

# RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA 2025



# Mappa dei contenuti

Relazione sulla Gestione	4
Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025	234
Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025	320
Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti	396

# Relazione sulla gestione

<b>Lettera agli stakeholder</b>	<b>8</b>		
<b>1. Overview</b>	<b>14</b>		
1.1 Highlights finanziari e di sostenibilità 2025	16		
1.2 Il sistema aeroportuale romano	18		
1.2.1 Certificazioni e premi	20		
1.3 Mission e Vision	26		
<b>2. Strategia e modello di business</b>	<b>28</b>		
2.1 Strategia e obiettivi	29		
2.1.1 Premessa	29		
2.1.2 Strategic Roadmap 2025-2028	30		
2.1.3 Il nostro futuro	33		
2.2 Il modello di business	38		
2.3 Concessione aeroportuale	41		
<b>3. Rischi e opportunità</b>	<b>44</b>		
3.1 Il Sistema di gestione dei rischi	46		
3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo	48		
<b>4. Governance, integrità ed etica di business</b>	<b>54</b>		
4.1 Struttura del Gruppo	55		
4.2 Modello di Governance	56		
4.3 Management	59		
4.4 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo	61		
		<b>5. Performance 2025</b>	<b>62</b>
		5.1 Attività di business	63
		5.1.1 Aviation	63
		5.1.2 Commercial	72
		5.1.3 Infrastrutture	77
		5.1.4 Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento	78
		5.2 Performance economico, patrimoniale e finanziaria	80
		5.2.1 Premessa	80
		5.2.2 Gestione economica consolidata	80
		5.2.3 Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata	83
		5.2.4 Andamento economico e finanziario ADR S.p.A.	89
		5.2.5 Indicatori alternativi di performance	94
		5.3 Asset e investimenti	97
		5.3.1 Investimenti del Gruppo ADR	97
		5.4 Innovazione	98
		5.4.1 Modello di Open Innovation	98
		5.4.2 Progetti innovativi	99
		5.5 Partnership	101
		5.5.1 Associazioni aziendali	101
		5.5.2 Partnership Industriali	102
		5.5.3 Partnership Istituzionali, Culturali, Territoriali e CSR	103
		5.6 Finanza Sostenibile	108
		5.6.1 Quadro strategico	108
		5.6.2 Sustainability-Linked Financing Framework	108
		5.6.3 Sustainability-Linked Bond	109
		5.6.4 Relazione della Società di Revisione sul Progress Report relativo ai Sustainability-linked Bond	115
		5.6.5 Revolving Credit Facility	118
		5.6.6 Green Financing Framework e Green Bond	118
		<b>6. Rendicontazione di sostenibilità</b>	<b>122</b>
		6.1 Informazioni generali	123
		6.1.1 Base per l'informativa di sostenibilità e accounting policy	123
		6.1.2 Strategia e modello di business	124
		6.1.3 Governance	127
		6.1.4 L'analisi di doppia materialità	130
		6.2 Informazioni di carattere ambientale	132
		6.2.1 Cambiamenti climatici	132
		6.2.2 Qualità dell'aria	142
		6.2.3 Economia circolare	145
		6.2.4 Tassonomia UE	152
		6.3 Informazioni di carattere sociale	163
		6.3.1 Forza lavoro propria	163
		6.3.2 Lavoratori nella catena del valore	176
		6.3.3 Comunità interessate	178
		6.3.4 Consumatori e utilizzatori finali	187
		6.4 Informazioni sulla governance	196
		6.4.1 Condotta del business	196
		6.5 Allegati tecnici	206
		6.6 Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione di Sostenibilità	222
		<b>7. Eventi successivi</b>	<b>226</b>
		<b>8. Prevedibile evoluzione della gestione</b>	<b>230</b>
		<b>9. Proposta all'Assemblea degli Azionisti</b>	<b>232</b>



Solar Farm

# Relazione sulla gestione

# Lettera agli Stakeholder

Il 2025 è stato per Aeroporti di Roma un anno di consolidamento nel percorso di sviluppo della connettività ad alto valore aggiunto per il Paese, caratterizzato da elevati standard di eccellenza e da servizi sempre più allineati ai migliori riferimenti globali. Questo risultato conferma il ruolo strategico svolto da ADR a servizio della nazione e rafforza le basi per proseguire con determinazione in questa direzione anche nel medio-lungo periodo, in una prospettiva di progresso sostenibile e di maggiore competitività per l'intero sistema Italia.

La celebrazione del **65° anniversario dell'aeroporto "Leonardo da Vinci"**, il 31 ottobre, alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, è stata un'ulteriore occasione per ribadire la rilevanza strategica dello scalo nel collegare l'Italia al mondo, contribuendo ad assicurare al Paese un posizionamento geopolitico rilevante e supportandone lo sviluppo socio-economico. La cerimonia ha offerto l'occasione di ripercorrere l'evoluzione dello scalo di Roma Fiumicino, divenuto un hub internazionale riconosciuto a livello globale per qualità dei servizi, efficienza operativa, sostenibilità e capacità di innovazione. All'interno di questo contesto, i risultati di traffico e le performance economiche del 2025 confermano la solidità dell'impostazione strategica del Gruppo e la capacità di generare valore, in una fase di trasformazione del settore, con responsabilità e visione nel rapporto con tutti gli stakeholder.

**Il sistema aeroportuale romano ha superato nel 2025 i 55 milioni di passeggeri, raggiungendo la migliore performance della sua storia.** Un risultato costruito grazie alla continua espansione del network internazionale, all'ingresso di nuove compagnie aeree e al rafforzamento dei mercati a più elevato valore aggiunto. Elementi che hanno consentito di consolidare ulteriormente la centralità di Roma all'interno delle principali rotte globali.

