341</b>	<b>(228.683)</b>

I Crediti tributari, pari a 33.426 mila euro, sono composti principalmente da:

- credito IVA per 23.691 mila euro (31.318 mila euro al 31 dicembre 2021);
- 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 -224.817 mila euro, è ascrivibile essenzialmente all'incasso per 219.237 mila euro del credito per contributo pubblico, iscritto nel bilancio 2021, relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. In dettaglio:

- in data 8 marzo 2022, è stato incassato da ADR un importo di 109,6 milioni di euro, corrispondente ad un'anticipazione del 50% della richiesta di ristoro del danno;
- in data 20 maggio 2022, ADR ha incassato il saldo del 50%, a seguito dell'emanazione del Decreto Direttoriale prot. N. 34 del 5 maggio 2022, con il quale è stata accolta l'istanza di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali di cui alla L. 178/2020, presentata da ADR in data 26 gennaio 2022, con il riconoscimento ad ADR dell'importo di 219.237 mila euro, quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

La suddetta variazione è dovuta inoltre all'azzeramento dei Crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) (-3.367 mila euro) per effetto dell'incasso del secondo Interim Payment relativo alle call 2016 e 2017.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

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

	Crediti al netto del fondo svalutazione	Crediti non scaduti	CREDITI SCADUTI		
			Da 0 a 90 giorni	Tra 90 e 365 giorni	> 1 anno
(migliaia di euro)					
31.12.2022	36.658	36.043	0	0	615
31.12.2021	265.341	264.726	0	0	615

## 6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	404.582	411.303	(6.721)
Mezzi Equivalenti	620.000	250.000	370.000
Denaro e valori in cassa	403	337	66
<b>TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>1.024.985</b>	<b>661.640</b>	<b>363.345</b>

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si incrementano di 363.345 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto del flusso monetario positivo delle attività operative, parzialmente compensato dai flussi monetari negativi degli investimenti e delle attività di finanziamento dell'esercizio.

Per la disamina della riserva di liquidità del Gruppo si rinvia alla Nota 9.3.

## 6.11 Patrimonio netto

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	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	5.143	(76.487)	81.630
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	204	230	(26)
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	(40.611)	0
Altre riserve e utili portati a nuovo	344.306	379.798	(35.492)
Utile (perdita) dell'esercizio	45.059	(38.035)	83.094
<b>Totale Patrimonio Netto di Pertinenza del Gruppo</b>	<b>1.096.177</b>	<b>966.971</b>	<b>129.206</b>
Capitale Sociale e Riserve	0	2.718	(2.718)
Utile (perdita) dell'esercizio	0	77	(77)
<b>Patrimonio Netto di Pertinenza di Terzi</b>	<b>0</b>	<b>2.795</b>	<b>(2.795)</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.096.177</b>	<b>969.776</b>	<b>126.411</b>

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 45.059 mila euro;
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 82.838 mila euro derivante essenzialmente dalla variazione positiva del fair value dei derivati di cash flow hedge (+81.630 mila euro, al netto dell'effetto fiscale);
- il patrimonio netto di pertinenza di Terzi si azzerò rispetto al 31 dicembre 2021 a seguito dell'acquisto, in data 26 luglio 2022, da parte di ADR delle quote detenute nel capitale di Fiumicino Energia S.r.l. da Finlombarda S.p.A. e Interfina S.r.l. (rispettivamente pari all'11,25% e all'1,61%); a seguito di tali operazioni, la partecipazione di ADR nella società risulta infatti essere pari al 100%.

Al 31 dicembre 2022, 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	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
<b>VALORI DI BILANCIO ADR S.P.A.</b>	<b>1.070.916</b>	<b>957.897</b>	<b>30.741</b>	<b>(44.868)</b>
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di Azionisti terzi	77.857	63.476	13.553	6.275
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(35.020)	(33.267)	0	0
Altre rettifiche <sup>1</sup>	(17.576)	(18.340)	765	635
<b>VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO</b>	<b>1.096.177</b>	<b>969.766</b>	<b>45.059</b>	<b>(37.958)</b>
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	1.096.177	966.971	45.059	(38.035)
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)	0	2.795	0	77

<sup>1</sup> Si riferiscono principalmente alle rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento.

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

(migliaia di euro)	2022
<b>VALORE INIZIALE FONDO TFR</b>	<b>15.185</b>
Costo corrente	136
Interessi passivi	423
<b>Totale costi rilevati a conto economico</b>	<b>559</b>
Liquidazioni/utilizzi	(601)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(53)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(2.524)
Effetto dell'esperienza passata	953
<b>Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo</b>	<b>(1.624)</b>
<b>VALORE FINALE FONDO TFR</b>	<b>13.519</b>
di cui:	
quota non corrente	12.018
quota corrente	1.501

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

Il decremento del fondo di 1.666 mila euro riflette l'effetto del risultato attuariale rilevato nell'esercizio e la liquidazione del TFR in favore dei dipendenti usciti nell'anno.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2022:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di attualizzazione	3,6%	0,4%
Tasso di inflazione	2,3%	1,8%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,7%	2,3%
Tasso annuo di incremento salariale	2,4%	3,1%
Tasso annuo di turnover	1,9%	1,5%
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.

IPOTESI DEMOGRAFICHE	2022/2021
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2021 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	13.544	13.490		
Tasso di inflazione			13.623	13.413
Tasso di attualizzazione			13.350	13.688

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 2023 è pari a 120 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(migliaia di euro)	
1° anno	1.326
2° anno	1.202
3° anno	1.319
4° anno	1.361
5° anno	1.729

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

### 6.13 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota non corrente e corrente)

	31.12.2021	ACC.TI	EFFETTO AT-TUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI (*)	31.12.2022
<i>(migliaia di euro)</i>					
<b>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</b>	<b>216.871</b>	<b>56.964</b>	<b>1.223</b>	<b>(41.080)</b>	<b>233.978</b>
di cui					
quota corrente	55.138				76.548
quota non corrente	161.733				157.430

(\*) di cui utilizzi per costi esterni pari a 38.473 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 2.607 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.

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

	31.12.2021	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2022
<i>(migliaia di euro)</i>					
Fondo imposte	7.133	0	(1.975)	0	5.158
Fondi per vertenze in corso e potenziali	16.561	884	(633)	(363)	16.449
Fondo assicurazioni interne	918	0	(46)	0	872
Fondo copertura perdite partecipate	0	0	0	0	0
Fondo ristrutturazione	0	0	0	0	0
<b>TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>24.612</b>	<b>884</b>	<b>(2.654)</b>	<b>(363)</b>	<b>22.479</b>
di cui					
quota corrente	4.923				5.998
quota non corrente	19.689				16.481

Il fondo imposte, pari a 5.158 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 2003-2010 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU; la riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile sostanzialmente al riassorbimento del fondo relativo al contenzioso in materia di accise sull'energia elettrica a seguito del passaggio in giudicato della sentenza della Commissione Tributaria Regionale che ha riconosciuto ad ADR una riduzione della pretesa sanzionatoria.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 16.449 mila euro (16.561 mila euro al 31 dicembre 2021), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è decrementato per effetto del riassorbimento dell'esercizio relativo a vertenze in corso con

dipendenti e a partite non ricorrenti relative al personale dipendente e degli utilizzi operativi, parzialmente compensato dagli accantonamenti dell'esercizio.

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

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

### 6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

	31.12.2022					31.12.2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre i 5 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
<i>(migliaia di euro)</i>								
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>								
Prestiti obbligazionari	1.515.063	242.058	1.273.005	481.840	791.165	1.521.416	0	1.521.416
Finanziamenti a medio/lungo termine	656.637	39.423	617.214	357.584	259.630	674.244	17.884	656.360
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	16.059	16.059	0	0	0	18.541	18.541	0
Altre passività finanziarie	3.041	1.224	1.817	1.613	204	4.382	1.478	2.904
<b>Totale passività finanziarie a medio/lungo termine</b>	<b>2.190.800</b>	<b>298.764</b>	<b>1.892.036</b>	<b>841.037</b>	<b>1.050.999</b>	<b>2.218.583</b>	<b>37.903</b>	<b>2.180.680</b>
<b>Strumenti Finanziari - Derivati</b>	<b>83.910</b>	<b>83.910</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119.702</b>	<b>38.472</b>	<b>81.230</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>2.274.710</b>	<b>382.674</b>	<b>1.892.036</b>	<b>841.037</b>	<b>1.050.999</b>	<b>2.338.285</b>	<b>76.375</b>	<b>2.261.910</b>

Al 31 dicembre 2022, il 44% 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 31/12/2022 – è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-linked".<sup>2</sup>

#### Prestiti obbligazionari

	31.12.2021	VARIAZIONI				31.12.2022
	Valore di bilancio	Nuove Accensioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
<i>(migliaia di euro)</i>						
<b>Prestiti obbligazionari</b>	<b>1.521.416</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(13.458)</b>	<b>7.105</b>	<b>1.515.063</b>
quota corrente	0					242.058
quota non corrente	1.521.416					1.273.005

<sup>2</sup> Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale (per il prestito obbligazionario A4, in sterline, tale valore nominale è pari a 325 milioni di euro, al tasso di cambio dei cross currency swap).

Al 31 dicembre 2022, i Prestiti obbligazionari si riducono di 6.353 mila euro principalmente per l'adeguamento del prestito obbligazionario A4 al tasso di cambio di fine esercizio (-13.458 mila euro), variazione in parte compensata dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+7.105 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2022 emessi da ADR:

Denominazione	Valore nominale (in valuta)	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse fisso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Classe A4 (*)	215.000	GBP	242.058	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	500.000	EUR	481.840	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 - "GREEN BOND"	300.000	EUR	298.275	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	492.890	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>			<b>1.515.063</b>					

(\*) il valore iscritto in bilancio (242,1 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni A4 si rinvia alla Nota 8.

Oltre al bond A4, in scadenza a febbraio 2023, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato da ADR nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi e risultano ancora in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured:

- le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale di 500 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 uno step-up sul margine fino ad un massimo di 25 bps, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework della Società.

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. Le obbligazioni "classe A4" sono quotate sia sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa del Lussemburgo che sul mercato ExtraMOT Pro gestito da Borsa Italiana.

Al 31 dicembre 2022, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P all'emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB- (outlook "stable"), Baa2 (outlook "negative") e BBB (outlook "stable").

Di seguito una sintesi delle ultime decisioni assunte dalle agenzie:

- in data 25 luglio l'agenzia S&P ha rivisto al rialzo il rating assegnato alla Società, da BBB- (con outlook "positive") a BBB (con outlook "stable"). La decisione riflette il miglioramento del rating di Atlantia (BB+ con outlook "stable");
- in data 25 ottobre l'agenzia Moody's ha migliorato il rating da Baa3 (con outlook "positive") a Baa2 (con outlook "negative"). L'outlook "negative" riflette i vincoli determinati dal rating attualmente assegnato dall'agenzia alla Repubblica Italiana;
- in data 1° dicembre, l'agenzia Fitch ha rivisto al rialzo l'outlook, da "negative" a "stable". Il rating rimane confermato a BBB-.

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

(migliaia di euro)	31.12.2022		31.12.2021	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	1.515.063	1.300.224	1.521.416	1.605.633
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>1.515.063</b>	<b>1.300.224</b>	<b>1.521.416</b>	<b>1.605.633</b>

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2022; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2021, il fair value dei prestiti obbligazionari si riduce di 305 milioni di euro, variazione attribuibile al significativo incremento tanto dei tassi base quanto degli spread creditizi, come desumibili dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società.

### Finanziamenti a medio-lungo termine

(migliaia di euro)	31.12.2021	VARIAZIONI			31.12.2022
	Valore di bilancio	Nuove Accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>674.244</b>	<b>0</b>	<b>(17.884)</b>	<b>277</b>	<b>656.637</b>
quota corrente	17.884				39.423
quota non corrente	656.360				617.214

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 17.607 mila euro principalmente per il rimborso a scadenza delle quote a breve relative ai finanziamenti BEI e CDP per complessivi 17.884 mila euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti nel medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2022.

(migliaia di euro)

Finanziatore	Denominazione	Ammontare concesso	Valore nominale outstanding	Valore di bilancio	Valuta	Tasso	Periodicità pagamento permessi	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	5 anni (*)	10.2027
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	Prestito BNL 2020	200.000	200.000	199.891	EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55% (**)	trimestrale	bullet	6 anni (***)	05.2026
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	119.423	119.329	EUR	I tranche (110.000) 1,341% II tranche (40.000) 0,761%	annuale	amortising dal 2020 amortising dal 2022	14 anni 15 anni	09.2031 11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	137.692	137.613	EUR	I tranche (40.000) 1,629% II tranche (30.000) 1,070% III tranche (80.000) 1,263%	annuale	amortising dal 2020 amortising dal 2022 amortising dal 2023	14 anni 15 anni 15 anni	09.2031 11.2034 03.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	200.000	199.804	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035
<b>TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE</b>		<b>1.050.000</b>	<b>657.115</b>	<b>656.637</b>						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo *senior unsecured*.

In data 4 ottobre 2022 ADR ha sottoscritto una nuova linea di credito revolving *sustainability-linked* da 350 milioni di euro e durata 5 anni, con possibilità di estensione fino a ulteriori due anni. La nuova linea di credito sostituisce il precedente finanziamento revolving da 250 milioni di euro firmato a luglio 2016 e in scadenza a luglio 2023, con lo scopo di rafforzare il profilo di liquidità della società e, al 31 dicembre 2022, risulta interamente disponibile. Tale linea, che scadrà ad ottobre del 2027 (con possibilità di estensione fino a ulteriori due anni), è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2022 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*".

Il finanziamento bancario da 200 milioni di euro concesso nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) paga un tasso variabile e ha scadenza bullet nel 2024. Nel corso del 2022 è stata estesa di due anni la scadenza originariamente prevista (da maggio 2024 a maggio 2026) ed è stata accordata, con decorrenza 1 gennaio 2023, una modifica del margine da 1,55% a 1,85%.

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

(\*) il contratto prevede opzioni di estensione fino a ottobre 2029.

(\*\*) con decorrenza 1/1/2023 il contratto prevede un incremento del margine da 1,55% a 1,85%

(\*\*\*) la scadenza originaria è stata estesa di due anni nell'agosto 2022

si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente dalla BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"). Al 31 dicembre 2022, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranche aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2034. 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 precedente.

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)

	31.12.2022		31.12.2021	
	Valore di bilancio	Fair Value	Valore di bilancio	Fair Value
Tasso fisso	456.746	365.631	474.566	468.605
Tasso variabile	199.891	203.816	199.678	202.811
<b>TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE</b>	<b>656.637</b>	<b>569.446</b>	<b>674.244</b>	<b>671.416</b>

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2022; 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 2021, il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 102 milioni di euro, variazione attribuibile, oltre ai rimborsi dell'esercizio, al significativo incremento dello spread creditizio incorporato nei tassi di sconto.

## Altre passività finanziarie

	31.12.2021	VARIAZIONI				31.12.2022
	Valore di bilancio	Nuove Accensioni	Incrementi per attualiz. fin.	Rimborsi	Dismissioni	Valore di bilancio
<i>(migliaia di euro)</i>						
<b>Debiti per locazioni</b>	<b>4.382</b>	<b>199</b>	<b>35</b>	<b>(1.512)</b>	<b>(63)</b>	<b>3.041</b>
quota corrente	1.478					1.224
quota non corrente	2.904					1.817

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si riduce di 1.341 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.512 mila euro), parzialmente compensati dalle nuove accensioni dell'esercizio (199 mila euro).

## Derivati con fair value passivo

<i>(migliaia di euro)</i>	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Derivati con fair value passivo	83.652	119.468	(35.816)
Rateo interessi	258	234	24
<b>TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO</b>	<b>83.910</b>	<b>119.702</b>	<b>(35.792)</b>
quota non corrente	0	81.230	(81.230)
quota corrente	83.910	38.472	45.438

Al 31 dicembre 2022, i derivati con fair value passivo ammontano a 83.652 mila euro, interamente riconducibili ai due cross currency swap per un nozionale complessivo pari a 215 milioni di sterline inglesi / 325 milioni di euro che consentono di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso del prestito obbligazionario A4 in sterline. Al 31 dicembre 2021, il fair value di questi strumenti era pari a 81.230 mila euro.

Il saldo negativo di 119.468 mila euro al 31 dicembre 2021 accoglieva inoltre il fair value negativo di 38.238 mila euro attribuibile a tre dei contratti di tipo Interest Rate Swap forward starting stipulati a copertura del rischio tasso di interesse. Al 31 dicembre 2022, tali contratti presentano un fair value positivo di 31.267 mila euro; si rinvia, pertanto, alla Nota 6.4.

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.

<i>(migliaia di euro)</i>	31.12.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(404.985)		(411.640)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(620.000)		(250.000)	
Altre attività finanziarie correnti (C)	(57.890)	(1.350)	(3.676)	(1.350)
<b>LIQUIDITA' (D=A+B+C)</b>	<b>(1.082.875)</b>		<b>(665.316)</b>	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	83.910		38.472	
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	298.764	131	37.903	129
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)</b>	<b>382.674</b>		<b>76.375</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)</b>	<b>(700.201)</b>		<b>(588.941)</b>	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	619.031	155	659.264	286
Strumenti di debito (J)	1.273.005		1.602.646	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)</b>	<b>1.892.036</b>		<b>2.261.910</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)</b>	<b>1.191.835</b>		<b>1.672.969</b>	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(17.429)		(718)	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)</b>	<b>1.174.406</b>		<b>1.672.251</b>	

## 6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 2.951 mila euro e l'incremento rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

## 6.17 Debiti commerciali

<i>(migliaia di euro)</i>	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	165.453	126.340	39.113
Debiti verso imprese controllanti	598	192	406
Risconti passivi	7.452	6.753	699
Acconti e anticipi ricevuti	15.420	7.228	8.192
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>188.923</b>	<b>140.513</b>	<b>48.410</b>

I Debiti verso fornitori, pari a 165.453 mila euro, si incrementano di 39.113 mila principalmente per effetto del maggiore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 15.420 mila euro, registrano un incremento di 8.192 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti.