**Roma Fiumicino, cuore del sistema aeroportuale romano, ha raggiunto per la prima volta nella sua storia i 51,3 milioni di passeggeri in un solo anno,** con una crescita del 4% rispetto all'anno precedente e del 18% rispetto al 2019, affermandosi come uno degli hub più dinamici in Europa e come gateway globale per i flussi

turistici e di business verso l'Italia. L'anno ha registrato picchi operativi di particolare rilievo: oltre 182 mila passeggeri transitati in un solo giorno e un record mensile in agosto con quasi 5,2 milioni di viaggiatori. I volumi di traffico internazionale, traino della crescita passeggeri, hanno registrato un incremento del 6% sul 2024, sostenuti in particolare dall'ottima performance del lungo raggio che ha beneficiato della forte domanda verso Nord America, Medio Oriente, Africa ed Estremo Oriente. Determinante è stato il contributo delle compagnie internazionali, che hanno trasportato quasi 39 milioni di passeggeri, in aumento del 7% rispetto al 2024, rafforzando la capacità dello scalo di attrarre investimenti e nuove opportunità di connettività. Il traffico verso il Nord America ha continuato a rappresentare uno dei principali motori di sviluppo, con un'offerta che, nei mesi estivi, ha raggiunto fino a 40 partenze giornaliere verso 18 aeroporti e con l'apertura di nuove rotte dirette – come Minneapolis, Denver, Miami e Los Angeles – da parte di vettori statunitensi e internazionali. In parallelo, anche i mercati asiatici e mediorientali hanno registrato una crescita significativa, sostenuta sia dall'aumento della domanda leisure sia dalla ripresa dei flussi business che hanno bilanciato la contrazione, di circa il 2%, del traffico domestico. L'area UE si è confermata il principale mercato del "Leonardo da Vinci", con 23,7 milioni di viaggiatori e un incremento del 4% sul 2024. L'anno è stato anche caratterizzato dall'ingresso di sei nuove compagnie aeree e dall'attivazione di oltre 30 nuovi collegamenti, di cui 12 verso destinazioni non precedentemente servite dal sistema, come Mauritius, Tbilisi, Zadar e Saragozza, ampliando ulteriormente la rete che oggi comprende quasi 100 vettori, 80 Paesi collegati e oltre 240 destinazioni raggiungibili direttamente.

**Lo scalo "G.B. Pastine" di Ciampino ha movimentato quasi 4 milioni di passeggeri, con una crescita del 3% rispetto all'anno precedente** e continuando a svolgere un ruolo di riferimento per il traffico point to point, nonostante le limitazioni ai movimenti commerciali.

**Sul fronte merci, il sistema aeroportuale ha registrato una lieve flessione dell'1%.** Nonostante questo, Roma

Fiumicino ha segnato un aumento dell'1% dei volumi movimentati, dimostrando il proprio ruolo strategico di piattaforma logistica di riferimento per il Centro-Sud Italia.

Nel 2025 le attività non aeronautiche hanno registrato un'evoluzione positiva (+7,3% in confronto al 2024), sostenuta sia dalla crescita del traffico sia dall'ampliamento degli spazi dedicati ai servizi per i passeggeri, migliorando la customer experience, grazie ad una maggiore varietà di offerta. Un ruolo significativo è stato svolto anche dai nuovi sviluppi di lounge passeggeri, che hanno consentito di elevare ulteriormente la qualità dell'accoglienza e il livello di comfort, rispondendo alle esigenze di un'utenza sempre più eterogenea e internazionale. Anche i parcheggi aeroportuali sono stati interessati da interventi di ampliamento della disponibilità di stalli offerti, con il miglioramento dell'esperienza complessiva attraverso una maggiore digitalizzazione dei servizi.

Il Gruppo ADR chiude l'esercizio 2025 con un margine operativo lordo positivo per 712,8 milioni di euro (629,1 milioni di euro nell'esercizio a confronto) e con un utile netto di 273,1 milioni di euro rispetto ai 299,2 milioni di euro del 2024. L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2025 si è attestato a circa 2,1 miliardi di euro, con un rapporto tra indebitamento finanziario netto ed EBITDA di circa 3,0x. I rating creditizi della società sono tutti investment grade. Gli investimenti sono ammontati a 394 milioni di euro, in aumento del 18% rispetto al 2024, per l'ampliamento e il potenziamento delle infrastrutture. Le analisi di conformità delle attività economiche alla Tassonomia Europea per le Attività Sostenibili mostrano anche nel 2025 un forte allineamento del Gruppo ADR agli obiettivi di mitigazione del cambiamento climatico. In particolare, il 79% del fatturato e il 73% degli investimenti sono riferiti ad attività allineate alla Tassonomia.

Gli interventi di rinnovamento dei terminal dello scalo di Fiumicino hanno registrato significativi progressi, con rilasci operativi che hanno accompagnato la crescita costante dei volumi di traffico.

In particolare, **è stato completato il programma di ri-**

**qualificazione del Terminal 3, il più grande e complesso intervento normativo e funzionale mai affrontato da ADR su un'infrastruttura operativa,** inaugurato a maggio 2025 alla presenza del Vicepresidente del Consiglio dei ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Le aree ristrutturare presentano finiture architettoniche di pregio e spazi più ariosi: nella hall partenze, l'altezza utile è stata incrementata grazie alla modifica dei controsoffitti. Inoltre, sono state rilasciate tre isole check-in rinnovate e, in area arrivi, quattro nuovi nastri bagagli; i controlli di sicurezza sono stati potenziati con macchine RX di tipo C3, che consentono ai passeggeri di mantenere liquidi e dispositivi elettronici all'interno del bagaglio a mano, mentre il layout della frontiera in ingresso è stato riconfigurato per garantire maggiori spazi di accodamento e linee aggiuntive con e-gates.

Al Terminal 1, è stato reso operativo il secondo varco di uscita dalla sala riconsegna bagagli, riducendo i tempi di percorrenza e permettendo a circa il 50% dei passeggeri senza bagaglio da stiva di uscire rapidamente lungo il flusso naturale dei pontili e degli arrivi remoti, verso le porte esterne del Terminal, oltre all'incremento dei servizi commerciali e al restyling delle finiture. Proseguono poi le opere di ammodernamento dell'area di imbarco A1-A10 (ex Molo D). Nel corso del 2025, i lavori hanno interessato tutte le quote del molo, con l'inserimento di sei nuove gate remote, l'ampliamento degli spazi commerciali e il potenziamento degli impianti, al fine di rendere l'infrastruttura pronta per la stagione summer 2027 e migliorare la qualità percepita dai passeggeri. **Tutti gli interventi realizzati e in corso seguono i principi di sostenibilità e innovazione, con soluzioni progettuali finalizzate all'ottenimento o al mantenimento di certificazioni ambientali:** in particolare, il Molo ex B, ha conseguito nel 2025 la certificazione LEED livello Platinum ed il Terminal 3 ha conseguito il livello Platinum del protocollo "GBC Historic Building - Edifici storici" per la prima volta applicato ad un terminal aeroportuale.

Per quanto riguarda le infrastrutture al di fuori dei terminal, i piazzali di sosta sono stati riconfigurati per ospi-

tare due stand per aeromobili di classe E, tipici delle rotte di lungo raggio, segmento che ha registrato una crescita significativa negli ultimi anni.

La Solar Farm di pista 3, inaugurata il 20 gennaio 2025 alla presenza, tra gli altri, del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, rappresenta un punto di riferimento nella transizione energetica dello scalo. L'impianto, tra i più grandi realizzati all'interno di un confine aeroportuale, è composto da circa 55.000 pannelli fotovoltaici distribuiti su 340.000 mq, eroga una potenza di 22 MWp e ha prodotto, nel corso del suo primo anno di attività, 30 GWh di energia rinnovabile. Parallelamente, proseguono i lavori per le pensiline fotovoltaiche del parcheggio lunga sosta: 3,9 MWp sono già operativi, mentre il completamento, previsto nel 2026, porterà la capacità totale a 5,6 MWp. Tra le novità del 2025, ADR ha inaugurato il progetto PIONEER, realizzato con ENEL X, un sistema innovativo di accumulo elettrochimico che utilizza batterie second-life provenienti dal settore automobilistico per immagazzinare l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici e renderla disponibile nei momenti di picco, consolidando la strategia di transizione energetica dello scalo.

Nel settore della mobilità, ADR ha ulteriormente sviluppato le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, con oltre 550 punti già installati e circa 1.000 ulteriori previsti entro il 2028, destinati a handler, personale aeroportuale, passeggeri e accompagnatori.

Anche lo sviluppo di nuovi spazi ha registrato progressi significativi. Prosegue la costruzione dell'edificio "Open", con una superficie complessiva superiore a 16.000 mq e direttamente collegata al Terminal 1 e al parcheggio multipiano A. L'opera, la cui apertura è prevista nel primo semestre del 2026, ospiterà uffici, sale riunioni, aree comuni e spazi break, destinata a operatori aeroportuali, tra cui, compagnie aeree, handler e altri prestatori di servizi. Il progetto, concepito secondo principi di sostenibilità e innovazione, ha l'obiettivo di ottenere la certificazione LEED Gold.

Prosegue il **percorso di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 del Gruppo ADR, sostenuto dall'entrata in**

**esercizio dei nuovi impianti fotovoltaici e dei sistemi di accumulo energetico.** L'aumento della quota di energia elettrica rinnovabile, che nel 2025 raggiunge il 55% del consumo totale, rappresenta uno dei principali driver di questo andamento positivo. Parallelamente, migliorano ulteriormente anche gli indicatori di efficienza energetica. All'aeroporto di Fiumicino, il consumo energetico per passeggero scende nel 2025 a circa 5,1 kWh/(mq\*Mpax), confermando una riduzione costante nel tempo e segnando un progresso significativo rispetto al 2019 (-34%) e riflette l'efficacia degli interventi di ottimizzazione degli impianti e l'adozione di soluzioni tecnologiche più efficienti.

Anche nel 2025 Aeroporti di Roma ha contribuito alla **promozione della transizione sostenibile del trasporto aereo attraverso la Fondazione PACTA (Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo)** che oggi conta 19 aderenti tra imprese, istituzioni e università, ha continuato a svolgere attività di ricerca scientifica e policy, elaborando proposte per la diffusione dei SAF, lo sviluppo dello storage elettrico aeroportuale e l'intermodalità sostenibile. L'anno è stato caratterizzato da iniziative istituzionali e di advocacy con proposte legislative nazionali ed europee; inoltre, si sono svolte specifiche tavole rotonde con rappresentanti del Parlamento, un convegno ospitato dal Parlamento Europeo a Bruxelles sul futuro sostenibile dell'aviazione europea e il 4° Congresso Annuale, al quale hanno partecipato rappresentanti delle istituzioni e i vertici delle autorità ed enti del settore.

Il ruolo di ADR come riferimento nel campo della sostenibilità è stato ulteriormente ribadito nel 2025 con il terzo premio consecutivo di *World Finance* come "Most Sustainable Company in the Airport Industry". Un riconoscimento che valorizza non solo gli investimenti nelle infrastrutture a minore impatto ambientale, ma anche l'adozione di strumenti finanziari orientati agli obiettivi climatici, come i Sustainability Linked Bond, che rendono il traguardo Net Zero 2030 parte integrante e strutturale della strategia aziendale.

**Le circa 4.500 Persone del Gruppo Aeroporti di Roma hanno continuato a rappresentare la leva fonamen-**

**tale dei progressi del Gruppo**, sostenuti da un assetto organizzativo rafforzato e maggiormente allineato alle priorità strategiche. In linea con la People Strategy, ADR ha proseguito gli investimenti nella crescita e nel benessere dei dipendenti, potenziando i programmi di sviluppo e ampliando le competenze attraverso iniziative dedicate alla leadership, alla trasformazione digitale, alla sostenibilità e alle lingue. Le attività formative hanno coinvolto l'intera popolazione aziendale, con una media di circa 24 ore di formazione per persona. Parallelamente, è stato definito l'accordo per la **stabilizzazione di 243 lavoratori**, a conferma dell'impegno del Gruppo nel garantire continuità occupazionale.