## 6.18 Altre passività correnti

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	110.031	105.097	4.934
Debiti servizio antincendio	826	0	826
Debiti verso il personale	20.204	8.486	11.718
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	11.707	7.276	4.431
Debiti per depositi cauzionali	16.743	13.682	3.061
Altri debiti diversi	27.322	13.525	13.797
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>186.833</b>	<b>148.066</b>	<b>38.767</b>

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- ▬ debito per le addizionali passeggeri pari a 81.418 mila euro (77.833 mila euro al 31 dicembre 2021). 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 3.586 mila euro rispetto alla fine del 2021, riflette il correlato andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- ▬ debito di 23.590 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.305 mila euro al 31 dicembre 2021). 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 826 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 11.718 mila euro e di 4.431 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 27.322 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 20.402 mila euro, in aumento di 14.378 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2021 e della prima rata 2022.

07

# Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

## 7.1 Ricavi

I Ricavi del 2022 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

	2022			2021		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
<i>(migliaia di euro)</i>						
<b>AVIATION</b>						
Diritti aeroportuali	338.669	0	338.669	149.656	0	149.656
Infrastrutture centralizzate	9.845	0	9.845	6.193	0	6.193
Servizi di sicurezza	80.037	0	80.037	32.241	0	32.241
Altri	28.472	0	28.472	10.027	0	10.027
	<b>457.023</b>	<b>0</b>	<b>457.023</b>	<b>198.117</b>	<b>0</b>	<b>198.117</b>
<b>NON AVIATION</b>						
Subconcessioni e utenze:						
<i>Immobiliari e utenze</i>	7.183	42.102	49.285	6.271	31.041	37.312
<i>Commerciali</i>	0	100.515	100.515	0	32.360	32.360
<i>Parcheggi</i>	21.663	0	21.663	10.970	0	10.970
Pubblicità	5.362	0	5.362	2.381	0	2.381
Altri	9.337	542	9.879	6.370	9.356	15.726
	<b>43.545</b>	<b>143.159</b>	<b>186.704</b>	<b>25.992</b>	<b>72.757</b>	<b>98.749</b>
<b>Ricavi da gestione aeroportuale</b>	<b>500.568</b>	<b>143.159</b>	<b>643.727</b>	<b>224.109</b>	<b>72.757</b>	<b>296.866</b>
<b>Ricavi per servizi di costruzione</b>	<b>144.091</b>	<b>0</b>	<b>144.091</b>	<b>104.783</b>	<b>0</b>	<b>104.783</b>
<b>Altri ricavi operativi</b>	<b>1.050</b>	<b>18.969</b>	<b>20.019</b>	<b>433</b>	<b>231.413</b>	<b>231.846</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>645.709</b>	<b>162.128</b>	<b>807.837</b>	<b>329.325</b>	<b>304.170</b>	<b>633.495</b>
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	192.132			132.281		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	453.577			197.044		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 643.727 mila euro, si incrementano del 116,8% rispetto all'esercizio a confronto principalmente per effetto della crescita delle attività aviation (+130,7%), in relazione alla consistente ripresa dei volumi di traffico in assenza di variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento dell'89,1%, ha beneficiato dell'incremento dei passeggeri; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 144.091 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 20.019 mila euro, sono così composti:

(migliaia di euro)	2022	2021
Contributi e sovvenzioni	1.115	220.035
Plusvalenze da alienazioni	131	107
Recuperi di spesa	11.939	4.955
Indennizzi da terzi	189	207
Altri proventi	6.645	6.542
<b>TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>20.019</b>	<b>231.846</b>

Il decremento di 211.828 mila euro è attribuibile sostanzialmente alla voce Contributi e sovvenzioni che, nel 2021, includeva il sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, aveva assegnato agli aeroporti per compensare le perdite subite a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020; tale decremento è solo parzialmente compensato dall'inclusione nel periodo di consolidamento, a partire dal secondo semestre 2021 della società Leonardo Energia, a cui fa capo la gestione della centrale di cogenerazione, che nel 2022 ha incrementato i proventi da cessione alla rete dell'energia elettrica prodotta dalla centrale.

## 7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

(migliaia di euro)	2022	2021
Carburante e lubrificanti	1.704	1.025
Energia elettrica, gas e acqua	29.978	10.832
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	4.071	6.398
<b>TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>35.753</b>	<b>18.255</b>

L'incremento di 17.497 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è attribuibile essenzialmente all'inclusione per tutto il 2022 (rispetto al solo dal secondo semestre 2021), di Leonardo Energia nel perimetro di consolidamento, con un conseguente incremento dei costi di acquisto del gas, e, in misura minore, all'aumento dei costi dell'energia elettrica acquistata sul mercato. I costi relativi all'energia elettrica recepiscono la rettifica positiva delle maggiori accise versate nel periodo 1/1/2011-31/05/2012 per 958 mila euro, a seguito della conclusione favorevole del contenzioso avviato da Leonardo Energia per ottenere la restituzione dei maggiori importi pagati. Il rimborso spettante a favore di Leonardo Energia sarà interamente riversato in favore di ADR, quale soggetto a suo tempo inciso indebitamente dell'accisa, unitamente agli interessi.

## 7.3 Costi per servizi

(migliaia di euro)	2022	2021
Costi per manutenzioni	53.168	41.604
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	38.473	43.650
Costi per servizi esterni	10.648	16.600
Costi per servizi di costruzione	117.222	88.632
Pulizie e disinfestazioni	6.628	5.614
Prestazioni professionali	12.586	8.403
Servizi antincendio	5.846	4.932
Altri costi	34.494	25.944
Compensi ad amministratori e sindaci	1.389	945
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>280.454</b>	<b>236.324</b>

L'incremento dei costi per servizi, pari a 44.130 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+28.590 mila euro), nonché dei costi per attività manutentive (+11.564 mila euro) e per servizi di vigilanza e spese accessorie del personale (classificati questi ultimi negli Altri costi). Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-5.177 mila euro) e dei costi per servizi esterni (-5.952 mila euro) attribuibile sostanzialmente alla riduzione dei costi esterni per il servizio di energia elettrica e termica per effetto del consolidamento di Leonardo Energia a partire dal 1° luglio 2021.

## 7.4 Costo per il personale

(migliaia di euro)	2022	2021
Salari e stipendi	140.468	100.316
Oneri sociali	40.448	29.189
Benefici successivi al rapporto di lavoro	8.215	7.409
Altri costi	6.281	1.644
<b>TOTALE COSTO PER IL PERSONALE</b>	<b>195.412</b>	<b>138.558</b>
di cui:		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	19.233	13.198
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.607	3.926

L'incremento del Costo per il personale di 56.854 mila euro rispetto all'esercizio 2021 è correlato alla crescita del volume di attività gestite, con un conseguente progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS/Fondo di Integrazione Salariale) ed incremento degli organici a tempo determinato, nonché alle maggiori competenze dell'esercizio correlate ai sistemi di incentivazione variabile. Tali effetti sono parzialmente compensati dalla riduzione degli incentivi all'esodo rispetto al 2021.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

Forza media	2022	2021	Variazione
Dirigenti	59,4	56,8	2,6
Quadri	302,1	285,5	16,6
Impiegati	1.800,5	1.620,7	179,8
Operai	1.157,9	1.041,1	116,8
<b>TOTALE FORZA MEDIA</b>	<b>3.319,9</b>	<b>3.004,1</b>	<b>315,8</b>

## 7.5 Altri costi operativi

(migliaia di euro)	2022	2021
Canoni concessori	26.352	10.034
Costi per godimento beni terzi	2.584	1.004
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15.884	17.085
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(1.770)	4.573
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	(866)	137.035
Imposte indirette e tasse	5.335	6.531
Oneri diversi	5.151	4.495
<b>TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>52.670</b>	<b>180.757</b>

La voce Canoni concessori, pari a 26.352 mila euro, si incrementa di 16.318 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 -1.770 mila euro per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti a seguito dell'esito favorevole di contenziosi in materia tributaria e giuslavoristica, parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'esercizio. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a -866 mila euro e si riducono di 137.901 mila euro rispetto all'esercizio a confronto, sul quale avevano inciso le accresciute valutazioni di rischio sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

## 7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -63.944 mila euro (-62.161 mila euro nel 2021).

## Proventi finanziari

(migliaia di euro)	2022	2021
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	3.143	523
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	1.046	16.958
Altri proventi		
Interessi da clienti e da altri	70	5
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>4.259</b>	<b>17.486</b>

I Proventi finanziari del 2021 includevano la variazione positiva del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline. Nel corso del 2022 tale variazione è stata negativa e viene quindi iscritta tra gli oneri finanziari.

## Oneri finanziari

(migliaia di euro)	2022	2021
<b>Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</b>	<b>1.223</b>	<b>(19)</b>
Interessi su prestiti obbligazionari	35.243	34.407
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	8.924	8.761
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	8.171	7.761
Altri oneri finanziari per interessi	161	316
<b>Totale oneri finanziari per interessi</b>	<b>52.499</b>	<b>51.245</b>
Valutazione derivati	13.458	0
Differenziali	14.021	11.601
<b>Totale oneri su derivati</b>	<b>27.479</b>	<b>11.601</b>
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	423	62
Altri oneri	35	34
<b>Totale altri oneri</b>	<b>458</b>	<b>96</b>
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>81.659</b>	<b>62.923</b>

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.223 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si incrementano di 1.242 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 35.243 mila euro e si incrementano di 836 mila euro rispetto all'esercizio a confronto per effetto del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro emesso ad aprile 2021, variazione parzialmente compensata dal rimborso, a febbraio 2021, del prestito obbligazionario da 400 milioni di euro.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 8.924 mila euro e risultano in linea rispetto all'esercizio precedente.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 13.458 mila euro e includono l'effetto della variazione negativa del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 6.15).

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

La voce Differenziali include il saldo tra interessi attivi e passivi maturati sui già citati contratti di cross currency swap e la quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel 2022, relativa al fair value negativo sia dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 2.006 mila euro) che dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 4.420 mila euro).

### Utili (perdite) su cambi

(migliaia di euro)	2022	2021
Utili su cambi	13.459	22
Perdite su cambi	(3)	(16.746)
<b>TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI</b>	<b>13.456</b>	<b>(16.724)</b>

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo ai Proventi finanziari e Oneri finanziari.

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

Tale voce, pari a -1.398 mila euro, accoglie l'effetto della svalutazione del valore della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. (per -1.142 mila euro nel 2022, rispetto a -1.385 mila euro nell'esercizio a confronto) e nella società a controllo congiunto Urban V S.p.A. (-256 mila euro).

### 7.8 Imposte sul reddito

(migliaia di euro)	2022	2021
<b>IMPOSTE CORRENTI</b>		
IRES	(7.833)	(69.659)
IRAP	8.744	743
Imposta sostitutiva	146	10.980
	<b>1.057</b>	<b>(57.936)</b>
<b>DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI</b>		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(4.061)	(963)
	<b>(4.061)</b>	<b>(963)</b>
<b>IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE</b>		
Imposte anticipate	24.590	(12.619)
Imposte differite	(82)	68
	<b>24.508</b>	<b>(12.551)</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>21.504</b>	<b>(71.450)</b>

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A. 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., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l.

La stima del carico fiscale IRES del 2022 è rappresentata da un provento netto da tassazione consolidata pari a 7.833 mila euro, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% relativo alle perdite fiscali pregresse e trasferite nel 2022 al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabili in compensazione con gli utili generati nel gruppo Atlantia, parzialmente compensato dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale dell'esercizio 2022.

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 -11,4% (63,7% nel 2021).

L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(migliaia di euro)	2022		2021	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
<b>Risultato ante imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>68.563</b>		<b>(109.408)</b>	
<b>ALIQUOTA TEORICA</b>		<b>24%</b>		<b>24%</b>
IRES teorica		16.455		(26.258)
Differenze permanenti (*)	8.385	2.012	(223.048)	(53.532)
Differenze temporanee	(9.397)	(2.255)	107.299	25.752
Differenze temporanee su perdita fiscale	(100.186)	(24.045)	(65.086)	(15.621)
IRES effettiva		(7.833)		(69.659)
<b>ALIQUOTA EFFETTIVA</b>		<b>(11,4%)</b>		<b>63,7%</b>

(\*) di cui nel 2021 imponibile pari 219.237 mila euro relativi al ristoro COVID-19

## 08

# Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto il complesso security package costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola Class A4, in scadenza a febbraio 2023. Unica garanzia residua rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di cross currency swap in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro.

ADR ha, inoltre, 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 ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra 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 consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,25x che diventa 4,75x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility e il contratto di finanziamento sottoscritto con BNL includono 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. La deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. *covenant holiday*) è stata da ultimo estesa, in via precauzionale e per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2022 inclusa. Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 31 dicembre 2022, è in ogni caso già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022.

Nel corso del secondo semestre 2022 ADR ha infine richiesto precauzionalmente di poter ottenere un allentamento della soglia massima di *leverage ratio* per la data di calcolo del 30 giugno 2023, deroga che al 31 dicembre 2022 risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. La Società prosegue nell'attento monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria, al fine di poter richiedere con congruo anticipo ulteriori eventuali deroghe sui *covenant* finanziari.

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 di obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti *investment grade*.

## 09

# Altre garanzie, impegni e rischi

## 9.1 Garanzie

Il Gruppo ADR al 31 dicembre 2022 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 8; non sussistono fidejussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

## 9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto relativi all'attività di investimento.

## 9.3 Gestione dei rischi finanziari

### Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2022 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.

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 tessera-mento, 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 verifichino concentrazioni rilevanti di rischio di credito.

### Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ADR ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.375,0 milioni euro, composta da:

- 1.025,0 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 6.15).

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2022 è pari a cinque anni e due mesi.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2022				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Più di 5 anni
<i>(migliaia di euro)</i>					
Prestiti obbligazionari	(1.698.107)	(266.357)	(21.750)	(565.250)	(844.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine <sup>2</sup>	(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 <sup>3</sup>	(83.952)	(83.952)	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>(2.431.749)</b>	<b>(397.814)</b>	<b>(62.971)</b>	<b>(884.379)</b>	<b>(1.086.585)</b>

	31.12.2021				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Più di 5 anni
<i>(migliaia di euro)</i>					
Prestiti obbligazionari	(1.755.005)	(38.677)	(284.578)	(65.250)	(1.366.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine <sup>2</sup>	(716.760)	(24.930)	(47.049)	(331.800)	(312.981)
Derivati con fair value positivo	1.945	(239)	(347)	169	2.362
Derivati con fair value negativo <sup>3</sup>	(116.405)	(7.941)	(76.011)	(12.851)	(19.602)
<b>TOTALE</b>	<b>(2.586.225)</b>	<b>(71.787)</b>	<b>(407.985)</b>	<b>(409.732)</b>	<b>(1.696.721)</b>

## Rischio di tasso di interesse e di cambio

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

Alla data del 31 dicembre 2022 ADR ha in essere:

- due derivati di cross currency swap, con caratteristiche speculari, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; le obbligazioni A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline e facenti parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, sono infatti state coperte, per l'intera durata e l'intero importo (fino a scadenza nel febbraio 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina;
- cinque derivati di tipo interest rate swap forward starting detenuti a copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di nuovo debito altamente probabile, di cui i) tre sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nominale complessivo di 300 milioni di euro e ii) due sottoscritti il 20 dicembre 2021, per un valore nominale complessivo di 100 milioni di euro. Durante il 2022 la data di attivazione di questi strumenti, originariamente prevista rispettivamente a febbraio 2022 e aprile 2022, è stata posticipata a maggio 2023, ferme restando le rispettive date di scadenza a febbraio 2032 e aprile 2032.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

Controparte	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sotto s.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Sottostante	Fair Value del derivato		Variazione del Fair Value	
									Al 31.12.2022	Al 31.12.2021	A C/economico (**)	A Oci (***)
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	(1.042)	(12.078)	227	10.809
			C						(82.610)	(69.152)	(13.458)	0
Totale									(83.652)	(81.230)	(13.231)	10.809
UniCredit, Intesa Sanpaolo, Société Générale	IRS FWD (*)	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	31.267	(38.238)	0	69.505
Gruppo Crédit Agricole, Barclays				12.2021	04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,092% e ricevono Euribor a 6 mesi		23.387	1.900	818	20.669
<b>TOTALE</b>									<b>(28.998)</b>	<b>(117.568)</b>	<b>(12.413)</b>	<b>100.983</b>
di cui												
Derivati con fair value attivo									54.654	1.900		
Derivati con fair value passivo									(83.652)	(119.468)		

CF: cash flow value hedge

C: cambio

I: interesse

(\*): IRS forward starting: data di attivazione maggio 2023

(\*\*): alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

Il Gruppo non ha in essere altre operazioni finanziarie in valuta estera.

## Sensitivity analysis

Rischio di tasso esposizione e sensitivity analysis	Valutazione al fair value		Rischio tasso d'interesse <sup>4</sup>				Rischio tasso di cambio			
	31.12.2022	31.12.2021	Shock up +100 BPS IR		Shock down -100 BPS IR		Shock up +10% FX		Shock down -10% FX	
			31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(1.869.670)	(2.277.049)	(2.000)	(3.000)	2.000	3.000	0	0	0	0
Passività finanziarie non derivate (balance sheet sensitivity)			0	0	0	0	(24.241)	(25.587)	24.241	25.587
Strumenti derivati con fair value positivo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	54.654	1.900	25.819	9.180	(28.580)	(10.303)	0	0	0	0
Strumenti derivati con fair value negativo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	(83.652)	(119.468)	122	30.933	123	(34.420)	24.241	25.587	(24.241)	(25.587)

Le principali fonti di esposizione del Gruppo ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili ai prestiti obbligazionari, ai finanziamenti bancari a tasso variabile e agli strumenti derivati in essere. Al 31/12/2022, senza considerare i derivati di tipo interest rate swap forward starting, l'indebitamento finanziario è espresso per il 91% circa a tasso fisso.

L'indebitamento finanziario è per l'86% denominato in Euro, mentre la rimanente parte è denominata in sterline inglese, ma interamente coperta con i citati cross currency swap euro/sterlina.

I potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2022 (2021 per il comparativo) riconducibili al rischio tasso di interesse sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari su passività finanziarie a tasso variabile
- potenziale variazione degli oneri finanziari e dei differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del fair value degli strumenti derivati in essere.

Il Gruppo ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno shock sui tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- per gli strumenti derivati e i finanziamenti bancari a tasso variabile, una variazione parallela di +100 basis point (+1,0%) e -100 basis point (-1,0%) della curva a termine dei tassi;

- per i prestiti obbligazionari in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di shock up e shock down dei diversi dati di mercato.

## 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)	31.12.2022			
	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Derivati con fair value positivo	0	54.654	0	54.654
Derivati con fair value negativo	0	(83.652)	0	(83.652)
<b>TOTALE DERIVATI DI COPERTURA</b>	<b>0</b>	<b>(28.998)</b>	<b>0</b>	<b>(28.998)</b>

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 2022 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value. Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.15 è fornita l'indicazione del fair value, si precisa che tale fair value rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7.

## 9.5 Contenzioso

A fronte del contenzioso, il Gruppo ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività per il Gruppo ADR. Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per il Gruppo ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

## Contenzioso tributario

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

## 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

<sup>4</sup> Considerato il mutato contesto di mercato è stata utilizzata una sensitivity +100/-100 BPS; pertanto, è stato effettuato il restatement dei dati al 31.12.2021 che avevano una sensitivity +10/-10 BPS.

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.

- 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 ε 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.

#### 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 il Tribunale di Roma, come da rimessione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario. E' in corso l'espletamento della CTU tecnico contabile disposta dal Giudice; per l'esame della Relazione è fissata l'udienza per il 23 marzo 2023.
- 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 al 25 marzo 2023.
  - 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.

- 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 sopraccitato 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**

ADR ha impugnato avanti al TAR del Lazio la delibera n. 118 del 1° agosto 2019 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART") avente ad oggetto «Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017», eccependo l'insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR. Infatti, per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma «in deroga» è un sistema di tariffazione "pluriennale", con modalità di aggiornamento "valide per l'intera durata del rapporto" concessorio.

Con motivi aggiunti, in data 15 ottobre 2020, ADR ha impugnato anche la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha concluso il procedimento ed ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera stessa, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei diritti stessi anche con riferimento ai gestori, quali ADR, che operano sulla base di un contratto di programma in deroga.

Il 20 maggio 2021, l'ART ha pubblicato la Delibera n. 68/2021 con cui ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino - ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sarebbero state suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario.

In ragione dell'intervenuta pubblicazione della delibera di cui sopra, all'udienza del 9 giugno 2021, il Collegio, viste le istanze di parte, ha rinviato entrambe le cause a data da destinarsi. In virtù di quanto previsto nella Delibera n. 68/2021, l'11 agosto 2021, ADR ha stipulato con il proprio concedente (ENAC), un apposito atto aggiuntivo, con il quale ha positivamente definito le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017 tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normative del Contratto di Programma, senza con ciò rinunciare alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020.

Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16 dicembre 2021, in risposta alla richiesta di ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto, ad avviso dell'Autorità, l'atto aggiuntivo presentava criticità sostanziali e avrebbe dovuto essere recepito in un DPCM.

ADR ha quindi notificato, in data 14 febbraio 2022, un ricorso al TAR Lazio avverso tale diniego, chiedendo al Giudice Amministrativo di annullare il diniego di avvio della consultazione, segnalando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto con ENAC. Successivamente, ADR ha notificato un secondo ricorso al TAR Lazio avverso una nota del 13 febbraio 2022 con cui ENAC ha inviato ad ADR una nuova proposta di atto aggiuntivo, disconoscendo la validità e l'efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto l'11 agosto 2021.

Anche in tale ricorso, ADR ha evidenziato la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto. Il TAR Lazio ha fissato l'udienza relativa al primo ricorso avverso ART al 20 luglio 2022, data poi posticipata al 23 novembre 2022. In

relazione al secondo ricorso verso la nota ENAC del 13 febbraio 2022 non è invece stata ancora fissata una data di udienza.

Essendole stato precluso l'avvio della consultazione richiesto in data 13 dicembre 2021, il 15 febbraio 2022 ADR ha presentato ad ART istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 a valere sull'annualità 2022 limitatamente al periodo strettamente necessario per la revisione degli stessi per il nuovo periodo regolatorio riservandosi di prevedere successivamente i necessari meccanismi di conguaglio, come peraltro previsto anche nella delibera n.68/2021.

Il 18 febbraio 2022, ART ha risposto invitando ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza nei termini descritti, riservandosi il diritto di effettuare le valutazioni di propria competenza a valle dell'esito delle consultazioni. Queste ultime si sono svolte il 28 febbraio 2022 con una previsione tariffaria per il 2022 in continuità con quella in vigore, come peraltro già previsto nella dinamica tariffaria presentata all'ART a metà dicembre 2021 e coerentemente con l'intenzione, già prospettata al mercato, di promuovere una proposizione tariffaria orientata alla stabilità e supportata da regole certe.

ART, a maggio 2022, ha quindi pubblicato la Delibera n. 80, con la quale ha rinviato l'entrata in vigore della Delibera 136/2020 e, al contempo, ha avviato una consultazione su nuovi modelli regolatori - da emanare in sostituzione dei modelli emanati proprio con la Delibera 136/2020.

ADR ha partecipato alla consultazione, fornendo i suoi commenti ma, al contempo, espressamente riservandosi l'eventuale impugnazione della delibera finale con cui ART emanerà i nuovi modelli elaborati.

ART ha quindi ulteriormente prorogato il termine per la pubblicazione di tale delibera finale, da ultimo fissandolo al 20 marzo 2023, e rinviando di conseguenza anche l'entrata in vigore della Delibera 136/2020 al 1° aprile marzo 2023 (i cui modelli saranno sostituiti da quelli in via di emanazione).

ADR, essendole ancora preclusa la proposta di una consultazione di periodo, stante anche l'assenza di decisioni in sede giudiziale, ha proposto ad ART la proroga delle tariffe attuali anche all'annualità 2023, con espressa salvezza dei suoi diritti nei giudizi in corso. ART ha invitato ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza in merito alla proroga delle tariffe e tali consultazioni hanno visto una prima riunione in data 31 gennaio 2023.

Nel corso di tale riunione, ADR ha comunicato che il 13 febbraio è la data ultima per ricevere commenti finali dell'utenza sulla proposta tariffaria e che, successivamente a tale data, comunicherà alle parti la conclusione della consultazione.

In data 23 novembre 2022 si è svolta l'udienza relativa al ricorso di ADR avverso il rifiuto di assenso all'avvio della consultazione dell'utenza comunicato da ART il 16 dicembre 2021. L'udienza è stata poi nuovamente posta in calendario, per autonoma decisione del TAR Lazio, il 22 febbraio 2023. In tale data si è tenuta l'udienza e il TAR Lazio ha trattenuto in decisione il ricorso.

#### **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 realizzare 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.

#### 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.

#### 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 aggiornata, per la precisazione delle conclusioni, all'udienza del 16 novembre 2023.
- 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. A seguito di proroghe nel frattempo intervenute, allo stato, il termine per il deposito dell'elaborato definitivo è fissato entro il 29 marzo 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.
- Con atto notificato il 28 novembre 2018 Cimolai S.p.A., sia in proprio che in qualità di mandataria dell'ATI composta con Serotech S.p.A., RPA S.r.l. e Tecnica Y Projectos S.a., ha convenuto in giudizio ADR davanti al Tribunale Ordinario di Roma – Sezione Specializzata in materia di Imprese, in relazione ad alcune riserve (dalla n. 30 alla n. 41) per oneri vari e lavori extracontrattuali. Il petitum complessivo è pari a circa 64 milioni di euro, oltre interessi e rivalutazione monetaria. Nell'atto introduttivo la parte attrice ha fatto espressa richiesta di ammissione di una Consulenza Tecnica d'Ufficio. A seguito dello scioglimento della riserva assunta all'udienza dell'8 giugno 2020, il Giudice istruttore ha ritenuto di dar corso ad una CTU "al fine di verificare la tempestività, correttezza e fondatezza delle riserve iscritte e delle domande risarcitorie proposte". Le operazioni peritali hanno avuto inizio il 22 ottobre 2020. Anche a seguito del differimento dei termini richiesto dai Consulenti Tecnici e accolto dal Giudice, è stata depositata la relazione definitiva del CTU datata 31 luglio 2021 con cui è stato riconosciuto in favore dell'appaltatore un importo di circa 4 milioni di euro, rilasciando alla valutazione del Tribunale un importo ulteriore di circa 25 milioni di euro. Nel mese di aprile 2022 è stato formalizzato un accordo tra le Parti con cui ADR ha riconosciuto di dover versare a Cimolai €/ml 4,8; a seguito di tale transazione il giudizio è stato abbandonato. L'effettiva estinzione del giudizio è prevista il 5 aprile 2023.

#### DELIBERA ANAC APPALTO MOLO C

Con riferimento al procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, avviato dall'ANAC nell'ottobre 2016, in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), il 4 settembre 2019, l'Autorità ha emesso la delibera n. 759 con cui sono state confermate quasi tutte le censure mosse sin dall'inizio del procedimento ed è stata disposta la trasmissione alla Corte dei Conti, oltre che all'ENAC e al MIT, con richiesta anche ad ADR di valutare "le possibili iniziative da intraprendere, informando l'Autorità degli eventuali provvedimenti conseguenti che si intendono adottare".

Conseguentemente, in data 18 ottobre 2019, ADR ha provveduto a notificare ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito. Inoltre, ADR ha informato le Società Organismi di Attestazione (SOA) di Cimolai e dei subappaltatori in merito alle valutazioni effettuate dall'ANAC sulle attribuzioni di qualificazione di alcune categorie di lavori, correlate all'appalto in questione, ai fini delle loro conseguenti valutazioni e determinazioni.

#### 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.

Il deposito della motivazione della sentenza è indicato entro 90 giorni dal dispositivo.

#### **RICHIESTE RISARCITORIE**

- Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto.
- Si segnala che risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, handler e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però, includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 19 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società.

#### **RISERVE SUI LAVORI ISCRITTE DAGLI APPALTATORI**

Al 31 dicembre 2022 non risultano iscritte riserve dagli appaltatori (67 milioni di euro al 31 dicembre 2021) 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

	31.12.2022				2022				31.12.2021				2021			
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
<i>(migliaia di euro)</i>																
<b>IMPRESE CONTROLLANTI</b>																
Atlantia S.p.A.	23.239	628	94	(556)	73.755	192	241	(730)								
<b>Totale rapporti con imprese controllanti</b>	<b>23.239</b>	<b>628</b>	<b>94</b>	<b>(556)</b>	<b>73.755</b>	<b>192</b>	<b>241</b>	<b>(730)</b>								
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>																
Spea Engineering S.p.A.	74	1.201	132	0	74	1.490	51	(1.527)								
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0								
<b>Totale rapporti con imprese collegate</b>	<b>556</b>	<b>2.169</b>	<b>132</b>	<b>0</b>	<b>556</b>	<b>2.458</b>	<b>51</b>	<b>(1.527)</b>								
<b>JOINT VENTURE</b>																
UrbanV S.p.A.	11	64	11	(41)	0	0	0	0								
<b>Totale rapporti con Joint Venture</b>	<b>11</b>	<b>64</b>	<b>11</b>	<b>(41)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>								
<b>PARTI CORRELATE</b>																
Leonardo Energia S.c.ar.L.(*)	0	0	0	0	0	0	79	(6.781)								
Fiumicino Energia S.r.L. (*)	0	0	0	0	0	0	93	0								
Telepass S.p.A.	120	64	4	(181)	83	18	5	(70)								
Autogrill Italia S.p.A.	6.568	73	13.888	(129)	1.540	85	3.741	(154)								
Autostrade per l'Italia S.p.A. (**)	0	0	0	(48)	7	107	49	(170)								
Autostrade Tech S.p.A. (**)	0	0	0	(43)	0	81	0	(162)								
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(83)	0	0	0	(30)								
Retail Italia Network S.r.l.	100	0	242	0	37	0	129	0								
Telepass Pay S.p.A.	2	0	0	0	2	0	0	0								
Essediesse S.p.A. (**)	0	0	0	0	10	0	8	0								
Società Autostrada Tirrenica per azioni (**)	0	0	0	0	1	0	0	0								
K-Master S.r.l.	0	168	0	(7)	0	0	0	0								
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	0	0	0	0	(8)								
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	4	0	22	0	8	0	28	0								
Amplia Infrastructures S.p.A. (già Pavimental S.p.A.) (**)	0	0	0	(10)	267	2.315	519	(825)								
PTSCLAS S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(2)								
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. (**)	0	0	0	0	0	20	0	(23)								
AD Moving S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(10)								
Key Management Personnel	0	1.316	0	(2.486)	0	483	0	(1.530)								
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>6.794</b>	<b>1.621</b>	<b>14.156</b>	<b>(2.987)</b>	<b>1.955</b>	<b>3.109</b>	<b>4.651</b>	<b>(9.765)</b>								
<b>TOTALE</b>	<b>30.600</b>	<b>4.482</b>	<b>14.393</b>	<b>(3.584)</b>	<b>76.266</b>	<b>5.759</b>	<b>4.943</b>	<b>(12.022)</b>								

(\*) Le società Fiumicino Energia e Leonardo Energia sono state incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo ADR, a partire dal 1° luglio 2021.  
 (\*\*) 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 Atlantia, avvenuto in 5 maggio 2022.

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione delle società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Spea Engineering: società controllata da Atlantia, 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 Atlantia): sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility;
- Autogrill Italia S.p.A. (la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari.

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 2022 ammontano a 2.486 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 nel semestre hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

#### Rapporti di natura finanziaria

	31.12.2022				31.12.2021			
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
<i>(migliaia di euro)</i>								
Spea Engineering S.p.A.	1.350	286	0	0	1.350	415	0	0
Pavimental S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(2)
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>1.350</b>	<b>286</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.350</b>	<b>415</b>	<b>0</b>	<b>(2)</b>

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati; le passività dal debito finanziario relativo all'affitto del ramo di azienda da parte della controllata ADR Ingegneria.

## 11

# Altre informazioni

## 11.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione chiusi nel corso del 2022, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo ADR. Inoltre, sono indicati i fair value unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	N° diritti assegnati	N° diritti decaduti	N° diritti trasferimenti	N° diritti opzionati	N° diritti al 31.12.2022	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (Euro)	Fair value unitario alla data di assegn.	Fair value rivalut. unitario al 31.12.2022	Scadenza attesa alla data di ass. (anni)	Tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	Volatilità attesa (=storica) alla data di ass.	Divid . attesi alla data di assegn.
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR II Ciclo	758.751	(434.598)	(62.742)	(261.411)	0	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	0	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR III Ciclo	611.682	(48.912)	(21.202)	(541.568)	0	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	0	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	(377.436)	12.735	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	(515.355)	44.549	0	0	15.06.2022	01.07.2025	na	2,98	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	(41.738)	1.408	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	(52.784)	4.563	0	0	15.06.2022	01.07.2025	na	22,57	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere è stato rilevato a conto economico, un onere di 1.232 mila euro, in relazione alla variazione positiva del fair value dei diritti attribuiti; tali piani risultano chiusi e liquidati nel 2022, pertanto non ci sono debiti iscritti al 31 dicembre 2022.

## 11.2 Compensi alla società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia), 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 2022
<b>ADR S.p.A.</b>		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione	KPMG S.p.A.	22
Altri servizi (*)	KPMG S.p.A.	72
<b>Totale ADR S.p.A.</b>		<b>249</b>
<b>SOCIETÀ CONTROLLATE DA ADR S.p.A.</b>		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	180
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	9
<b>Totale società controllate da ADR S.p.A.</b>		<b>189</b>
<b>TOTALE</b>		<b>438</b>

(\*) sottoscrizione modelli Unico e 770, Aggiornamento programma EMTN, Revisione Limitata DNF, Report annuo sustainability linked bond

(\*\*) sottoscrizione modelli Unico e 770.

## 11.3 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 2022 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici ai sensi della norma citata.

Si segnala, inoltre, che nel 2022 la Capogruppo ADR ha incassato il credito per contributo pubblico per il ristoro del danno Covid di importo pari a 219.237 mila euro, già iscritto nel bilancio 2021 e relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. Tale misura rientra nei cd. "regimi di aiuti". Per maggiori informazioni si rinvia alla successiva Nota 11.5.

## 11.4 Eventi e operazioni significative non ricorrenti, atipiche e/o inusuali

Nel corso del 2022, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 11.5; nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

## 11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19

Nel 2022, il sistema aeroportuale romano ha registrato 32,8 milioni di passeggeri. La consistente crescita dei volumi (passeggeri +135% e movimenti +69% rispetto 2021) si è concretizzata a partire dal secondo trimestre grazie alla drastica riduzione delle restrizioni di viaggio resa possibile dalla mitigazione degli effetti virali da COVID-19, nonostante il perdurare dell'assenza totale del traffico per l'Ucraina e Russia.

L'andamento del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente un incremento del 116,8% rispetto a 2021. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 7.1 Ricavi. L'andamento dei costi ha risentito del maggiore volume di attività e della riapertura del Terminal 1 nel mese di agosto 2021. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 7.3 Costi per servizi, Nota 7.4 Costi per il personale, Nota 7.5 Altri costi operativi.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, 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.

Si segnala che, nella prima frazione dell'esercizio 2022, la Capogruppo ADR ha incassato il credito per contributo pubblico pari a 219.237 mila euro, iscritto nel bilancio 2021, relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. In dettaglio:

- in data 8 marzo 2022, è stato incassato da ADR un importo di 109,6 milioni di euro, corrispondente ad un'anticipazione del 50% della richiesta di ristoro del danno;
- in data 20 maggio 2022, ADR ha incassato il saldo del 50%, a seguito dell'emanazione del Decreto Direttoriale prot. N. 34 del 5 maggio 2022, con il quale è stata accolta l'istanza di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali di cui alla L. 178/2020, presentata da ADR in data 26 gennaio 2022, con il riconoscimento ad ADR dell'importo di 219.237 mila euro, quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza del Gruppo. La deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. covenant holiday) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2022 inclusa. Nel corso del secondo semestre 2022 ADR ha inoltre richiesto precauzionalmente di poter ottenere un allentamento della soglia massima di leverage ratio per la data di calcolo del 30 giugno 2023, deroga che al 31 dicembre 2022 risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15 Passività finanziarie, alla Nota 8 Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

## 11.6 Impatti derivanti dall'invasione russa dell'Ucraina

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, 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 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 tale conflitto per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business del Gruppo.