Sui temi di diversità, equità e inclusione è proseguito il percorso intrapreso. Il 2025 ha visto il mantenimento della Certificazione UNI/PdR 125:2022 e iniziative mirate tra cui *Linguaggio del Rispetto e CrossGenerations*. Nato alla fine del 2024, è entrato nel pieno delle attività l'Employee Resource Group con focus sull'ascolto e sul benessere organizzativo. Infine, sono state potenziate le misure di welfare e people care – inclusa l'iniziativa #ADRforMOMMY – a sostegno della genitorialità, della cura familiare e dell'equilibrio vita-lavoro.

**La qualità dei servizi ai passeggeri e dell'operatività di ADR sono state riconosciute a livello internazionale attraverso numerose certificazioni e premi conferiti dai principali organismi del settore**, tra cui Skytrax e ACI. Skytrax ha nuovamente premiato Fiumicino con la prestigiosa **certificazione 5-Star Airport**, rinnovata dopo l'audit svolto nel 2025, ha attribuito allo scalo il titolo di **Best Airport in Southern Europe** e ha inserito per la prima volta nella **Top Ten dei migliori aeroporti del mondo** il "Leonardo da Vinci", direttamente all'ottava posizione. Nello stesso anno, Ciampino ha ottenuto per la prima volta la **certificazione 4Star Regional Airport**, a evidenza dell'attenzione crescente alla qualità dei servizi offerti in entrambi gli scali. Anche ACI Europe ha ribadito l'eccellenza dello scalo romano assegnando a Fiumicino il **Best Airport Award** nella categoria oltre 40 milioni di passeggeri, riconoscimento che porta a sette vittorie negli ultimi otto anni. ACI World, da parte sua, attraverso le valutazioni dei passeggeri

raccolte nell'ambito dell'Airport Service Quality – Customer Experience Awards 2025, ha confermato gli scali romani ai vertici europei per la qualità dei servizi offerti nella loro categoria: Fiumicino per il nono anno consecutivo e Ciampino per il terzo anno consecutivo. A questi premi si aggiungono gli **Airport Honour Awards**, in cui ADR si è distinta in tre aree fondamentali: **Equity, Diversity & Inclusion, Airport Security e Airport of the Year**, attestando la visione olistica del Gruppo nei temi operativi, sociali e di customer experience. Il percorso di trasformazione digitale è stato ulteriormente valorizzato con l'**ACI Europe Digital Transformation Award**, che premia l'impegno di ADR nell'adozione di tecnologie avanzate per rendere più fluido, efficiente e innovativo il viaggio dei passeggeri.

L'impegno del Gruppo sul tema dell'accessibilità ha trovato un riconoscimento concreto: nel marzo 2025 gli aeroporti di **Fiumicino e Ciampino** hanno conseguito il **secondo livello dell'Accessibility Enhancement Accreditation (AEA)**, programma che certifica la qualità dell'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi per persone con disabilità e ridotta mobilità. Tale percorso ha portato, all'inizio del 2026, alla **conferma del terzo ed ultimo livello della certificazione**, ulteriore prova della volontà di ADR di garantire un'esperienza aeroportuale pienamente inclusiva.

Nel 2025 **l'ecosistema di innovazione di ADR si è ampliato ulteriormente, grazie al lancio della quarta "Call4Startups"**, che ha attirato 401 proposte da 354 startup provenienti da oltre 50 Paesi. Da questa selezione sono nati 7 progetti pilota oggi in sperimentazione, dedicati a robotica autonoma, Intelligenza Artificiale per cantieri e BIM, ispezioni digitalizzate e soluzioni avanzate per sostenibilità e comunicazione. Il coinvolgimento interno è proseguito con la seconda edizione dell'ADR Hangar Program, che ha generato 55 idee presentate da 230 colleghi delle diverse società del Gruppo, trasformate in progettualità orientate al miglioramento operativo e all'innovazione dei servizi. La collaborazione internazionale all'interno del network Airports for Innovation ha portato alla selezione di cinque soluzioni globali, con due progetti già in test negli scali romani: una piatta-

forma AI per l'analisi meteo in tempo reale e un sistema di navigazione indoor basato su tecnologia LiDAR dedicato all'accessibilità. Nel complesso, il 2025 ha visto 9 progetti innovativi attivi, confermando il ruolo di ADR come piattaforma di sperimentazione per tecnologie ad alto potenziale nel settore aeroportuale.

**ADR ha proseguito il proprio impegno nella promozione della cultura, trasformando gli scali in spazi capaci di accogliere arte, musica e creatività, mettendo al centro il patrimonio italiano e il legame con il territorio.** La programmazione culturale dell'anno ha visto il consolidarsi di prestigiose collaborazioni e l'arrivo di nuove installazioni che contribuiscono a rendere l'esperienza aeroportuale più evocativa e inclusiva. Tra le iniziative più rilevanti figurano le partnership continuative con Accademia Nazionale di Santa Cecilia, Teatro dell'Opera di Roma, che hanno portato negli scali concerti, interventi musicali e la collaborazione con il Parco Archeologico di Ostia Antica, con l'esposizione "Uomini e dei a Ostia antica", e con il Museo Nazionale Etrusco di Villa Giulia, che ha rinnovato l'allestimento "Etruschi per l'eternità" nell'area arrivi del Terminal 1. Il 2025 ha visto anche l'introduzione di nuove opere di grande impatto visivo, tra cui "Apparato Circolatorio. Sei cuori, un solo battito" di Jago, la scultura luminosa "Leonardo, Uomo illuminato" di Marco Lodola, la monumentale "Grande Folla n.1" di Giò Pomodoro e i progetti fotografici di Davide Bramante dedicati a Roma e al Giubileo. A queste si affiancano le installazioni già presenti, come "Getto di Luce" di Helidon Xhixha e "Master of Mistakes" di Daniele Sigalot, che continuano a caratterizzare gli spazi del Terminal 1.