## 12

## Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- In data 26 gennaio 2023, l'aeroporto di Fiumicino, valutato miglior aeroporto europeo per la qualità da 5 anni, ha ottenuto le 5 stelle Skytrax, il massimo riconoscimento assegnato dall'organizzazione internazionale di rating del trasporto aereo. La valutazione a 5 stelle, ottenuta al termine di un'approfondita analisi dei servizi e delle strutture dei terminal condotta nel corso del 2022, riconosce al "Leonardo da Vinci" standard eccellenti nella qualità del servizio erogato ai passeggeri e nell'attività del personale.
- In data 3 febbraio 2023, è stata costituita la società ADR Ventures S.r.l., 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. Il nuovo veicolo societario ha per oggetto le attività di Corporate Venture Capital finalizzate al finanziamento di soluzioni innovative in ambito travel.
- In data 16 febbraio 2023, l'ENAC ha inviato ad ADR, in reazione al Master Plan, un ulteriore dettaglio pianificatorio, al contempo affermando che "ritiene di poter procedere con l'istruttoria del nuovo masterplan al 2046, comprendendo la realizzazione della nuova pista di volo». Tali indirizzi sono allo studio di ADR al fine di predisporre un riscontro alle richieste dell'Ente.
- In data 20 febbraio 2023 si è perfezionato il rimborso a scadenza delle note A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline. Contestualmente, ha avuto luogo lo scambio dell'ultimo flusso, comprensivo dei nozionali, sui due cross currency swap detenuti allo scopo di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal medesimo prestito obbligazionario A4. L'esborso netto in conto capitale, pari a 325 milioni di euro, è stato interamente coperto con disponibilità liquide della Capogruppo ADR.
- Con riferimento alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, l'udienza relativa al ricorso di ADR avverso il diniego di avvio della consultazione dell'utenza comunicato da ART il 16.12.2021, posta nuovamente in calendario - per autonoma decisione del TAR Lazio - il 22 febbraio 2023, è stata discussa ed il ricorso è stato mandato in decisione.
- In data 24 febbraio 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha rinviato al 20 marzo l'emanazione dei nuovi modelli di regolazione, in considerazione della necessità di confrontarsi con i Ministeri competenti.

### Il Consiglio di Amministrazione



# Allegati

5.1

Allegato 1  
Elenco delle partecipazioni

298

# Allegati

## Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale(EURO)	Soci	% Possesso	% Interesenza gruppo ADR	Metodo di consolidamento o criterio di valutazione
<b>CAPOGRUPPO</b>								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Ingegneria S.p.A.	99 1	100	Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Coordinamento attività per realizzazione grandi opere aeroportuali	Euro	500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Attività edilizia e costruzione	Euro	5.050.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Fiumicino Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	741.795	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Leonardo Energia - Società Consortile ar.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A. Fiumicino Energia S.r.l.	10 90	100	Integrale
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>								
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
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
<b>JOINT VENTURE</b>								
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
<b>ALTRE PARTECIPAZIONI</b>								
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	114.864	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,08		Valutata al fair value
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE1 e turismo d'affari	Euro	133.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota (euro 1.000)		Valutata al fair value



# 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](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto: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 2022, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2022, 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  
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. 0070900159  
R.E.A. Milano N. 512867  
Partita IVA 0070900159  
VAT number IT0070900159  
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25  
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

### 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. 6.13 "Fondo rinnovo infrastrutture"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €233,9 milioni (di cui quota non corrente pari a €157,4 milioni e quota corrente pari a €76,5 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 svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprensione del processo di stima utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione del fondo in oggetto;</li> <li>• 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;</li> <li>• verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dal Gruppo per l'effettuazione delle stime;</li> <li>• analisi della ragionevolezza del tasso applicato dal Gruppo per l'attualizzazione del fondo;</li> <li>• verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo;</li> <li>• esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime;</li> <li>• analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.</li> </ul>

### 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.

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.



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

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;
- 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



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

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 2022, 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 D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2022 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 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

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, 23 marzo 2023

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

# Bilancio di Esercizio

## al 31 dicembre 2022

Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.	310
Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.	320
Relazione della Società di Revisione	382
Relazione del Collegio Sindacale	390



# Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.

Situazione patrimoniale-finanziaria	312
Conto economico	314
Conto economico complessivo	315

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	316
Rendiconto finanziario	317

# Situazione patrimoniale-finanziaria

Attività (Euro)	Note	31.12.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Attività materiali	5.1	49.326.805		47.417.819	
<i>Diritti concessori</i>		2.495.157.244		2.452.595.958	
<i>Altre attività immateriali</i>		62.465.204		44.712.100	
Attività immateriali	5.2	2.557.622.448		2.497.308.058	
Partecipazioni	5.3	54.178.210		52.949.250	
Altre attività finanziarie non correnti	5.4	17.428.735		717.757	
Attività per imposte anticipate	5.5	43.184.750		91.685.524	
Altre attività non correnti	5.6	432.768		445.070	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.722.173.716</b>		<b>2.690.523.478</b>	
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>					
<i>Rimanenze</i>		4.284.548		4.424.273	
<i>Crediti commerciali</i>		213.943.024	20.788.519	184.281.748	9.513.996
Attività commerciali	5.7	218.227.572	20.788.519	188.706.021	9.513.996
Altre attività finanziarie correnti	5.4	57.889.503	1.350.000	3.676.091	1.350.000
Attività per imposte correnti	5.8	26.518.077	26.438.810	75.633.783	75.554.516
Altre attività correnti	5.9	30.825.799	3.235.945	256.918.676	471.549
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	995.184.651	2.567.433	638.617.202	6.993.394
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>1.328.645.602</b>	<b>54.380.707</b>	<b>1.163.551.773</b>	<b>93.883.455</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>4.050.819.318</b>	<b>54.380.707</b>	<b>3.854.075.251</b>	<b>93.883.455</b>

Patrimonio netto e passività (Euro)	Note	31.12.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		977.950.316		940.540.015	
Utile (perdita) dell'esercizio		30.740.510		(44.867.618)	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	5.11	<b>1.070.915.569</b>		<b>957.897.140</b>	
<b>PASSIVITÀ</b>					
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>					
<i>Fondi per benefici per dipendenti</i>	5.12	7.533.292		8.792.342	
<i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	5.13	152.493.633		155.554.845	
<i>Altri fondi per rischi ed oneri</i>	5.14	16.481.165		19.689.010	
Fondi per accantonamenti non correnti		176.508.090		184.036.197	
<i>Prestiti obbligazionari</i>		1.273.004.965		1.521.415.789	
<i>Finanziamenti a medio-lungo termine</i>		617.213.580		656.359.626	
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		0		81.230.275	
<i>Altre passività finanziarie</i>		1.551.533	823.431	2.591.603	1.397.042
Passività finanziarie non correnti	5.15	1.891.770.078	823.431	2.261.597.293	1.397.042
Altre passività non correnti	5.16	2.950.847	358.282	985.957	
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.071.229.015</b>	<b>1.181.713</b>	<b>2.446.619.447</b>	<b>1.397.042</b>
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>					
<i>Fondi per benefici per dipendenti</i>	5.12	992.196		614.790	
<i>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	5.13	72.517.863		53.287.409	
<i>Altri fondi per rischi ed oneri</i>	5.14	4.704.000		3.530.948	
Fondi per accantonamenti correnti		78.214.059		57.433.147	
<i>Debiti commerciali</i>	5.17	232.218.552	112.464.914	159.859.657	65.490.363
Passività commerciali		232.218.552	112.464.914	159.859.657	65.490.363
<i>Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine</i>		298.600.384	573.611	37.758.077	567.370
<i>Strumenti finanziari - derivati</i>		83.910.234		38.472.489	
<i>Altre passività finanziarie correnti</i>		38.030.846	38.030.846	13.635.893	13.635.911
Passività finanziarie correnti	5.15	420.541.464	38.604.457	89.866.459	14.203.281
Passività per imposte correnti	5.8	10.682.564		7.320.326	
Altre passività correnti	5.18	167.018.095	958.692	135.079.075	482.988
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>908.674.734</b>	<b>152.028.063</b>	<b>449.558.664</b>	<b>80.176.632</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>4.050.819.318</b>	<b>153.209.776</b>	<b>3.854.075.251</b>	<b>81.573.674</b>

# Conto economico

(Euro)	Note	2022	di cui correlate	2021	di cui correlate
<b>RICAVI</b>	6.1				
Ricavi da gestione aeroportuale		640.739.456	47.133.242	289.065.891	24.631.561
Ricavi per servizi di costruzione		149.099.399		98.581.107	
Altri ricavi operativi		10.807.107	5.341.392	228.595.357	3.994.473
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>800.645.962</b>	<b>52.474.634</b>	<b>616.242.355</b>	<b>28.626.034</b>
<b>COSTI</b>					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(10.886.497)		(8.587.752)	
Costi per servizi	6.3	(422.860.090)	(286.002.367)	(311.601.555)	(202.139.220)
Costo per il personale	6.4	(100.224.142)	(1.302.513)	(74.196.369)	(786.992)
<i>Canoni concessori</i>		(26.352.113)		(10.033.832)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(1.925.700)		(639.656)	
<i>(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>		(14.978.840)		(17.140.694)	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>		1.899.117		(3.582.218)	
<i>Altri costi</i>		(6.114.335)		(144.956.279)	
Altri costi operativi	6.5	(47.471.871)	(376.518)	(176.352.679)	(120.007)
<i>Ammortamento attività materiali</i>	5.1	(9.840.269)		(13.602.161)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	5.2	(90.610.546)		(83.820.450)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	5.2	(8.392.721)		(5.611.869)	
Ammortamenti		(108.843.536)		(103.034.480)	
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(690.286.136)</b>	<b>(287.681.398)</b>	<b>(673.772.835)</b>	<b>(203.046.219)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>110.359.826</b>		<b>(57.530.480)</b>	
Proventi finanziari	6.6	4.486.611	235.644	17.551.455	65.724
Oneri finanziari	6.6	(82.623.280)	(19.937)	(62.897.004)	(14.429)
Utili (perdite) su cambi	6.6	13.455.784		(16.723.597)	
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>		<b>(64.680.885)</b>	<b>215.707</b>	<b>(62.069.146)</b>	<b>51.295</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>45.678.941</b>		<b>(119.599.626)</b>	
Imposte sul reddito	6.7	(14.938.431)		74.732.008	
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>30.740.510</b>		<b>(44.867.618)</b>	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>30.740.510</b>		<b>(44.867.618)</b>	

# Conto economico complessivo

(Euro)	Note	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>30.740.510</b>	<b>(44.867.618)</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	8.3	100.982.622	42.133.387
Effetto fiscale		(24.235.827)	(10.112.013)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>		<b>76.746.795</b>	<b>32.021.374</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.12	852.548	(152.595)
Effetto fiscale		(204.720)	36.720
Utili (perdite) da valutazione al <i>fair value</i> delle partecipazioni	5.3	0	(13.020.054)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>		<b>647.828</b>	<b>(13.135.929)</b>
<b>RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	8.3	<b>4.883.296</b>	<b>3.223.896</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>		<b>82.277.919</b>	<b>22.109.341</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>		<b>113.018.429</b>	<b>(22.758.277)</b>

# 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	Totale patrimonio netto
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2020</b>	<b>62.224.743</b>	<b>12.461.960</b>	<b>667.389.496</b>	<b>(111.733.005)</b>	<b>(27.591.189)</b>	<b>521.256.615</b>	<b>(143.353.203)</b>	<b>980.655.417</b>
Utile (perdita) dell'esercizio							(44.867.618)	(44.867.618)
Altre componenti dell'utile complessivo:				35.245.270	(13.020.054)	(115.875)		22.109.341
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				35.245.270				35.245.270
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(115.875)		(115.875)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni					(13.020.054)			(13.020.054)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				35.245.270	(13.020.054)	(115.875)	(44.867.618)	(22.758.277)
Destinazione perdita dell'esercizio precedente						(143.353.203)	143.353.203	0
Altre variazioni						0	0	0
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2021</b>	<b>62.224.743</b>	<b>12.461.960</b>	<b>667.389.496</b>	<b>(76.487.735)</b>	<b>(40.611.243)</b>	<b>377.787.537</b>	<b>(44.867.618)</b>	<b>957.897.140</b>
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 beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						647.828		647.828
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni								0
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								0
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2022</b>	<b>62.224.743</b>	<b>12.461.960</b>	<b>667.389.496</b>	<b>5.142.356</b>	<b>(40.611.243)</b>	<b>333.567.747</b>	<b>30.740.510</b>	<b>1.070.915.569</b>

# Rendiconto finanziario

(Euro)	Note	2022	2021
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>30.740.510</b>	<b>(44.867.618)</b>
Rettificato da:			
Ammortamenti	5.1/5.2	108.843.536	103.034.480
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	56.637.073	65.914.900
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.6	1.459.331	23.346
Variazione altri fondi		(2.332.818)	(3.903.065)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni		1.156.040	0
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		22.518.134	(13.134.900)
Altri costi (ricavi) non monetari		13.580.447	11.795.091
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni		355.312.075	(221.004.063)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>		<b>587.914.328</b>	<b>(102.141.829)</b>
Investimenti in attività materiali (*)	5.1	(12.822.028)	(11.883.565)
Investimenti in attività immateriali (**)	5.2	(190.208.548)	(114.817.638)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	(41.658.233)	(48.774.208)
Investimenti in partecipazioni		(2.385.000)	(24.056.000)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni		16.029.108	13.334.049
Variazione netta delle altre attività non correnti		12.302	11.301
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>		<b>(231.032.399)</b>	<b>(186.186.061)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari		0	491.642.812
Rimborsi di prestiti obbligazionari		0	(400.001.000)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		(17.884.615)	(212.500.000)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(3.799.716)	(42.462.593)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		(3.025.102)	(425.753)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>		<b>(24.709.433)</b>	<b>(163.746.534)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>		<b>332.172.496</b>	<b>(452.074.424)</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	5.10	624.981.309	1.077.055.733
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	5.10	957.153.805	624.981.309

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 245.873 euro nel 2022 e per 279.675 euro nel 2021.

(\*\*) includono acconti corrisposti a fornitori per 27.101.973 euro nel 2022 e per 5.096.973 euro nel 2021.

## Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

(Euro)	2022	2021
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio</b>	<b>624.981.309</b>	<b>1.077.055.733</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	638.617.202	1.086.181.038
Rapporti di conto corrente con società controllate	(13.635.893)	(9.125.305)
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>957.153.805</b>	<b>624.981.309</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	995.184.651	638.617.202
Rapporti di conto corrente con società controllate	(38.030.846)	(13.635.893)

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Euro)	2022	2021
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	(60.057.647)	2.241.769
Interessi attivi incassati	2.422.748	83.998
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	54.462.474	50.041.587



# Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.

1	Informazioni generali	322	7	Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	364
2	Forma e contenuto del Bilancio	324	8	Altre garanzie, impegni e rischi	366
3	Principi contabili applicati	326	9	Rapporti con parti correlate	372
4	Contratto di concessione	328	10	Altre informazioni	376
5	Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	330	11	Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	380
6	Informazioni sulle voci di conto economico	356			

# 01

## 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, Atlantia S.p.A. ("Atlantia") è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.844.628, pari al 99,389% del capitale).

In data 15 ottobre 2021 Atlantia, a seguito di delibera del proprio Consiglio di Amministrazione del 14 ottobre 2021, ha comunicato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR.

Il presente Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 2 marzo 2023 e sottoposto a revisione contabile da parte di KPMG S.p.A.

Il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

## 02

# Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio al 31 dicembre 2022 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 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 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.

## 03

# Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 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.

## 04

# 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.

## 05

# Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

## 5.1 Attività materiali

	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
(migliaia di euro)										
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
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>173.671</b>	<b>(126.253)</b>	<b>47.418</b>	<b>12.822</b>	<b>(9.840)</b>	<b>(1.073)</b>	<b>0</b>	<b>184.296</b>	<b>(134.969)</b>	<b>49.327</b>

	31.12.2020			VARIAZIONE				31.12.2021		
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Investim	Amm.ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
(migliaia di euro)										
Terreni e fabbricati	16.056	(228)	15.828	0	(161)	1	0	16.057	(389)	15.668
Impianti e macchinari	82.066	(69.998)	12.068	163	(8.014)	41	0	81.663	(77.405)	4.258
Attrezzature industriali e commerciali	14.483	(12.884)	1.599	380	(666)	355	0	15.169	(13.501)	1.668
Altri beni	37.909	(30.107)	7.802	1.849	(3.359)	5.660	0	45.016	(33.064)	11.952
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.798	0	9.798	6.807	0	(6.640)	0	9.965	0	9.965
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.791	(1.974)	2.817	2.685	(1.402)	(193)	0	5.801	(1.894)	3.907
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>165.103</b>	<b>(115.191)</b>	<b>49.912</b>	<b>11.884</b>	<b>(13.602)</b>	<b>(776)</b>	<b>0</b>	<b>173.671</b>	<b>(126.253)</b>	<b>47.418</b>

Le Attività materiali, pari a 49.327 mila euro (47.418 mila euro al 31 dicembre 2021), si incrementano nell'esercizio di 1.909 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (12.822 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno (9.840 mila euro).

Gli investimenti, pari a 12.822 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Altri beni (5.612 mila euro), all'installazione di monitor, ledwall ed apparati per il *self boarding* pass per 2.422 mila euro e per l'acquisizione di banchi gate e sedute dell'area di imbarco A per 1.395 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (4.017 mila euro), all'acquisizione di macchine RX per controllo bagagli per 1.188 mila euro, forniture di monitor, apparati e altri complessi elettronici per complessivi 1.525 mila euro;
- nella classe Impianti e macchinari (1.562 mila euro), all'acquisizione di macchine ispezione bagagli per 1.331 mila euro.