Nel 2025 ADR ha continuato il **dialogo con i territori in azioni concrete, coniugando mobilità sostenibile, tutela ambientale e inclusione.** A gennaio è stata aperta al pubblico la pista ciclabile "Pedalaria" di circa 4 km che collega lo scalo "Leonardo da Vinci" al Comune di Fiumicino: un tracciato che unisce terminal e uffici aeroportuali con il centro abitato di Fiumicino, attraversa aree di pregio archeologico e naturalistico e offre un'alternativa all'auto valorizzando l'area.

**L'impegno sociale ha coinvolto una rete di realtà del**

**terzo settore**, con progetti dedicati a ragazzi con disabilità, giovani in condizioni di fragilità e persone anziane, oltre al sostegno ad associazioni sportive radicate sul territorio per promuovere benessere, inclusione e partecipazione. La Newton Rome ha ampliato portata e pubblico: nel solo 2025 ha raggiunto circa 100 classi e 2.000 studenti per un totale di 2.500 studenti coinvolti dall'apertura, adattando i moduli anche alle classi più giovani e prevedendo attività aperte a un'audience più ampia.

In tema di parità di genere, ADR ha sostenuto percorsi di empowerment femminile — come il progetto di canoa per donne reduci da tumore, "Rosaremo" — e attività educative rivolte a ragazze e ragazzi sulla prevenzione della violenza; gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono Punti Viola, con personale formato a fornire un primo orientamento e informazioni sulle tutele disponibili. Il progetto di donazione dei liquidi non ammessi nel bagaglio a mano ha avuto il ruolo di coniugare circolarità e solidarietà: i passeggeri possono donare i prodotti non ammessi ai controlli (come profumi o gel), destinati a persone in difficoltà, con oltre 22.000 articoli recuperati nell'anno a Fiumicino e Ciampino. Inoltre, sono proseguite le donazioni di arredi in buone condizioni a enti meritevoli e con Legambiente, il secondo Beach Clean-up (maggio 2025) ha coinvolto 150 persone di ADR sulla spiaggia di Coccia di Morto, rimuovendo oltre una tonnellata di rifiuti e rafforzando la cultura della responsabilità condivisa.

Anche nel 2025 ADR ha proseguito il monitoraggio degli effetti economici e occupazionali derivanti dalla presenza degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, attraverso uno studio ad hoc che ha evidenziato che le attività degli aeroporti generano impatti diretti, indiretti e indotti, per un valore aggiunto generato crescente, oggi pari a 31,3 miliardi di euro, con la creazione di più di 590 mila posti di lavoro, evidenziando un trend di crescita rispetto al 2024.

Guardando al futuro, Aeroporti di Roma sta entrando in una nuova fase del proprio percorso di crescita, orientata a un modello di sviluppo sostenibile e integrato con il territorio, capace di rispondere in modo efficace alla

forte espansione del traffico registrata negli ultimi anni. Con il superamento, avvenuto nel 2025, dei **50 milioni di passeggeri** - risultato raggiunto con quattro anni di anticipo rispetto alle previsioni post pandemiche - è proseguito il dialogo con le istituzioni nazionali e locali sul **nuovo Piano di Sviluppo**, attualmente in fase di valutazione, che prevede **9 miliardi di investimenti autofinanziati**, di cui 4 dedicati all'ammodernamento delle infrastrutture esistenti e 5 alla realizzazione di nuove opere. **Il progetto si fonda su un approccio sostenibile: minimizza il consumo di suolo e concentra l'espansione del sistema dei terminal nell'area est dell'attuale sedime con interventi di tutela ambientale e paesaggistica di grande rilevanza.** Tra gli elementi chiave figurano il nuovo Terminal Est di 350.000 m<sup>2</sup> con 76 gate (di cui 44 con pontile), la dotazione complessiva di 182 piazzole per aeromobili e un **nuovo sistema piste che garantirà una riduzione dell'80% del rumore sulle zone abitate**, grazie allo spostamento del baricentro opera-

tivo lontano dai centri urbani. Contestualmente, il progetto prevede la **restituzione alla comunità di oltre 85 ettari dell'area di interesse archeologico dei porti imperiali**, destinati a diventare un grande parco pubblico connesso al territorio di Fiumicino.

Interamente autofinanziato da ADR, il Piano genererà benefici socioeconomici significativi: secondo lo studio condotto dall'Università Luiss, attiverà **circa 70 miliardi di euro** di valore aggiunto entro il 2046 e fino a **300.000 posti di lavoro** stabili lungo la filiera, tra effetti diretti, indiretti e indotti, di cui oltre 67.000 nel Lazio e oltre 13.000 solo nel comune di Fiumicino.

In questa prospettiva, il **2025 ha rappresentato un passaggio cruciale: un anno in cui ADR guarda avanti con impegno, responsabilità e una visione di lungo periodo**, in stretta collaborazione con le istituzioni, affinché il nuovo Piano di Sviluppo possa essere approvato e realizzato quanto prima a beneficio dell'Italia e del suo principale hub aeroportuale.