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

## 5.2 Attività immateriali

	31.12.2021			Variazione			31.12.2022		
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Invest.	Amm.ti	Altre variazioni	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
<i>(migliaia di euro)</i>									
<b>Diritti concessori</b>									
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
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>3.815.103</b>	<b>(1.362.507)</b>	<b>2.452.596</b>	<b>149.099</b>	<b>(90.611)</b>	<b>(15.927)</b>	<b>3.948.275</b>	<b>(1.453.118)</b>	<b>2.495.157</b>
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
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>115.623</b>	<b>(70.911)</b>	<b>44.712</b>	<b>41.109</b>	<b>(8.393)</b>	<b>(14.963)</b>	<b>141.769</b>	<b>(79.304)</b>	<b>62.465</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>3.930.726</b>	<b>(1.433.418)</b>	<b>2.497.308</b>	<b>190.208</b>	<b>(99.004)</b>	<b>(30.890)</b>	<b>4.090.044</b>	<b>(1.532.422)</b>	<b>2.557.622</b>

	31.12.2020			Variazione			31.12.2021		
	Costo	Fondo amm.to	Valore netto	Invest.	Amm.ti	Altre variazioni	Costo	Fondo amm.to	Valore netto
<i>(migliaia di euro)</i>									
<b>Diritti concessori</b>									
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.179.164	(999.988)	1.179.176	0	(46.242)	0	2.179.164	(1.046.230)	1.132.934
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.537.067	(278.717)	1.258.350	98.872	(37.578)	18	1.635.939	(316.277)	1.319.662
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>3.716.231</b>	<b>(1.278.705)</b>	<b>2.437.526</b>	<b>98.872</b>	<b>(83.820)</b>	<b>18</b>	<b>3.815.103</b>	<b>(1.362.507)</b>	<b>2.452.596</b>
Altre attività immateriali	85.846	(65.299)	20.547	10.848	(5.612)	24	96.718	(70.911)	25.807
Anticipi a fornitori	22.708	0	22.708	5.097	0	(8.900)	18.905	0	18.905
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>108.554</b>	<b>(65.299)</b>	<b>43.255</b>	<b>15.945</b>	<b>(5.612)</b>	<b>(8.876)</b>	<b>115.623</b>	<b>(70.911)</b>	<b>44.712</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>3.824.785</b>	<b>(1.344.004)</b>	<b>2.480.781</b>	<b>114.817</b>	<b>(89.432)</b>	<b>(8.858)</b>	<b>3.930.726</b>	<b>(1.433.418)</b>	<b>2.497.308</b>

Le Attività immateriali, pari a 2.557.622 mila euro (2.497.308 mila euro al 31 dicembre 2021) si incrementano di 60.314 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 190.208 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 99.004 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 relativo agli investimenti ultimati del nuovo molo di imbarco che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale (15.935 mila euro).

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 4. In dettaglio:

- Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è stato rilevato contabilmente in sede di fusione per incorporazione di ADR in Leonardo S.p.A. (ora ADR) ed è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR rispetto al valore pro quota del patrimonio netto della Società;
- Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati da ADR, al netto del diritto di subentro.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 149.099 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 65,7 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 36,6 milioni di euro;
- interventi su piste e piazzali per 3,0 milioni di euro;
- interventi Area d'imbarco E/F per 5,1 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 31.408 mila euro (25.807 mila euro al 31 dicembre 2021), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 14.007 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

Gli Anticipi a fornitori sono pari a 31.057 al 31 dicembre 2022, con un incremento di 12.152 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021, attribuibile alla corresponsione di acconti ai fornitori per 27.102 mila euro, in parte compensata dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 14.950 mila euro.

### 5.3 Partecipazioni

	31.12.2021			VARIAZIONE			31.12.2022		
	Valore lordo	Sval. Cumulate	Valore netto	Increment.	Decrem.	Sval./Rival.	Valore lordo	Sval. Cumulate	Valore netto
<i>(migliaia di euro)</i>									
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>									
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	0	0	0	594	0	594
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.	10.456	0	10.456	1.485	0	0	11.941	0	11.941
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	1	0	1	0	0	0	1	0	1
<b>TOTALE IMPRESE CONTROLLATE</b>	<b>33.007</b>	<b>0</b>	<b>33.007</b>	<b>1.485</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34.492</b>	<b>0</b>	<b>34.492</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>									
Spea Engineering S.p.A.	14.324	(7.624)	6.700	0	0	(1.156)	14.324	(8.780)	5.544
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	3.883	(3.883)	0
<b>TOTALE IMPRESE COLLEGATE</b>	<b>18.207</b>	<b>(11.507)</b>	<b>6.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(1.156)</b>	<b>18.207</b>	<b>(12.663)</b>	<b>5.544</b>
<b>JOINT VENTURE</b>									
UrbanV S.p.A.	0	0	0	975	(75)	0	900	0	900
<b>TOTALE JOINT VENTURE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>975</b>	<b>(75)</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>0</b>	<b>900</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>									
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	0	1.394	(697)	697
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
<b>TOTALE ALTRE IMPRESE</b>	<b>54.703</b>	<b>(41.461)</b>	<b>13.242</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>54.703</b>	<b>(41.461)</b>	<b>13.242</b>
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>105.917</b>	<b>(52.968)</b>	<b>52.949</b>	<b>2.460</b>	<b>(75)</b>	<b>(1.156)</b>	<b>108.302</b>	<b>(54.124)</b>	<b>54.178</b>

Rispetto al 31 dicembre 2021, l'incremento netto delle Partecipazioni di 1.229 mila euro è attribuibile a:

- acquisto, in data 26 luglio 2022, delle quote detenute nel capitale di Fiumicino Energia S.r.l., da parte di Finlombarda S.p.A. e Interfina S.r.l. rispettivamente pari all'11,25% e all'1,61%, per un importo complessivo di 1.485 mila euro;
- sottoscrizione, per 975 mila euro, del 65% del capitale sociale di UrbanV S.p.A., in sede di costituzione della società avvenuto in data 28 giugno 2022; la partecipazione nella società, operante nel settore dell'Advanced Air Mobility e Urban Air Mobility, è stata classificata tra le partecipazioni a controllo congiunto (Joint Venture). A seguito della cessione, avvenuta in data 10 novembre 2022, del 5% del capitale della società in favore di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al prezzo di 75 mila euro, la partecipazione in UrbanV si è ridotta al 60%;

- svalutazione del valore della partecipazione in Spea Engineering (posseduta per una quota pari al 20% del capitale) per effetto delle perdite registrate nell'esercizio.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2022, 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 31.12.2022 (Migliaia di euro) (*)	Utile (perdita) esercizio 2022 (migliaia di euro) (*)	Valore di carico (migliaia di euro)
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>									
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	4.000.000	1	100%	10.826	2.256	4.000
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	15.621	2.333	594
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	16.242	2.205	1.756
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	4.352	2.640	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	5.551	422	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	500.000	1	100%	3.764	943	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	5.050.000	1	100%	14.863	514	12.200
Fiumicino Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	741.795		100%	12.787	512	11.941
Leonardo Energia - Società Consortile ar.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	10.000	1	10% <sup>1</sup>	268	0	1
<b>TOTALE IMPRESE CONTROLLATE</b>									<b>34.492</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>									
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.	Milano	euro	1.350.000	6.966.000	270.000	20%	33.809	(6.820)	5.544
<b>TOTALE IMPRESE COLLEGATE</b>									<b>5.544</b>
<b>JOINT VENTURE</b>									
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	50.000	50.000	30.000	60%	1.074	(426)	900
<b>TOTALE JOINT VENTURE</b>							<b>1.074</b>	<b>(426)</b>	<b>900</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>									
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%	6.457	872	697
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	46.268	23.920.556	2.485	5,37%	13.144	(838)	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Euro	1	114.864	1	1,08%			1
Convention Bureau Roma e Lazio Scrl	Roma	euro	133	133.000		1 quota (euro 1.000)			1
<b>TOTALE ALTRE IMPRESE</b>									<b>13.242</b>
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>									<b>54.178</b>

<sup>1</sup> Controllo indiretto per il tramite di Fiumicino Energia S.r.l.

(\*) 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 2021 (ultimo bilancio approvato).

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

	31.12.2022			31.12.2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
<i>(migliaia di euro)</i>						
<b>ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>						
Derivati con fair value attivo	54.654	54.654	0	1.900	1.900	0
Altre attività finanziarie	20.665	3.236	17.429	2.494	1.776	718
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>75.319</b>	<b>57.890</b>	<b>17.429</b>	<b>4.394</b>	<b>3.676</b>	<b>718</b>

### Derivati con fair value attivo

Al 31 dicembre 2022, i derivati con fair value attivo ammontano a 54.654 mila euro, interamente riferibili ai cinque contratti di tipo Interest Rate Swap forward starting stipulati nel 2018 e nel 2021 per un nozionale complessivo di 400 milioni di euro, e ristrutturati nel primo semestre 2022, detenuti a copertura del rischio tasso di interesse. Al 31 dicembre 2021 tale voce risultava pari a 1.900 mila euro e si riferiva a soli due contratti IRS stipulati nel 2021 con nozionale complessivo di 100 milioni di euro.

La variazione è attribuibile al significativo incremento dei tassi base nel corso dell'esercizio.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti si rinvia alla Nota 8.3 Gestione dei rischi finanziari.

Per le tecniche di valutazione e gli input utilizzati nella determinazione del fair value dei derivati si rinvia alla Nota 8.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value.

### Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 17.429 mila euro (718 mila euro al 31 dicembre 2021) e si riferiscono essenzialmente all'iscrizione del diritto di subentro per 15.935 mila euro, riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che trova la sua prima applicazione nel 2022 per l'entrata in esercizio nel mese di maggio del nuovo molo di imbarco A, la cui componente infrastrutturale è dotata di una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale.

Tale voce include anche gli oneri accessori sostenuti per la nuova linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, in sostituzione della precedente linea di credito revolving da 250 milioni di euro del 2016; nel 2022 ambedue le linee di credito sono rimaste inutilizzate. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 3.236 mila euro (1.776 mila euro al 31 dicembre 2021) e si incrementano rispetto a dicembre 2021 principalmente per l'iscrizione di ratei attivi per interessi maturati sui time deposit; la voce include, inoltre, il credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. per 1.350 mila euro, a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora corrisposti.

## 5.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono esperte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

	31.12.2021	Variazione			31.12.2022
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./diff. su proventi/oneri rilevati nel PN	
<i>(migliaia di euro)</i>					
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	29.971	2.961	(2.504)	0	30.428
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	43	12	0	0	55
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	39.155	0	(509)	0	38.646
Costo ammortizzato e strumenti derivati	24.179	0	(25)	(25.776)	(1.622)
Fondi rischi e oneri	4.486	466	(886)	0	4.066
Perdite fiscali e ACE	30.478	795	(23.455)	0	7.818
Altre	1.416	461	(404)	(207)	1.266
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE</b>	<b>129.728</b>	<b>4.695</b>	<b>(27.783)</b>	<b>(25.983)</b>	<b>80.657</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI</b>					
Costo ammortizzato e strumenti derivati	16	0	0	0	16
Applicazione IFRIC 12	38.026	1.234	(1.804)	0	37.456
<b>TOTALE IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>38.042</b>	<b>1.234</b>	<b>(1.804)</b>	<b>0</b>	<b>37.472</b>
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE</b>	<b>91.686</b>	<b>3.461</b>	<b>(25.979)</b>	<b>(25.983)</b>	<b>43.185</b>

Il decremento di 48.501 mila euro registrato nel 2022 è ascrivibile principalmente alla variazione positiva del fair value dei derivati e alla riduzione delle imposte anticipate stanziata a fronte delle perdite fiscali pregresse per la quota parte trasferita al consolidato fiscale e remunerata nel 2022.

In merito alle imposte differite attive, 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 433 mila euro (445 mila euro al 31 dicembre 2021), sono relative a depositi cauzionali.

## 5.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 218.228 mila euro (188.706 mila euro al 31 dicembre 2021), comprendono:

- rimanenze, pari a 4.285 mila euro (4.424 mila euro al 31 dicembre 2021), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, ecc;
- crediti commerciali, pari a 213.943 mila euro (184.282 mila euro al 31 dicembre 2021), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente:

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Crediti verso clienti	362.215	341.898	20.317
Crediti verso imprese controllate	13.803	7.423	6.380
Crediti verso impresa controllante	0	123	(123)
Altri crediti commerciali	1.769	957	812
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>377.787</b>	<b>350.401</b>	<b>27.386</b>
Fondo svalutazione crediti	(162.112)	(164.377)	2.265
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(1.732)	(1.742)	10
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(163.844)</b>	<b>(166.119)</b>	<b>2.275</b>
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>213.943</b>	<b>184.282</b>	<b>29.661</b>

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 20.317 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 13.803 mila euro, si incrementano di 6.380 mila euro rispetto al 2021. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 1.769 mila euro (957 mila euro al 31 dicembre 2021), 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
31.12.2022	<b>213.943</b>	74.582	47.254	729	91.378
31.12.2021	<b>184.282</b>	48.472	38.703	9.817	87.290

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)	31.12.2021	Incrementi/(ri-assorbimenti)	Decrementi	31.12.2022
Fondo svalutazione crediti	164.377	(891)	(1.374)	162.112
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	1.742	0	(10)	1.732
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>166.119</b>	<b>(891)</b>	<b>(1.384)</b>	<b>163.844</b>

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2021 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		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	26.439	75.555	(49.116)	0	0	0
IRES	79	79	0	3.660	7.320	(3.660)
IRAP	0	0	0	7.023	0	7.023
<b>TOTALE</b>	<b>26.518</b>	<b>75.634</b>	<b>(49.116)</b>	<b>10.683</b>	<b>7.320</b>	<b>3.363</b>

Le Attività per imposte correnti includono essenzialmente il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante) per tassazione consolidata, pari a 26.439 mila euro. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile essenzialmente all'incasso di quota parte del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES (24%) sulle perdite fiscali trasferite al consolidato fiscale negli esercizi precedenti, parzialmente compensato dall'iscrizione del credito per tassazione consolidata su perdite fiscali pregresse trasferite nel 2022.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 10.683 mila e registrano un incremento di 3.363 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021, attribuibile principalmente all'incremento del debito IRAP, parzialmente compensato dal pagamento della seconda 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 – diritti acquisiti.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 6.7 Imposte sul reddito.

## 5.9 Altre attività correnti

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	25.666	30.270	(4.604)
Crediti verso altri	1.953	226.167	(224.214)
Crediti verso controllate	2.725	0	2.725
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>30.826</b>	<b>256.919</b>	<b>(226.093)</b>

I Crediti tributari, pari a 25.666 mila euro, sono composti principalmente da:

- credito IVA per 19.825 mila euro (24.471 mila euro al 31 dicembre 2021);
- 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 -224.214 mila euro, è ascrivibile essenzialmente all'incasso per 219.237 mila euro del credito per contributo pubblico, iscritto nel bilancio 2021, relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. In dettaglio:

- in data 8 marzo 2022, è stato incassato da ADR un importo di 109,6 milioni di euro, corrispondente ad un'anticipazione del 50% della richiesta di ristoro del danno;
- in data 20 maggio 2022, ADR ha incassato il saldo del 50%, a seguito dell'emanazione del Decreto Direttoriale prot. N. 34 del 5 maggio 2022, con il quale è stata accolta l'istanza di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali di cui alla L. 178/2020, presentata da ADR in data 26 gennaio 2022, con il riconoscimento ad ADR dell'importo di 219.237 mila euro, quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

La suddetta variazione è dovuta inoltre all'azzeramento dei Crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) (-3.367 mila euro) per effetto dell'incasso del secondo Interim Payment relativo alle call 2016 e 2017.

I crediti verso controllate, pari a 2.725 mila euro al 31 dicembre 2022, includono il prezzo pagato in favore della controllata ADR Tel per l'acquisto del ramo di azienda "Sviluppo ed esercizio, reti, infrastrutture e sistemi IT", operazione

formalizzata in data 20 dicembre 2022, avente una efficacia differita al 1 gennaio 2023. Tale operazione, effettuata nell'ambito di un processo di riorganizzazione e di efficientamento del Gruppo ADR, coinvolge un perimetro di 44 risorse (oltre a immobilizzazioni, contratti intercompany e contratti passivi verso terzi) e vuole essenzialmente perseguire lo scopo di snellire i processi di gestione infragruppo senza interferenze significative nella gestione dei servizi resi a terzi.

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
31.12.2022	30.826	30.211	0	0	615
31.12.2021	256.919	256.304	0	0	615

## 5.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	372.596	381.600	(9.004)
Mezzi Equivalenti	620.000	250.000	370.000
Denaro e valori in cassa	22	24	(2)
Conti correnti di corrispondenza verso controllate	2.567	6.993	(4.426)
<b>TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>995.185</b>	<b>638.617</b>	<b>356.568</b>

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si incrementano di 356.568 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto del flusso monetario positivo delle attività operative, parzialmente compensato dai flussi monetari negativi degli investimenti e delle attività di finanziamento dell'anno.

Per la disamina della riserva di liquidità di ADR si rinvia alla Nota 9.3.

## 5.11 Patrimonio netto

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	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	5.144	(76.486)	81.630
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	(40.611)	0
Altre riserve e utili portati a nuovo	333.566	377.786	(44.220)
Utile (perdita) dell'esercizio	30.741	(44.868)	75.609
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.070.916</b>	<b>957.897</b>	<b>113.019</b>

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 30.741 mila euro;
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 82.278 mila euro derivante principalmente dalla variazione positiva del fair value dei derivati di cash flow hedge (+81.630 mila euro, al netto dell'effetto fiscale), nonché del risultato attuariale di fondi per benefici ai dipendenti (+648 mila euro, al netto dell'effetto fiscale).

Al 31 dicembre 2022, 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 333.566 mila euro includono: i) le perdite cumulate derivanti dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -2.949 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 466.856 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 distribuibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	Per copertura perdite	Per altre ragioni
<b>CAPITALE SOCIALE</b>	<b>62.225</b>	<b>B</b>	<b>0</b>			
<b>RISERVE</b>						
Riserva legale <sup>2</sup>	12.462	A, B	17			
Riserva sovrapprezzo azioni <sup>3</sup>	667.389	A, B, C	667.389			
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali	5.144	B	0			
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	B	0			
Altre riserve e utili portati a nuovo	333.566	A, B, C	333.566	(188.220)		
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>977.950</b>		<b>1.000.972</b>			
<b>TOTALE CAPITALE E RISERVE</b>	<b>1.040.175</b>		<b>1.000.972</b>			
Quota non distribuibile			0			
Quota distribuibile <sup>4</sup>			1.000.972			

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 sostitutiva.

<sup>2</sup> di cui disponibile la quota eccedente un quinto del capitale.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> si tenga conto che la Riserva da valutazione al fair value di partecipazioni presenta un saldo negativo di 40.611 mila

Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

## 5.12 Fondi per benefici per dipendenti (quota non corrente e corrente)

(migliaia di euro)	2022
<b>VALORE INIZIALE FONDO TFR</b>	<b>9.407</b>
Costo corrente	0
Interessi passivi	269
<b>Totale costi rilevati a conto economico</b>	<b>269</b>
Liquidazioni/utilizzi	(312)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	(29)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	(1.449)
Effetto dell'esperienza passata	625
<b>Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo</b>	<b>(853)</b>
Altre variazioni	14
<b>VALORE FINALE FONDO TFR</b>	<b>8.525</b>
di cui:	
quota non corrente	<b>7.533</b>
quota corrente	<b>992</b>

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

Il decremento del fondo di 882 mila euro riflette l'effetto del risultato attuariale rilevato nell'esercizio e la liquidazione del TFR in favore dei dipendenti usciti nell'anno.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2022:

Ipotesi finanziarie	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di attualizzazione	3,6%	0,4%
Tasso di inflazione	2,3%	1,8%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,7%	2,3%
Tasso annuo di incremento salariale	2,4%	3,1%
Tasso annuo di turnover	2,1%	1,7%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,7%	0,5%

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	2022/2021
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2021 distinte per sesso, ridotte all'85%
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(migliaia di euro)	Incremento dell'1,0%	Decremento dell'1,0%	Incremento del 0,25%	Decremento del 0,25%
Tasso annuo di turnover	8.540	8.509		
Tasso di inflazione			8.586	8.465
Tasso di attualizzazione			8.430	8.623

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 2023 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(migliaia di euro)	
1° anno	895
2° anno	813
3° anno	992
4° anno	908
5° anno	1.120

L'ammontare dei contributi che si prevede di versare ai piani per benefici definiti ai dipendenti nell'esercizio successivo è pari a zero.

### 5.13 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota non corrente e corrente)

(migliaia di euro)	31.12.2021	Accantonam.	Effetto attualizzaz.	Utilizzi operativi	31.12.2022
<b>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</b>	<b>208.842</b>	56.637	1.191	(41.658)	225.012
di cui:					
quota corrente	53.287				72.518
quota non corrente	155.555				152.494

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.

### 5.14 Altri fondi per rischi e oneri (quota non corrente e corrente)

(migliaia di euro)	31.12.2021	Acc.ti	Decre- menti per storno fondi ecce- denti	Utilizzi operativi	31.12.2022
Fondo imposte	7.133	0	(1.959)	0	5.174
Fondi per vertenze in corso e potenziali	15.176	0	114	(136)	15.154
Fondo assicurazioni interne	911	0	(54)	0	857
Fondo copertura perdite partecipate	0	0	0	0	0
Fondo ristrutturazione	0	0	0	0	0
<b>TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>23.220</b>	<b>0</b>	<b>(1.899)</b>	<b>(136)</b>	<b>21.185</b>
di cui:					
quota corrente	3.531				4.704
quota non corrente	19.689				16.481

Il fondo imposte, pari a 5.174 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 2003-2010 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU; la riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile sostanzialmente al riassorbimento del fondo relativo al contenzioso in materia di accise sull'energia elettrica a seguito del passaggio in giudicato della sentenza della Commissione Tributaria Regionale che ha riconosciuto ad ADR una riduzione della pretesa sanzionatoria.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 15.154 mila euro (15.176 mila euro al 31 dicembre 2021), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è decrementato per effetto del riassorbimento dell'esercizio relativo a vertenze in corso con dipendenti e a partite non ricorrenti relative al personale dipendente e degli utilizzi operativi, parzialmente compensato dagli accantonamenti dell'esercizio.

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

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso.

### 5.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(migliaia di euro)	31.12.2022					31.12.2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre i 5 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
<b>PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>								
Prestiti obbligazionari	1.515.063	242.058	1.273.005	481.840	791.165	1.521.416	0	1.521.416
Finanziamenti a medio/lungo termine	656.637	39.423	617.214	357.584	259.630	674.244	17.884	656.360
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	16.059	16.059	0	0	0	18.541	18.541	0
Altre passività finanziarie	2.611	1.060	1.551	1.391	160	3.925	1.333	2.592
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>	<b>2.190.370</b>	<b>298.600</b>	<b>1.891.770</b>	<b>840.815</b>	<b>1.050.955</b>	<b>2.218.126</b>	<b>37.758</b>	<b>2.180.368</b>
<b>STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI</b>	<b>83.910</b>	<b>83.910</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119.702</b>	<b>38.472</b>	<b>81.230</b>
<b>ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>38.031</b>	<b>38.031</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.636</b>	<b>13.636</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>2.312.311</b>	<b>420.541</b>	<b>1.891.770</b>	<b>840.815</b>	<b>1.050.955</b>	<b>2.351.464</b>	<b>89.866</b>	<b>2.261.598</b>

Al 31 dicembre 2022, il 44% 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 31/12/2022, è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-linked"<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale (per il prestito obbligazionario A4, in sterline, tale valore nominale è pari a 325 milioni di euro, al tasso di cambio dei cross currency swap).

## Prestiti obbligazionari

	31.12.2021					31.12.2022				
	Valore di bilancio	Nuove acquisizioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortizzato	Valore di bilancio	Nuove acquisizioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortizzato
(migliaia di euro)										
<b>Prestiti obbligazionari</b>	<b>1.521.416</b>	0	0	(13.458)	7.105	<b>1.515.063</b>				
quota corrente	0					242.058				
quota non corrente	1.521.416					1.273.005				

Al 31 dicembre 2022, i Prestiti obbligazionari si riducono di 6.353 mila euro principalmente per l'adeguamento del prestito obbligazionario A4 al tasso di cambio di fine esercizio (-13.458 mila euro), variazione in parte compensata dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (+7.105 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2022 emessi da ADR:

Denominazione	Valore nominale (in valuta)	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse fisso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Classe A4 <sup>(*)</sup>	215.000	GBP	242.058	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	500.000	EUR	481.840	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 - "GREEN BOND"	300.000	EUR	298.275	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	492.890	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>			<b>1.515.063</b>					

<sup>(\*)</sup> il valore iscritto in bilancio (242,1 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni A4 si rinvia alla Nota 7.

Oltre al bond A4, in scadenza a febbraio 2023, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato da ADR nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi e risultano ancora in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured:

- le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale di 500 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 uno step-up sul margine fino ad un massimo di 25 bps, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework della Società.

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. Le obbligazioni "classe A4" sono quotate sia sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa del Lussemburgo che sul mercato ExtraMOT Pro gestito da Borsa Italiana.

Al 31 dicembre 2022, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P all'emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB- (outlook "stable"), Baa2 (outlook "negative") e BBB (outlook "stable").

Di seguito una sintesi delle ultime decisioni assunte dalle agenzie:

- in data 25 luglio l'agenzia S&P ha rivisto al rialzo il rating assegnato alla Società, da BBB- (con outlook "positive") a BBB (con outlook "stable"). La decisione riflette il miglioramento del rating di Atlantia (BB+ con outlook "stable");
- in data 25 ottobre l'agenzia Moody's ha migliorato il rating da Baa3 (con outlook "positive") a Baa2 (con outlook "negative"). L'outlook "negative" riflette i vincoli determinati dal rating attualmente assegnato dall'agenzia alla Repubblica Italiana;
- in data 1° dicembre, l'agenzia Fitch ha rivisto al rialzo l'outlook, da "negative" a "stable". Il rating rimane confermato a BBB-.

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

	31.12.2022		31.12.2021	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
(migliaia di euro)				
Tasso fisso	1.515.063	1.300.224	1.521.416	1.605.633
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>1.515.063</b>	<b>1.300.224</b>	<b>1.521.416</b>	<b>1.605.633</b>

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2022; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2021, il fair value dei prestiti obbligazionari si riduce di 305 milioni di euro, variazione attribuibile al significativo incremento tanto dei tassi base quanto degli spread creditizi, come desumibili dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società.

### Finanziamenti a medio-lungo termine

	31.12.2021				31.12.2022
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortizzato	
<i>(migliaia di euro)</i>					
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>674.244</b>	<b>0</b>	<b>(17.884)</b>	<b>277</b>	<b>656.637</b>
quota corrente	17.884				39.423
quota non corrente	656.360				617.214

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 17.607 mila euro principalmente per il rimborso a scadenza delle quote a breve relative ai finanziamenti BEI e CDP per complessivi 17.884 mila euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2022.

<i>(migliaia di euro)</i>										
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	5 anni (*)	10.2027
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	Prestito BNL 2020	200.000	200.000	199.891	EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55% (**)	trimestrale	bullet	6 anni (***)	05.2026
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	119.423	119.329	EUR	I tranche (10.000) 1,341% II tranche (40.000) 0,761%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	137.692	137.613	EUR	I tranche (40.000) 1,629% II tranche (30.000) 1,070% III tranche (80.000) 1,263%	annuale	amortising dal 2022	15 anni	11.2034
								amortising dal 2020	14 anni	09.2031
								amortising dal 2023	15 anni	03.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	200.000	199.804	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>		<b>1.050.000</b>	<b>657.115</b>	<b>656.637</b>						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo *senior unsecured*.

In data 4 ottobre 2022 ADR ha sottoscritto una nuova linea di credito revolving *sustainability-linked* da 350 milioni di euro e durata 5 anni, con possibilità di estensione fino a ulteriori due anni. La nuova linea di credito sostituisce il precedente finanziamento revolving da 250 milioni di euro firmato a luglio 2016 e in scadenza a luglio 2023, con lo scopo di rafforzare il profilo di liquidità della società e, al 31 dicembre 2022, risulta interamente disponibile. Tale linea, che scadrà ad ottobre del 2027 (con possibilità di estensione fino a ulteriori due anni), è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2022 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*".

Il finanziamento bancario da 200 milioni di euro concesso nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) paga un tasso variabile e ha scadenza bullet nel 2024. Nel corso del 2022 è stata estesa di due anni la scadenza originariamente prevista (da maggio 2024 a maggio 2026) ed è stata accordata, con decorrenza 1 gennaio 2023, una modifica del margine da 1,55% a 1,85%.

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 dalla BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"). Al 31 dicembre 2022, tali linee risultano

(\*) il contratto prevede opzioni di estensione fino a ottobre 2029.

(\*\*) con decorrenza 1/1/2023 il contratto prevede un incremento del margine da 1,55% a 1,85%

(\*\*\*) la scadenza originaria è stata estesa di due anni nell'agosto 2022

interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranches aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2034. Tutte le tranches utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 7.

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

(migliaia di euro)	31.12.2022		31.12.2021	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	456.746	365.631	474.566	468.605
Tasso variabile	199.891	203.816	199.678	202.811
<b>TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE</b>	<b>656.637</b>	<b>569.446</b>	<b>674.244</b>	<b>671.416</b>

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2022; 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 2021 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 102 milioni di euro, variazione attribuibile, oltre ai rimborsi dell'esercizio, al significativo incremento dello spread creditizio incorporato nei tassi di sconto.

### Altre passività finanziarie

(migliaia di euro)	31.12.2021				31.12.2022
	Valore di bilancio	Nuove acquisizioni	Incrementi per attualiz.Fin.	Rimborsi	Valore di bilancio
<b>Debiti per locazioni</b>	<b>3.925</b>	<b>11</b>	<b>29</b>	<b>(1.354)</b>	<b>2.611</b>
quota corrente	1.333				1.060
quota non corrente	2.592				1.551

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si riduce di 1.314 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.354 mila euro).

### Derivati con fair value passivo

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Derivati con fair value passivo	83.652	119.468	(35.816)
Rateo interessi	258	234	24
<b>TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO</b>	<b>83.910</b>	<b>119.702</b>	<b>(35.792)</b>
quota non corrente	0	81.230	(81.230)
quota corrente	83.910	38.472	45.438

Al 31 dicembre 2022, i derivati con fair value passivo ammontano a 83.652 mila euro, interamente riconducibili ai due cross currency swap per un nozionale complessivo pari a 215 milioni di sterline inglesi / 325 milioni di euro che consentono di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso del prestito obbligazionario A4 in sterline. Al 31 dicembre 2021, il fair value di questi strumenti era pari a 81.230 mila euro.

Il saldo negativo di 119.468 mila euro al 31 dicembre 2021 accoglieva inoltre il fair value negativo di 38.238 mila euro attribuibile a tre dei contratti di tipo Interest Rate Swap forward starting stipulati a copertura del rischio tasso di interesse. Al 31 dicembre 2022, tali contratti presentano un fair value positivo di 31.267 mila euro; si rinvia, pertanto, alla Nota 5.4.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi contratti si rinvia alla Nota 8.3 Gestione dei rischi finanziari.

Per le tecniche di valutazione e gli input utilizzati nella determinazione del fair value dei derivati si rimanda alla Nota 8.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value.

### Altre passività finanziarie correnti

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 38.031 mila euro (13.636 mila euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

### 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)	31.12.2022	di cui correlate	31.12.2021	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(375.185)	(2.567)	(388.617)	(6.993)
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(620.000)		(250.000)	
Altre attività finanziarie correnti (C)	(57.890)	(1.350)	(3.676)	(1.350)
<b>LIQUIDITA' (D=A+B+C)</b>	<b>(1.053.075)</b>		<b>(642.293)</b>	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	121.941	38.031	52.108	13.636
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	298.600	574	37.758	567
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)</b>	<b>420.541</b>		<b>89.866</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)</b>	<b>(632.534)</b>		<b>(552.427)</b>	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	618.765	823	658.952	1.397
Strumenti di debito (J)	1.273.005		1.602.646	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)</b>	<b>1.891.770</b>		<b>2.261.598</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO come da raccomandazione ESMA del 4 marzo 2021 (M=H+L)</b>	<b>1.259.236</b>		<b>1.709.171</b>	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(17.429)		(718)	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)</b>	<b>1.241.807</b>		<b>1.708.453</b>	

## 5.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 2.951 mila euro e l'incremento rispetto al 31 dicembre 2021 è attribuibile alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

## 5.17 Debiti commerciali

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Debiti verso fornitori	101.003	83.415	17.588
Debiti verso imprese controllate	109.265	62.546	46.719
Debiti verso imprese controllanti	583	185	398
Risconti passivi	5.983	6.521	(538)
Acconti e anticipi ricevuti	15.385	7.193	8.192
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>232.219</b>	<b>159.860</b>	<b>72.359</b>

I Debiti verso fornitori (escluse le imprese controllate e controllanti), pari a 101.003 mila euro, si incrementano di 17.588 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.

L'incremento di 46.719 mila euro dei Debiti verso imprese controllate è riconducibile principalmente a maggiori debiti verso le società controllate ADR Infrastrutture e ADR Ingegneria rispettivamente per lavori in ambito aeroportuale e attività di progettazione e direzione lavori.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 15.385 mila euro, registrano un incremento di 8.192 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti.

## 5.18 Altre passività correnti

(migliaia di euro)	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	107.804	103.680	4.124
Debiti servizio antincendio	826	0	826
Debiti verso il personale	12.402	4.951	7.451
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	5.906	3.865	2.041
Debiti per depositi cauzionali	16.363	13.314	3.049
Altri debiti diversi	23.717	9.269	14.448
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>167.018</b>	<b>135.079</b>	<b>31.939</b>

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 81.418 mila euro (77.833 mila euro al 31 dicembre 2021). 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 3.586 mila euro rispetto alla fine del 2021, riflette il correlato andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- debito di 23.590 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (23.305 mila euro al 31 dicembre 2021). 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 826 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 7.451 mila euro e di 2.041 mila euro, principalmente per effetto dell'accertamento delle competenze dell'anno correlate ai sistemi di incentivazione variabile e del progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali.

Gli Altri debiti diversi, pari a 23.717 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 20.402 mila euro, in aumento di 14.378 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2021 e della prima rata 2022.

## 06

# Informazioni sulle voci di conto economico

## 6.1 Ricavi

I Ricavi del 2022 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

	2022			2021		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
<i>(migliaia di euro)</i>						
<b>AVIATION</b>						
Diritti aeroportuali	338.669	0	338.669	149.656	0	149.656
Infrastrutture centralizzate	9.845	0	9.845	6.193	0	6.193
Servizi di sicurezza	80.037	0	80.037	32.241	0	32.241
Altri	28.475	0	28.475	10.000	0	10.000
	<b>457.026</b>	<b>0</b>	<b>457.026</b>	<b>198.090</b>	<b>0</b>	<b>198.090</b>
<b>NON AVIATION</b>						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	5.455	31.372	36.827	4.635	26.029	30.664
Commerciali	0	100.506	100.506	0	32.358	32.358
Parcheggi	0	20.575	20.575	0	10.552	10.552
Pubblicità	5.260	0	5.260	2.365	0	2.365
Parcheggi	1.168	0	1.168	487	0	487
Altri	16.772	2.605	19.377	12.546	2.004	14.550
	<b>28.655</b>	<b>155.058</b>	<b>183.713</b>	<b>20.033</b>	<b>70.943</b>	<b>90.976</b>
<b>RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE</b>	<b>485.681</b>	<b>155.058</b>	<b>640.739</b>	<b>218.123</b>	<b>70.943</b>	<b>289.066</b>
<b>RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE</b>	<b>149.099</b>	<b>0</b>	<b>149.099</b>	<b>98.581</b>	<b>0</b>	<b>98.581</b>
<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>1.050</b>	<b>9.757</b>	<b>10.807</b>	<b>433</b>	<b>228.162</b>	<b>228.595</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>635.830</b>	<b>164.815</b>	<b>800.645</b>	<b>317.137</b>	<b>299.105</b>	<b>616.242</b>
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	179.198			118.191		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	456.632			198.946		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 640.739 mila euro, si incrementano del 121,7% rispetto al 2021 essenzialmente per effetto della espansione delle attività aviation (+130,7%), dovuta alla consistente ripresa dei volumi di traffico, non essendo intervenute variazioni tariffarie. Anche il comparto non aviation, con ricavi in aumento del 101,9%, ha beneficiato dell'incremento del traffico dei passeggeri; in dettaglio sono aumentati i ricavi da sub-concessioni commerciali, i ricavi da parcheggi e quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 149.099 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 10.807 mila euro, sono così composti:

(migliaia di euro)	2022	2021
Contributi e sovvenzioni	1.072	219.949
Plusvalenze da alienazioni	31	62
Recuperi di spesa	6.476	5.715
Indennizzi da terzi	115	174
Altri proventi	3.113	2.695
<b>TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>10.807</b>	<b>228.595</b>

Il decremento di 217.788 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è attribuibile sostanzialmente alla voce Contributi e sovvenzioni che, nel 2021, includeva il sussidio straordinario che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, aveva destinato al settore aeroportuale a fronte delle perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

## 6.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

(migliaia di euro)	2022	2021
Carburante e lubrificanti	1.173	849
Energia elettrica, gas e acqua	5.460	4.644
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	4.253	3.095
<b>TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>10.886</b>	<b>8.588</b>

L'incremento di 2.298 mila euro rispetto all'esercizio precedente è ascrivibile principalmente ai costi per materiali vari e di pulizia, energia elettrica, gas e acqua.

I costi relativi all'energia elettrica recepiscono la rettifica positiva delle maggiori accise versate nel periodo 1/1/2011-31/05/2012 per 958 mila euro, a seguito della conclusione favorevole del contenzioso avviato da Leonardo Energia per ottenere la restituzione dei maggiori importi pagati. Il rimborso spettante a favore di Leonardo Energia sarà interamente riversato in favore di ADR, quale soggetto a suo tempo inciso indebitamente dell'accisa, unitamente agli interessi.