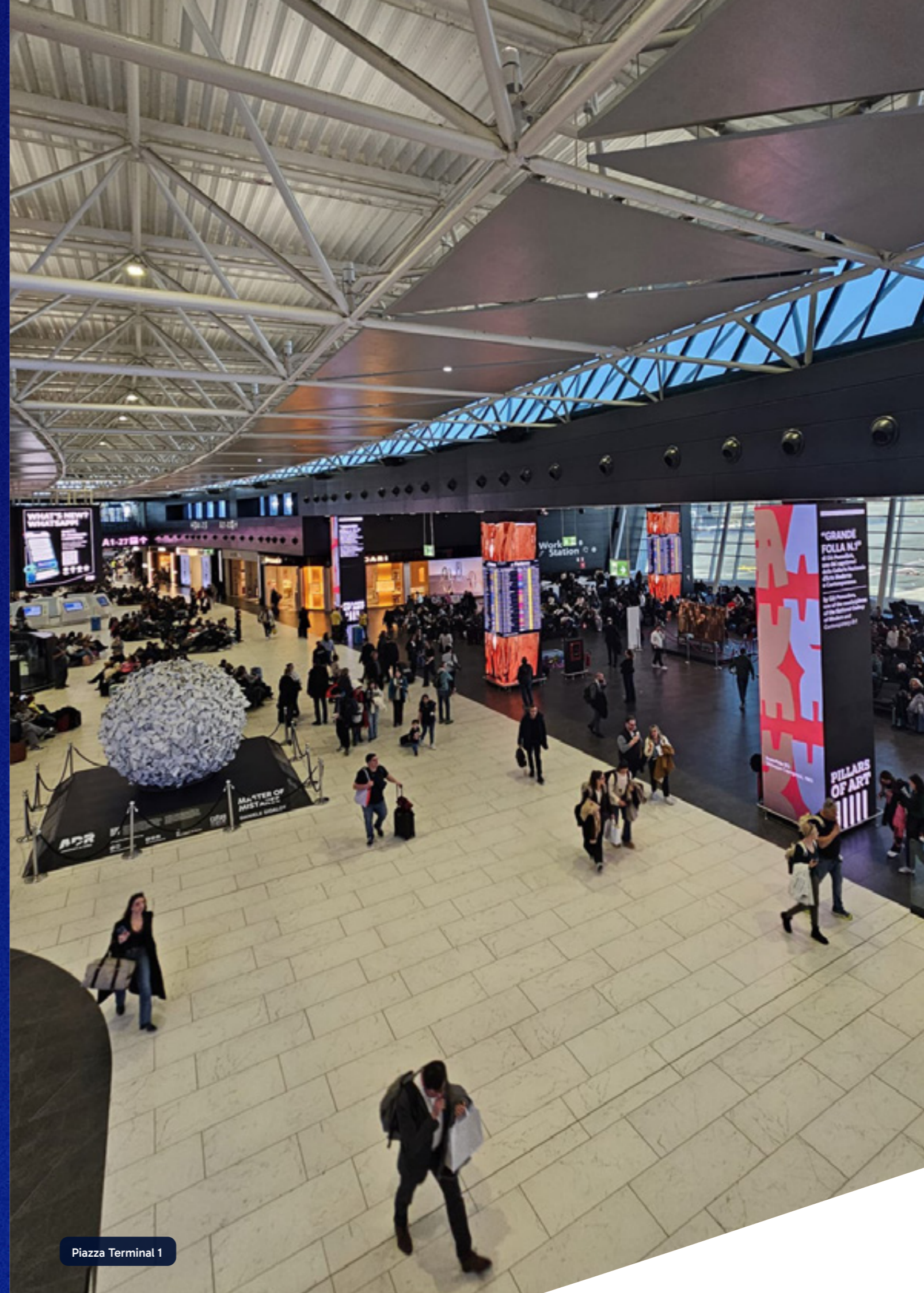


IL PRESIDENTE  
Vincenzo Nunziata



L'AMMINISTRATORE DELEGATO  
Marco Troncone

# 1. Overview



# 1.1 Highlights finanziari e di sostenibilità 2025

Gli highlights finanziari e di sostenibilità 2025 del Gruppo ADR

	UdM	Indicatori	2025	2024	Δ vs 2024
Business	n.	Totale passeggeri	55.294.261	53.065.540	4,2%
	n.	Totale movimenti aerei	365.121	358.026	2,0%
	Score	Soddisfazione dei clienti (ACI) <sup>1,2</sup>	4,64	4,61	0,7%
Economic	€/mln	Totale Ricavi	1.455,6	1.309,0	11,2%
	€/mln	di cui: Ricavi da gestione aeroportuale	1.175,4	1.066,1	10,3%
	€/mln	Costi operativi netti	742,8	679,4	9,3%
	€/mln	EBITDA	712,8	629,1	13,3%
	€/mln	Utile dell'esercizio di competenza del Gruppo	+273,1	+299,2	-8,7%
	€/mln	Investimenti	394,0	333,6	18,1%
	€/mln	Liquidità	556,3	599,5	-7,2%
Environment	ton	Emissioni CO <sub>2</sub> (Scope 1 e 2 - Market Based)	48.876,8	63.756,7	-23,3%
	ton	Emissioni CO <sub>2</sub> (Scope 3) <sup>3</sup>	912.013,5	894.223,2	2,0%
	kWh/(Mpax*mq)	Intensità dei consumi di energia elettrica <sup>4</sup>	5,1	5,2	-1,8%
	%	Investimenti allineati alla Tassonomia UE	73,0	77,4	-4,4 p.p.
Social	indice	Tasso di infortuni sul lavoro	9,6	10,2	-5,9%
	n.	Numero totale di dipendenti <sup>5</sup>	4.445	4.213	5,5%
	%	Percentuale di dipendenti donna	41,6	40,8	0,8 p.p.
	%	Percentuale di donne in posizioni manageriali	34,1	34,1	-
	n.	Posti di lavoro generati	592.910	540.467	9,7%

<sup>1</sup>Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente).

<sup>2</sup>Dati relativi al solo aeroporto di Fiumicino.

<sup>3</sup>Al netto delle emissioni di Scope 3 della categoria "Cruise".

<sup>4</sup>Dati relativi al solo aeroporto di Fiumicino.

<sup>5</sup>Numero di dipendenti al 31/12/2025.

## 1.2 Il sistema aeroportuale romano

Il sistema aeroportuale romano è costituito da due distinti aeroporti: il “Leonardo Da Vinci” di Roma-Fiumicino (FCO) e il “G.B. Pastine” di Roma-Ciampino (CIA). Entrambe le infrastrutture sono gestite Aeroporti di Roma S.p.A. (“ADR” o la “Società”), sulla base di un rapporto concessorio con l’Ente Nazionale Aviazione Civile (“ENAC”), autorità italiana dell’aviazione civile.