## 6.3 Costi per servizi

(migliaia di euro)	2022	2021
Costi per manutenzioni	47.700	37.015
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	41.658	48.774
Costi per servizi esterni	123.496	84.867
Costi per servizi di costruzione	140.526	92.316
Pulizie e disinfestazioni	23.437	16.725
Prestazioni professionali	12.652	7.140
Servizi antincendio	5.846	4.932
Altri costi	26.363	19.086
Compensi ad amministratori e sindaci	1.182	747
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>422.860</b>	<b>311.602</b>

L'incremento dei costi per servizi, pari a 111.258 mila euro, è principalmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+48.210 mila euro), dei costi per servizi esterni (+38.630), 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, nonché ai maggiori costi per il servizio di energia elettrica corrisposto a Leonardo Energia, principalmente in relazione all'incremento dei costi produzione (gas e CO<sub>2</sub>). In aumento anche i costi per attività manutentive (+10.685 mila euro), i costi per servizi di pulizie (+6.712 mila euro), nonché i costi per servizi professionali e spese accessorie del personale (classificati questi ultimi negli Altri costi). Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-7.116 mila euro).

## 6.4 Costo per il personale

(migliaia di euro)	2022	2021
Salari e stipendi	72.854	54.427
Oneri sociali	19.714	15.008
Benefici successivi al rapporto di lavoro	5.040	3.361
Altri costi	2.616	1.400
<b>TOTALE COSTO PER IL PERSONALE</b>	<b>100.224</b>	<b>74.196</b>

L'incremento del Costo per il personale di 26.028 mila euro rispetto al 2021 è correlato alla crescita del volume di attività gestite, con un conseguente progressivo azzeramento del ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS) ed incremento degli organici a tempo determinato, nonché alle maggiori competenze dell'esercizio correlate ai sistemi di incentivazione variabile. Tali effetti sono parzialmente compensati dalla riduzione degli incentivi all'esodo rispetto all'esercizio precedente.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio di ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

FORZA MEDIA	2022	2021	Variazione
Dirigenti	51,7	49,3	2,4
Quadri	245,5	241,4	4,1
Impiegati	709,9	676,4	33,5
Operai	309,5	307,7	1,8
<b>TOTALE FORZA MEDIA</b>	<b>1.316,6</b>	<b>1.274,8</b>	<b>41,8</b>

## 6.5 Altri costi operativi

(migliaia di euro)	2022	2021
Canoni concessori	26.352	10.034
Costi per godimento beni terzi	1.926	640
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14.979	17.141
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	(1.899)	3.582
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	(891)	136.950
Imposte indirette e tasse	5.258	6.458
Oneri diversi	1.747	1.548
<b>TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>47.472</b>	<b>176.353</b>

La voce Canoni concessori, pari a 26.352 mila euro, si incrementa di 16.318 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 -1.899 mila euro per l'effetto del riassorbimento di fondi preesistenti a seguito dell'esito favorevole di contenziosi in materia tributaria e giuslavoristica, parzialmente compensato dagli accantonamenti dell'esercizio (+3.582 mila euro di accantonamenti effettuati nel 2021). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.14.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a -891 mila euro e si riducono di 137.841 mila euro rispetto all'esercizio a confronto, su cui avevano inciso le accresciute valutazioni di rischio sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

## 6.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -64.681 mila euro (-62.069 mila euro nel 2021).

### Proventi finanziari

(migliaia di euro)	2022	2021
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	3.135	523
Interessi da imprese controllate	236	66
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	1.044	16.958
Altri proventi		
Interessi da clienti e da altri	72	4
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>4.487</b>	<b>17.551</b>

I Proventi finanziari del 2021 includevano la variazione positiva del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline. Nel corso del 2022 tale variazione è stata negativa e viene quindi iscritta tra gli oneri finanziari.

### Oneri finanziari

(migliaia di euro)	2022	2021
<b>ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI</b>	<b>1.191</b>	<b>(16)</b>
Interessi su prestiti obbligazionari	35.243	34.407
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	8.924	8.761
Interessi a imprese controllate	2	1
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	8.171	7.761
Altri oneri finanziari per interessi	159	314
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI</b>	<b>52.499</b>	<b>51.244</b>
Valutazione derivati	13.458	0
Differenziali	14.021	11.601
<b>TOTALE ONERI SU DERIVATI</b>	<b>27.479</b>	<b>11.601</b>
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	269	39
Svalutazione di partecipazioni valutate al costo	1.156	0
Altri oneri	29	29
<b>TOTALE ALTRI ONERI</b>	<b>1.454</b>	<b>68</b>
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>82.623</b>	<b>62.897</b>

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 1.191 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si incrementano di 1.207 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 35.243 mila euro e si incrementano di 836 mila euro rispetto all'esercizio a confronto per effetto del prestito obbligazionario da 500 milioni di euro emesso ad aprile 2021, variazione parzialmente compensata dal rimborso, a febbraio 2021, del prestito obbligazionario da 400 milioni di euro.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 8.924 mila euro e risultano in linea rispetto all'esercizio precedente.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 13.458 mila euro e includono l'effetto della variazione negativa del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (illustrate nella Nota 5.15).

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

La voce Differenziali include il saldo tra interessi attivi e passivi maturati sui già citati contratti di cross currency swap per 7.596 mila euro e la quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel 2022, relativa al fair value negativo sia dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 2.006 mila euro) che dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 4.420 mila euro).

## Utili (perdite) su cambi

(migliaia di euro)	2022	2021
Utili su cambi	13.459	22
Perdite su cambi	(3)	(16.746)
<b>TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI</b>	<b>13.456</b>	<b>(16.724)</b>

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo ai Proventi finanziari e Oneri finanziari.

## 6.7 Imposte sul reddito

(migliaia di euro)	2022	2021
<b>IMPOSTE CORRENTI</b>		
IRES	(11.544)	(71.686)
IRAP	7.022	0
Imposta sostitutiva	0	10.980
	<b>(4.522)</b>	<b>(60.706)</b>
<b>DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI</b>		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(3.058)	(891)
	<b>(3.058)</b>	<b>(891)</b>
<b>IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE</b>		
Imposte anticipate	23.088	(12.881)
Imposte differite	(570)	(254)
	<b>22.518</b>	<b>(13.135)</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>14.938</b>	<b>(74.732)</b>

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A., congiuntamente alle società del Gruppo ADR.

La stima del carico fiscale IRES del 2022 è rappresentata da un provento netto da tassazione consolidata pari a 11.544 mila euro così suddiviso:

- un provento pari a 19.429 mila euro corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% relativo alle perdite fiscali pregresse e trasferite nel 2022 al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabili in compensazione con gli utili generati nel gruppo Atlantia;
- un onere pari a 7.885 mila euro corrispondente alla stima dell'IRES corrente derivante dal risultato positivo dell'esercizio 2022.

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 -25,3% (59,9% nel 2021). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(migliaia di euro)	2022		2021	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>45.679</b>		<b>(119.600)</b>	
<b>ALIQUOTA TEORICA</b>		<b>24%</b>		<b>24%</b>
<b>IRES TEORICA</b>		<b>10.963</b>		<b>(28.704)</b>
Differenze permanenti (*)	(6.372)	(1.529)	(226.109)	(54.266)
Differenze temporanee	(6.453)	(1.549)	109.490	26.278
Differenze temporanee su perdita fiscale	(80.955)	(19.429)	(62.474)	(14.994)
<b>IRES EFFETTIVA</b>		<b>(11.544)</b>		<b>(71.686)</b>
<b>ALIQUOTA EFFETTIVA</b>		<b>(25,3%)</b>		<b>59,9%</b>

\*) Di cui nel 2021 imponibile pari 219.237 mila euro relativi al ristoro COVID-19.

## 07

# Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto il complesso security package costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola Class A4, in scadenza a febbraio 2023. Unica garanzia residua rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di cross currency swap in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro.

ADR ha, inoltre, 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 ad Atlantia una contro-garanzia, limitata ad un valore massimo di 1,3 milioni di euro, per le obbligazioni assunte da Atlantia medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra 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 consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia *investment grade*. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di *leverage ratio* non superiore a 4,25x che diventa 4,75x, in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility e il contratto di finanziamento sottoscritto con BNL includono 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. La deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. *covenant holiday*) è stata da ultimo estesa, in via precauzionale e per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2022 inclusa. Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 31 dicembre 2022, è in ogni caso già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022.

Nel corso del secondo semestre 2022 ADR ha infine richiesto precauzionalmente di poter ottenere un allentamento della soglia massima di *leverage ratio* per la data di calcolo del 30 giugno 2023, deroga che al 31 dicembre 2022 risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. La Società prosegue nell'attento monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria, al fine di poter richiedere con congruo anticipo ulteriori eventuali deroghe sui *covenant* finanziari.

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*.

## 08

# Altre garanzie, impegni e rischi

## 8.1 Garanzie

ADR al 31 dicembre 2022 ha in essere le garanzie rilasciate nell'ambito dei contratti di finanziamento di cui si è detto alla Nota 7; non sussistono fidejussioni rilasciate a clienti e terzi (0 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

## 8.2 Impegni

ADR ha in essere impegni di acquisto per 182,3 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 2022 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.

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 2022 ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.345,2 milioni euro, composta da:

- 995,2 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 5.15);

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

	31.12.2022				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	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 <sup>6</sup>	(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 <sup>7</sup>	(83.952)	(83.952)	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>(2.431.749)</b>	<b>(397.814)</b>	<b>(62.971)</b>	<b>(884.379)</b>	<b>(1.086.585)</b>

	31.12.2021				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Più di 5 anni
(migliaia di euro)					
Prestiti obbligazionari	(1.755.005)	(38.677)	(284.578)	(65.250)	(1.366.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine <sup>6</sup>	(716.760)	(24.930)	(47.049)	(331.800)	(312.981)
Derivati con fair value positivo	1.945	(239)	(347)	169	2.362
Derivati con fair value negativo <sup>7</sup>	(116.405)	(7.941)	(76.011)	(12.851)	(19.602)
<b>TOTALE</b>	<b>(2.586.225)</b>	<b>(71.787)</b>	<b>(407.985)</b>	<b>(409.732)</b>	<b>(1.696.721)</b>

### Rischio di tasso di interesse e di cambio

ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

Alla data del 31 dicembre 2022 ADR ha in essere:

- due derivati di cross currency swap, con caratteristiche speculari, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; le obbligazioni A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline e facenti parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, sono infatti state coperte, per l'intera durata e l'intero importo (fino a scadenza nel febbraio 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina.
- cinque derivati di tipo interest rate swap forward starting detenuti a copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di nuovo debito altamente probabile, di cui i) tre sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nominale complessivo di 300 milioni di euro e ii) due sottoscritti il 20 dicembre 2021, per un valore nominale complessivo di 100 milioni di euro. Durante il 2022 la data di attivazione di questi strumenti, originariamente prevista rispettivamente a febbraio 2022 e aprile 2022, è stata posticipata a maggio 2023, ferme restando le rispettive date di scadenza a febbraio 2032 e aprile 2032.

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> 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

Controparte	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sotto s.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Sottostante	Fair Value del derivato		Variazione del Fair Value	
									Al 31.12.2022	Al 31.12.2021	A C/economico (**)	A Oci (***)
Mediobanca, UniCredit	CCS	CF	I C	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	(1.042)	(12.078)	227	10.809
			Totale						(82.610)	(69.152)	(13.458)	0
									(83.652)	(81.230)	(13.231)	10.809
UniCredit, Intesa Sanpaolo, Société Générale	IRS FWD (*)	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	31.267	(38.238)	0	69.505
Gruppo Crédit Agricole, Barclays				12.2021	04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,092% e ricevono Euribor a 6 mesi		23.387	1.900	818	20.669
<b>TOTALE</b>									<b>(28.998)</b>	<b>(117.568)</b>	<b>(12.413)</b>	<b>100.983</b>
di cui												
Derivati con fair value attivo									54.654	1.900		
Derivati con fair value passivo									(83.652)	(119.468)		

ADR non ha in essere altre operazioni finanziarie in valuta estera.

CF: cash flow value hedge

C: cambio

I: interesse

(\*): IRS forward starting: data di attivazione maggio 2023

(\*\*): alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

## Sensitivity analysis

Rischio di tasso esposizione e sensitivity analysis	Valutazione al fair value		Rischio tasso d'interesse				Rischio tasso di cambio			
	31.12.2022	31.12.2021	Shock up +100 BPS IR		Shock down -100 BPS IR		Shock up +10% FX		Shock down -10% FX	
			31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(1.869.670)	(2.277.049)	(2.000)	(3.000)	2.000	3.000	0	0	0	0
Passività finanziarie non derivate (balance sheet sensitivity)			0	0	0	0	(24.241)	(25.587)	24.241	25.587
Strumenti derivati con fair value positivo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	54.654	1.900	25.819	9.180	(28.580)	(10.303)	0	0	0	0
Strumenti derivati con fair value negativo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	(83.652)	(119.468)	122	30.933	123	(34.420)	24.241	25.587	(24.241)	(25.587)

Le principali fonti di esposizione di ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili ai prestiti obbligazionari, ai finanziamenti bancari a tasso variabile e agli strumenti derivati in essere. Al 31/12/2022, senza considerare i derivati di tipo interest rate swap forward starting, l'indebitamento finanziario è espresso per il 91% circa a tasso fisso.

L'indebitamento finanziario è per l'86% denominato in Euro, mentre la rimanente parte è denominata in sterline inglese, ma interamente coperta con i citati cross currency swap euro/sterlina. I potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2022 (2021 per il comparativo) riconducibili al rischio tasso di interesse sono:

- potenziale variazione degli oneri finanziari su passività finanziarie a tasso variabile
- potenziale variazione degli oneri finanziari e dei differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- potenziale variazione del fair value degli strumenti derivati in essere.

Il Gruppo ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno shock sui tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- per gli strumenti derivati e i finanziamenti bancari a tasso variabile, una variazione parallela di +100 basis point (+1,0%) e -100 basis point (-1,0%) della curva a termine dei tassi;

- per i prestiti obbligazionari in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di shock up e shock down dei diversi dati di mercato.

## 8.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value

Di seguito è riportata la valutazione al fair value alla data di chiusura dell'esercizio e la classificazione secondo la gerarchia del fair value delle attività e passività valutate al fair value su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al fair value su base non ricorrente):

(migliaia di euro)	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	31.12.2022
				TOTALE
Derivati con fair value positivo	0	54.654	0	54.654
Derivati con fair value negativo	0	(83.652)	0	(83.652)
<b>TOTALE DERIVATI DI COPERTURA</b>	<b>0</b>	<b>(28.998)</b>	<b>0</b>	<b>(28.998)</b>

Gli unici strumenti finanziari di ADR valutati al fair value sono gli strumenti derivati, descritti nella Nota 8.3. 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 2022 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 5.15 è fornita l'indicazione del fair value, si precisa che tale fair value rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7.

## 8.5 Contenzioso

A fronte del contenzioso, ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività.

Per una descrizione delle situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR, si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per ADR ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

Considerato il mutato contesto di mercato è stata utilizzata una sensitivity +100/-100 BPS; pertanto, è stato effettuato il restatement dei dati al 31.12.2021 che avevano una sensitivity +10/-10 BPS.

## 09

# 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)	31.12.2022		2022		31.12.2021		2021	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
<b>IMPRESE CONTROLLANTI</b>								
Atlantia S.p.A.	26.689	621	94	(783)	75.722	185	241	(730)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI</b>	<b>26.689</b>	<b>621</b>	<b>94</b>	<b>(783)</b>	<b>75.722</b>	<b>185</b>	<b>241</b>	<b>(730)</b>
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>								
ADR Assistance S.r.l.	1.257	4.099	2.142	(23.561)	648	3.486	1.553	(16.454)
ADR Tel S.p.A.	3.155	6.715	1.339	(29.784)	470	7.360	1.114	(29.358)
ADR Mobility S.r.l.	5.016	355	25.210	(2.211)	3.077	696	15.094	(2.312)
ADR Security S.r.l.	1.733	11.618	4.014	(53.999)	1.116	9.502	3.197	(37.594)
Airport Cleaning S.r.l.	1.612	4.106	3.289	(22.815)	1.001	3.385	2.350	(16.172)
ADR Ingegneria S.p.A.	977	10.632	1.154	(13.246)	887	8.494	723	(11.039)
ADR Infrastrutture S.p.A.	1.608	62.310	607	(110.128)	182	25.632	156	(69.204)
Leonardo Energia S.c.ar.l. (*)	1.058	9.520	168	(28.380)	10	4.136	75	(10.030)
Fiumicino Energia S.r.l. (**)	112	45	288	(25)	32	30	84	(30)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE</b>	<b>16.528</b>	<b>109.400</b>	<b>38.211</b>	<b>(284.149)</b>	<b>7.423</b>	<b>62.721</b>	<b>24.346</b>	<b>(192.193)</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>								
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
Spea Engineering S.p.A.	74	1.157	133	0	74	1.443	43	(1.499)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE</b>	<b>556</b>	<b>2.125</b>	<b>133</b>	<b>0</b>	<b>556</b>	<b>2.411</b>	<b>43</b>	<b>(1.499)</b>
<b>JOINT VENTURE</b>								
Urban V S.p.A.	11	64	11	(41)	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE</b>	<b>11</b>	<b>64</b>	<b>11</b>	<b>(41)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PARTI CORRELATE</b>								
Leonardo Energia S.c.ar.l. (*)	0	0	0	0	0	0	79	(6.781)
Fiumicino Energia S.r.l. (**)	0	0	0	0	0	0	93	0
Autostrade per l'Italia S.p.A. (**)	0	0	0	0	7	2	41	(88)
Autogrill Italia S.p.A.	6.524	74	13.762	(129)	1.509	85	3.614	(154)
Autostrade Tech S.p.A. (**)	0	0	0	0	0	23	0	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(71)	0	0	0	(25)
Retail Italia Network S.r.l.	100	0	242	0	37	0	129	0
Telepass S.p.A.	51	0	0	0	51	0	0	0
Essediesse S.p.A. (**)	0	0	0	0	10	0	8	0
K-Master S.r.l.	0	167	0	(7)	0	0	0	0
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	0	0	0	0	(8)
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	4	0	22	0	8	0	28	0
AD Moving S.p.A. (**)	0	0	0	0	0	0	0	(10)
Amplia Infrastructures S.p.A. (già Pavimental S.p.A.) (**)	0	0	0	0	217	63	4	(26)
PTSCLAS S.p.A.	0	15	0	(15)	0	0	0	(2)
Key Management Personnel	0	1.316	0	(2.486)	0	483	0	(1.530)
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>6.679</b>	<b>1.572</b>	<b>14.026</b>	<b>(2.708)</b>	<b>1.839</b>	<b>656</b>	<b>3.996</b>	<b>(8.624)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>50.463</b>	<b>113.782</b>	<b>52.475</b>	<b>(287.681)</b>	<b>85.540</b>	<b>65.973</b>	<b>28.626</b>	<b>(203.046)</b>

(\*) Le società Fiumicino Energia e Leonardo Energia sono state incluse nel perimetro di consolidamento del Gruppo ADR, a partire dal 1° luglio 2021.