Lo scalo di Fiumicino è tra i più importanti scali europei per numero di passeggeri, beneficiando di una vasta area di attrazione di traffico sul territorio nazionale e di un

elevato grado di connettività con le principali destinazioni europee e internazionali.

L’aeroporto di Roma-Ciampino possiede, invece, le caratteristiche tipiche dei “secondary airport” con un traffico essenzialmente correlato ai voli “low cost” e di Aviazione Generale.

Entrambi gli aeroporti beneficiano della rilevanza internazionale di cui gode la città di Roma, certamente tra le più importanti mete turistiche e culturali del mondo.



Hall partenze Terminal 3

### Il sistema aeroportuale romano, Aeroporto di Roma Fiumicino



### Il sistema aeroportuale romano, Aeroporto di Roma Ciampino



## 1.2.1 CERTIFICAZIONI E PREMI

### I certificati di eccellenza del Gruppo ADR conseguiti al 2025

Tra i principali enti che certificano gli aeroporti ci sono:



- Skytrax, organizzazione con sede nel Regno Unito che si occupa di ricerca sul trasporto aereo internazionale. Skytrax fornisce una classifica delle prestazioni e un benchmarking nel settore aereo e aeroportuale;
- ACI World (Airports Council International), che rappresenta più di 2.000 aeroporti in oltre 180 Paesi e misura la qualità dei servizi aeroportuali (Airport Service Quality, ASQ), tramite statistiche e linee guida per gli aeroporti. ACI World è il punto di riferimento internazionale per gli aeroporti, coordinando politiche, standard e innovazioni a livello globale. ACI Europe è la sezione regionale europea di ACI World, e rappresenta gli aeroporti del continente europeo e

alcune aree limitrofe. Mentre ACI World ha un mandato globale, ACI Europe si concentra sulle politiche, regolamentazioni e sfide specifiche dell'Europa.

- L'ASQ è un sondaggio internazionale sulla soddisfazione della clientela, condotto dall'ACI World attraverso un questionario standardizzato distribuito ai passeggeri al gate e prima dell'imbarco. Il sondaggio viene effettuato in più di 400 aeroporti in tutto il mondo suddivisi in 110 nazioni. 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).

Si riporta di seguito una differenziazione di certificazioni suddivisa per tipologia: qualità, innovazione e sostenibilità.

#### I Certificati di Qualità

Certificazione	Aeroporto	Descrizione	Anno di conseguimento
 <b>5-Star Airport Skytrax</b>	FCO	Skytrax è un'organizzazione britannica specializzata nella ricerca sul trasporto aereo internazionale, che fornisce classifiche delle prestazioni e benchmark per compagnie aeree e aeroporti. Attraverso il programma Airport Audit & Star Ranking, ispettori indipendenti conducono audit in loco valutando oltre 800 indicatori chiave di performance distribuiti su più di 30 ambiti. Questi includono tutti gli elementi tangibili che contribuiscono a garantire ai passeggeri un'esperienza di servizio eccellente. In seguito all'audit svoltosi a Fiumicino a fine 2022, Skytrax ha conferito all'aeroporto internazionale Leonardo Da Vinci di Fiumicino le prestigiose 5 stelle, ossia il massimo dei punti, secondo aeroporto nell'Unione Europea a poter esibire tale certificato di eccellenza che corona l'impegno dell'azienda a garantire ai suoi passeggeri la migliore esperienza possibile. Dopo un nuovo audit realizzato in loco a marzo 2025, Skytrax ha confermato la valutazione di Fiumicino come aeroporto a 5 stelle. Fiumicino risulta essere il primo aeroporto in Italia e il secondo in tutta l'Unione Europea ad aver ricevuto questo riconoscimento.	2022 2025
 <b>Best Airport in Southern Europe Skytrax</b>	FCO	Nel 2025, nell'ambito di un sondaggio condotto da Skytrax nel quale i clienti hanno l'opportunità di valutare online i servizi che hanno sperimentato in aeroporto, è stato assegnato a Fiumicino il premio come "Best Airport in Southern Europe". La survey di Skytrax raccoglie feedback online dai passeggeri sulle loro esperienze in aeroporto, valutando servizi come check-in, sicurezza, pulizia, comfort, ristorazione, shopping e gestione bagagli. Le risposte vengono raccolte su scale di valutazione standard e poi aggregate per fornire una panoramica dell'esperienza complessiva. I risultati della survey vengono integrati con audit in loco condotti da ispettori indipendenti che assegnano un rating all'aeroporto.	2025
 <b>4-Star Regional Airport Skytrax</b>	CIA	Nel Dicembre 2025, Skytrax, principale società internazionale di rating sui livelli di qualità offerta da compagnie aeree ed aeroporti, ha conferito all'aeroporto di Ciampino le "4 stelle Skytrax". Questa certificazione rappresenta un'ulteriore e concreta dimostrazione dell'impegno costante di ADR nel garantire e certificare l'eccellenza anche dello scalo di Ciampino attraverso il rispetto di standard elevati di qualità.	2025



**Best Airport Award – aeroporti con oltre 25 milioni di passeggeri all'anno**  
ACI Europe

FCO

Il Best Airport Award viene assegnato da ACI Europe agli aeroporti che hanno raggiunto l'eccellenza in diverse discipline, tra cui i servizi, la pulizia, la sicurezza, le strutture, le relazioni con la comunità, la consapevolezza ambientale e il comfort generale. A partire dal 2018 e 2019, ACI Europe assegna il premio "Best Airport Award" all'aeroporto di Fiumicino, nel 2020 è la prima volta nella storia delle rilevazioni ACI che il premio viene attribuito per tre anni consecutivi esclusivamente allo stesso aeroporto. Nel 2022, 2023, 2024 e 2025, il premio è stato assegnato nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri. Nel 2025, per la 7ª volta negli ultimi 8 anni, ADR si è posizionata al primo posto tra gli scali europei, a seguito della valutazione di una giuria di esperti che ha riconosciuto l'impegno dell'azienda nelle operazioni e nella customer experience.