(\*\*) Tali società, facenti parte del gruppo Autostrade per l'Italia, sono state oggetto di cessione da parte della controllante Atlantia in data in 5 maggio 2022.

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2022, si riferiscono principalmente alla fornitura di beni e alla prestazione di servizi di natura commerciale.

I ricavi di ADR Assistance, realizzati sostanzialmente verso ADR, sono relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi, ecc.

ADR Tel ha conseguito ricavi di telefonia e servizi IT verso ADR e ha effettuato lavori di miglioria sulla rete telefonica; gli addebiti di ADR alla società sono relativi a canoni di subconcessione e di affitto di asset di telecomunicazione, locali, utenze e servizi di staff.

I ricavi realizzati da ADR verso ADR Mobility sono relativi principalmente alla subconcessione delle aree e degli edifici destinati a parcheggi, nonché a utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I ricavi di ADR Security verso ADR sono relativi ai servizi di sicurezza in ambito aeroportuale e a servizi a richiesta negli scali di Fiumicino e Ciampino; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

Airport Cleaning ha conseguito ricavi verso ADR per servizi di pulizia; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I 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.

Alla società Fiumicino Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia, partecipata da Fiumicino Energia e da ADR, con rispettive quote del 90% e del 10%. La società consortile, 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 Atlantia, che ha svolto per 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. (la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari.

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 2022 ammontano a 2.486 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 nel semestre hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

## Rapporti di natura finanziaria

(migliaia di euro)	31.12.2022		2022		31.12.2021		2021	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>								
ADR Assistance S.r.l.	0	2.965	0	0	0	173	0	0
ADR Tel S.p.A.	0	13.877	0	(20)	0	10.931	0	(14)
ADR Security S.r.l.	0	5.974	0	0	0	2.243	0	0
ADR Mobility S.r.l.	0	3.548	0	0	0	1	0	0
Airport Cleaning S.r.l.	0	4.001	0	0	0	2.252	0	0
ADR Ingegneria S.p.A.	2.554	0	66	0	1.938	0	10	0
ADR Infrastrutture S.p.A.	13	0	145	0	5.055	0	56	0
Leonardo Energia S.c.ar.l.	0	63	25	0	0	0	0	0
Fiumicino Energia S.r.l.	0	9.000	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE</b>	<b>2.567</b>	<b>39.428</b>	<b>236</b>	<b>(20)</b>	<b>6.993</b>	<b>15.600</b>	<b>66</b>	<b>(14)</b>
<b>IMPRESE CORRELATE</b>								
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0	1.350	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>3.917</b>	<b>39.428</b>	<b>236</b>	<b>(20)</b>	<b>8.343</b>	<b>15.600</b>	<b>66</b>	<b>(14)</b>

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility, Airport Cleaning, ADR Ingegneria, ADR Infrastrutture, Leonardo Energia e Fiumicino 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.

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati.

# 10

## Altre informazioni

### 10.1 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione chiusi nel corso del 2022, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo ADR. Inoltre, sono indicati i fair value unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	N. Diritti assegnati	N. Diritti decaduti	N. Diritti trasferimenti	N. Diritti opzionati	N. Diritti al 31.12.2022	Scadenza vesting	Scadenza. Esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegn	Fair value rivalut. unitario al 31.12.2022	Scadenza attesa alla data di ass. (anni)	Tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	Volatilità attesa (=storica) alla data di ass	Divid. attesi alla data di assegn
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR II Ciclo	758.751	(434.598)	(62.742)	(261.411)	0	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	0	3-6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR III Ciclo	611.682	(48.912)	(21.202)	(541.568)	0	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	0	3-6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	(377.436)	12.735	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	(515.355)	44.549	0	0	15.06.2022	01.07.2025	na	2,98	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	(41.738)	1.408	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	(52.784)	4.563	0	0	15.06.2022	01.07.2025	na	22,57	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere è stato rilevato a conto economico, un onere di 1.232 mila euro, in relazione alla variazione positiva del fair value dei diritti attribuiti; tali piani risultano chiusi e liquidati nel 2022, pertanto non ci sono debiti iscritti.

### 10.2 Compensi alla società di revisione

Come richiesto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia), 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 2022
<b>ADR S.p.A.</b>		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione	KPMG S.p.A.	22
Altri servizi (*)	KPMG S.p.A.	72
<b>TOTALE</b>		<b>249</b>

(\*) Sottoscrizione modelli Unico e 770, Aggiornamento programma EMTN, Revisione Limitata DNF, Report annuo sustainability linked bond

### 10.3 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 2022 non sono stati incassati dalla Società contributi pubblici ai sensi della norma citata.

Si segnala, inoltre, che nel 2022 la Capogruppo ADR ha incassato il credito per contributo pubblico per il ristoro del danno Covid di importo pari a 219.237 mila euro, già iscritto nel bilancio 2021 e relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. Tale misura rientra nei cd. "regimi di aiuti". Per maggiori informazioni si rinvia alla successiva Nota 10.5.

### 10.4 Eventi e operazioni significative non ricorrenti, atipiche e/o inusuali

Nel corso del 2022, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 10.5; nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

### 10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia COVID-19

Nel 2022, il sistema aeroportuale romano ha registrato 32,8 milioni di passeggeri. La consistente crescita dei volumi (passeggeri +135% e movimenti +69% rispetto 2021) si è concretizzata a partire dal secondo trimestre grazie alla drastica riduzione delle restrizioni di viaggio resa possibile dalla mitigazione degli effetti virali da COVID-19, nonostante il perdurare dell'assenza totale del traffico per l'Ucraina e Russia.

L'andamento del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente un incremento del 116,8% rispetto a 2021. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 7.1 Ricavi.

L'andamento dei costi ha risentito del maggiore volume di attività e della riapertura del Terminal 1 nel mese di agosto 2021. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 7.3 Costi per servizi, Nota 7.4 Costi per il personale, Nota 7.5 Altri costi operativi.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, 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.

Si segnala che, nella prima frazione dell'esercizio 2022, la Capogruppo ADR ha incassato il credito per contributo pubblico pari a 219.237 mila euro, iscritto nel bilancio 2021, relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. In dettaglio:

- in data 8 marzo 2022, è stato incassato da ADR un importo di 109,6 milioni di euro, corrispondente ad un'anticipazione del 50% della richiesta di ristoro del danno;
- in data 20 maggio 2022, ADR ha incassato il saldo del 50%, a seguito dell'emanazione del Decreto Direttoriale prot. N. 34 del 5 maggio 2022, con il quale è stata accolta l'istanza di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali di cui alla L. 178/2020, presentata da ADR in data 26 gennaio 2022, con il riconoscimento ad ADR dell'importo di 219.237 mila euro, quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza del Gruppo. La deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. covenant holiday) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 31 dicembre 2022 inclusa. Nel corso del secondo semestre 2022 ADR ha inoltre richiesto precauzionalmente di poter ottenere un allentamento della soglia massima di leverage ratio per la data di calcolo del 30 giugno 2023, deroga che al 31 dicembre 2022 risulta, a seconda delle controparti, già ottenuta o in corso di approvazione. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15 Passività finanziarie, alla Nota 8 Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

### 10.6 Impatti derivanti dall'invasione russa dell'Ucraina

Nella predisposizione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022, 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 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 di esercizio, il Gruppo sta monitorando costantemente le evoluzioni di tale conflitto per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business della Società.

### 10.7 Proposta all'Assemblea degli Azionisti

#### Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 30.740.509,89. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte, di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio 2022, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
- di portare a nuovo l'utile dell'esercizio pari a euro 30.740.509,89.

#### Il Consiglio di Amministrazione

# 11

## Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

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 è stato formalizzato in data 20 dicembre 2022

Per la descrizione degli ulteriori 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 2022, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2022, 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. 00709900159  
R.E.A. Milano N. 512957  
Partita IVA 00709900159  
VAT number IT00709900159  
Sede legale: Via Vitor Pisani, 25  
20124 Milano MI ITALIA



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

**Valutazione del fondo per rinnovo infrastrutture aeroportuali**

Note illustrative al bilancio: nota illustrativa n. 3 "Principi contabili applicati" e nota illustrativa n.5.13 "Fondo rinnovo infrastrutture"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €225 milioni (di cui quota non corrente pari a €152,5 milioni e quota corrente pari a €72,5 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"> <li>• Comprensione del processo di stima utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del fondo in oggetto;</li> <li>• 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;</li> <li>• verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime;</li> <li>• analisi della ragionevolezza del tasso applicato dalla Società per l'attualizzazione del fondo;</li> <li>• verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo;</li> <li>• esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime;</li> <li>• analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.</li> </ul>

**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.

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.



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

**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;
- 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.



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2022

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 2022, 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 2022 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 d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2022 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, 23 marzo 2023

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio



# Relazione del Collegio Sindacale

Relazione del Collegio Sindacale  
sul bilancio al 31 dicembre 2022  
all'Assemblea ordinaria degli Azionisti  
di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi  
dell'art. 2429 del Codice Civile 392

# Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio al 31 dicembre 2022 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.

Il Collegio sindacale in carica alla data della presente relazione si è insediato il 28 aprile 2022 a seguito della nomina da parte dell'assemblea dei Soci e rimarrà in carica fino alla approvazione del bilancio al 31/12/2024.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, 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.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente Relazione, fermo restando che per le attività di vigilanza svolte nell'esercizio, sino alla data del suo insediamento:

- il Collegio Sindacale ha visionato i verbali dell'attività di vigilanza effettuata dai precedenti componenti dell'organo di controllo, dai quali non sono emersi fatti censurabili, omissioni o irregolarità tali da richiedere la denuncia agli organi competenti o la menzione all'Assemblea degli Azionisti;
- per quanto riguarda l'attività svolta dai precedenti componenti dell'organo di controllo la presente relazione è basata sulle relative risultanze documentali.

## Bilancio consolidato e bilancio di esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022, che sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 2 marzo 2023 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 da Atlantia (ora 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., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia - Società consortile a r.l. mentre la società UrbanV S.p.A., costituita il 28 giugno 2022, non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, 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 30.740.510 e presenta in sintesi i seguenti valori:

Situazione patrimoniale-finanziaria (Euro)	31.12.2022
<b>ATTIVITÀ</b>	
Attività non correnti	2.722.173.716
Attività correnti	1.328.645.602
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>4.050.819.318</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	
Patrimonio netto	1.070.915.569
di cui Capitale sociale	62.224.743
di cui utile d'esercizio	30.740.510
Passività non correnti	2.071.229.015
Passività correnti	908.674.734
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ'</b>	<b>4.050.819.318</b>

Conto economico (Euro)	2022
Ricavi	800.645.962
Costi	(690.286.136)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>110.359.826</b>
Proventi (oneri) finanziari	(64.680.885)
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>45.678.941</b>
Imposte sul reddito	(14.938.431)
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>30.740.510</b>

A livello di Gruppo l'utile ammonta a 45.059 migliaia di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 1.096,2 milioni di euro e si incrementa di 129,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 essenzialmente per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (+127,9 milioni di euro), su cui ha inciso sostanzialmente la variazione positiva del fair value dei derivati (+76,7 milioni di euro, al netto dell'effetto fiscale).

Il flusso di cassa netto consolidato dell'esercizio, positivo per 363,3 milioni di euro, ha incrementato le disponibilità liquide iniziali pari a 661,6 milioni di euro, raggiungendo così a fine esercizio 1.025,0 milioni di euro.

Gli investimenti realizzati nell'esercizio sono relativi principalmente ai lavori di realizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale denominata Molo A, inaugurata a maggio 2022, che incrementa la capacità massima dello scalo di 6 milioni di passeggeri, nonché alla prosecuzione dei lavori di ristrutturazione del Terminal 3. Sono stati inoltre avviati i lavori di riqualificazione dell'area di imbarco A31-A52 (ex Molo B) e proseguiti in generale lavori e progettazioni degli investimenti essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Nell'esercizio 2022 è stata redatta la seconda Relazione Annuale Integrata del Gruppo ADR, un documento che ambisce ad offrire 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.

Il documento, redatto su base volontaria, offre una rappresentazione integrata e completa del valore generato e potenziale di ADR, delle opportunità di connettività per Roma, l'Italia e il Mediterraneo con l'obiettivo di garantire eccellenza operativa, centralità ai clienti e un modello di aeroporto intelligente e sostenibile rafforzando il concetto di Careport e coerentemente con gli orientamenti strategici del Gruppo.

La struttura della Relazione Annuale Integrata si compone della Relazione sulla Gestione, integrata con la Dichiarazione Non Finanziaria ("DNF"), ai sensi del D.Lgs. 254/2016; del Bilancio Consolidato al 31.12.2022; del Bilancio d'Esercizio di ADR S.p.A. al 31.12.2022 e 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 sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale costi pluriennali (impianto, ampliamento, ricerca e sviluppo, pubblicità e avviamento) per i quali il Collegio Sindacale debba esprimere il proprio consenso;
- il Progetto di Bilancio, così come è stato redatto, corrisponde e risulta coerente con i fatti e le informazioni di cui il Collegio Sindacale è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali e dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio;
- i principi contabili e i criteri di valutazione sono riportati nelle Note Illustrative.

Come meglio illustrato nella relazione sulla gestione, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio in base al presupposto della continuità aziendale.

In merito Vi rappresentiamo che le note al bilancio e la relazione sulla gestione illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione economica.

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 2022, 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 2021, si segnala, per l'intero esercizio, l'inclusione nel perimetro di consolidamento delle società Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.ar.l., il cui controllo è stato acquisito in data 1° luglio 2021 e, quindi, consolidate nel 2021 a partire dal secondo semestre. Inoltre, si ricorda che la società ADR Ingegneria S.p.A. è divenuta operativa dal 1° marzo 2021, in conseguenza dell'affitto del ramo d'azienda di Spea Engineering S.p.A., società specializzata nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale. In data 28 giugno 2022 è stata costituita la nuova società UrbanV S.p.A., partecipata da ADR al 60%, che si occuperà di attività relative al settore dell'Advanced Air Mobility (AAM) e dell'Urban Air Mobility (UAM). Tale partecipazione è stata classificata tra le imprese a controllo congiunto (joint venture) e pertanto valutata con il metodo del patrimonio netto.

Vi rappresentiamo che KPMG S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 23 marzo 2023, 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 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa rispettivamente del Gruppo ADR e di Aeroporti di Roma S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38. Con riferimento a tali relazioni, il Collegio Sindacale segnala che KPMG ha evidenziato gli elementi alla base del giudizio di revisione, gli aspetti chiave della revisione contabile e le procedure conseguentemente attivate. Nella Relazione aggiuntiva la KPMG ha dichiarato, ai sensi dell'art. 6 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 consolida-

to 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:

### Rapporto concessorio

ADR ha, come oggetto sociale, la costruzione e la gestione 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 città di Roma affidata alla Società con L. 10 novembre 1973 n. 755.

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

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

La scadenza della concessione fissata al 30 giugno 2044 - ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-quater della L. 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998 - è stata prorogata ope legis al 30 giugno 2046 in virtù dell'articolo 202, comma 1-bis del D.L. 19 maggio 2020, n.34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

La L. n. 755/1973 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D.Lgs. n. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti.

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

Il D.L. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio.

Sulla base dei principi contabili internazionali applicabili alle imprese che operano in regime di concessione, ed in particolare sulla base del criterio interpretativo IFRIC12, si ricorda che ADR iscrive tra le Attività immateriali i cosiddetti "Diritti concessori" che rappresentano, 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 include il fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del concedente, al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie, costituite dall'ammontare relativo al cosiddetto "diritto di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale. I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della concessione (30 giugno 2046).

### 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 2022 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici ai sensi della norma citata. Si segnala, inoltre, che nel 2022 la Capogruppo ADR ha incassato il credito per contributo pubblico per il ristoro del danno Covid di importo pari a 219.237 mila euro, già iscritto nel bilancio 2021 e relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo - 30 giugno 2020. Tale misura rientra nei cd. "regimi di aiuti".

### 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

Abbiamo vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Nel corso del 2022 il Collegio si è riunito n. 12 volte, ha partecipato a n. 1 Assemblea degli Azionisti e a n. 11 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).

A seguito di tale attività, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della Legge e dello Statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Eventuali conflitti di interesse, per quanto risulta al Collegio Sindacale, sono stati dichiarati ai sensi di Legge.

Abbiamo acquisito dagli Amministratori e dagli Organi Direttivi informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato la struttura dell'*Internal Audit* e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e non sono emerse criticità, rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione, che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo e abbiamo avuto scambi di informativa con gli organi di controllo delle società controllate da ADR. Da questi scambi non sono emersi fatti o circostanze meritevoli di essere portati alla Vostra attenzione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e sul suo concreto funzionamento, anche tramite la raccolta di

informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

Nel corso del 2022 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 28 aprile 2022 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.

### **Codici 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,**

anche in considerazione delle risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile contenute nell'apposita relazione di revisione del Bilancio, il Collegio propone all'Assemblea di approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 così come redatto dagli Amministratori. Il Collegio concorda circa la proposta di portare a nuovo l'utile dell'esercizio pari a euro 30.740.510.

#### **Per il Collegio Sindacale**

Il Presidente

Dott. Giuseppe Cosimo Tolone

**Roma, 27 marzo 2023**

# Delibera dell'Assem- blea

Deliberazioni dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 20 aprile 2023

402



# Delibera dell'Assem- blea ordinaria degli Azio- nisti del 20 aprile 2023

# Deliberazioni dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 20 aprile 2023

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato di:

- approvare il Bilancio dell'esercizio 2022, che evidenzia un utile dell'esercizio di euro 30.740.509,89, con tutti i documenti di cui si correda;
- di portare a nuovo l'utile dell'esercizio pari a euro 30.740.509,89.