2018  
2019  
2020  
2022  
2023  
2024  
2025

**Best Airport in Europe – categoria > 40 milioni di Passeggeri**  
ACI World

FCO

I voti espressi dai passeggeri nel questionario ASQ hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi, per ben otto volte consecutive (dal 2017 al 2024), in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei con più di 40 milioni di passeggeri all'anno.

2017  
2018  
2019  
2020  
2021  
2022  
2023  
2024

**DIRECTOR GENERAL'S ROLL OF EXCELLENCE**  
ACI World

FCO

Il premio viene assegnato agli aeroporti che, nell'arco di sei anni negli ultimi dieci, hanno vinto molteplici premi "ASQ/ Customer Experience Awards". In effetti, nel 2021 l'aeroporto di Roma-Fiumicino ha ricevuto il premio "Best Airport in Europe" – categoria > 40 milioni di passeggeri per cinque volte consecutive ed è entrato a far parte del club esclusivo di aeroporti nel mondo ad ottenere tale riconoscimento, a testimonianza del suo ruolo di modello nell'industria per l'eccellenza del servizio.

2021



**Best Airport in Europe - categoria aeroporti 5-15 milioni di passeggeri**  
ACI World

CIA

Il questionario ASQ è stato sottoposto anche ai passeggeri di Ciampino che, nel 2023 e 2024, ha ottenuto il riconoscimento "Airport Service Quality Award".

2023  
2024

**Airport of the Year**  
**Equity, Diversity & Inclusion Award,**  
**Airport Security Award**  
Airport Honour Awards

FCO

Gli Airport Honour Awards si inseriscono all'interno dell'International Airport Summit, l'appuntamento annuale dedicato ai temi chiave di innovazione, operatività, sostenibilità e sicurezza nel settore aeroportuale. Sono previste dieci categorie di award, la cui candidatura è consentita a livello internazionale, articolate su diversi ambiti: infrastrutture green, tecnologia, sicurezza, esperienza passeggeri, inclusività e leadership.

ADR ha vinto i seguenti premi:

1. Equity, Diversity & Inclusion Award, per cui è stata riconosciuta l'importanza di avere una forza lavoro diversificata e inclusiva;
2. Airport Security Award, riconoscendo la capacità di bilanciare efficacia dei controlli con efficienza nei processi di screening;
3. Airport of the Year, dove ADR è stata valutata come eccellente in tutte le categorie: operatività, esperienza passeggeri, innovazione, sostenibilità, sicurezza, inclusività, accessibilità. È un riconoscimento molto rilevante perché certifica la qualità globale dell'aeroporto, non solo in un'area specifica.

2025

**Most Enjoyable Airport In Europe**  
ACI World

FCO

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality, ACI World ha creato un premio che riconosce la piacevolezza dell'esperienza in aeroporto, alla quale contribuiscono in particolare i ristoranti e bar, i negozi, il comfort, la disponibilità di sedute, la qualità del wi-fi, le opere d'arte, le opportunità di intrattenimento e l'ambiente. I voti espressi dai passeggeri su questi elementi hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei, conseguendo il premio "Most Enjoyable Airport In Europe" nel 2022, 2023 e 2024.

2022  
2023  
2024

**Most Dedicated Staff In Europe**  
ACI World

FCO CIA

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

FCO:  
2022  
2023  
2024  
CIA:  
2024

**Cleanest Airport In Europe**  
ACI World

FCO

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality, ACI World ha creato un premio che riconosce la pulizia in generale, nonché la pulizia terminal, in particolare quella relativa a servizi igienici e misure di prevenzione sanitaria, che sono fondamentali per il passeggero. I voti espressi dai passeggeri su questi elementi hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei, conseguendo il premio "Cleanest Airport In Europe" nel 2022, 2023 e 2024.

2022  
2023  
2024

**Easiest Airport Journey in Europe**  
ACI World

FCO

Nell'ambito del sondaggio Airport Service Quality, ACI World ha creato un premio che riconosce la facilità di orientarsi, e di individuare e raggiungere in maniera semplice e veloce tutti i servizi offerti in aeroporto ai viaggiatori. I voti espressi dai passeggeri su questi elementi hanno consentito all'aeroporto di Roma Fiumicino di posizionarsi in vetta alla classifica tra gli aeroporti europei, conseguendo il premio "Easiest Airport Journey in Europe" 2023 e 2024.

2023  
2024

  
**World's Best Airport Security Processing**  
Skytrax

FCO

Attraverso una survey condotta online da Skytrax, gli utenti hanno l'opportunità di valutare i servizi che hanno sperimentato in diversi aeroporti in tutto il mondo e per area geografica, esprimendo anche le ragioni della scelta. Sulla base dei risultati del sondaggio, l'aeroporto di Fiumicino è stato premiato come "World's Best Airport for Security Processing", nel corso dei World Airport Awards 2024 di Skytrax, grazie all'attenzione sempre crescente nei confronti dei diversi aspetti della sicurezza degli aeroporti considerati dall'organizzazione di rating in fase di valutazione – controlli, tempi di attesa, sistemi di monitoraggio delle code, fast track e corsie prioritarie, tecnologie utilizzate, cortesia ed efficienza del personale aeroportuale.


2023

  
**Skytrax Best Airport Staff In Europe**  
Skytrax

FCO

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

2022



  
**World's Most Improved Airport**  
Skytrax

FCO

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

2018

**I Certificati di Innovazione**

Certificazione	Aeroporto	Descrizione	Anno di conseguimento
 <b>ACI Europe Digital Transformation Award</b> ACI Europe	FCO	ADR si è aggiudicata per la prima volta nel 2021 il premio «ACI Europe Digital Transformation Award», competizione aperta a tutti gli aeroporti europei indipendentemente dalla dimensione, che ha previsto la presentazione dei dettagli sull'implementazione di una o più soluzioni che corrispondano alla visione SESAR del «Single European Sky», valorizzando le tecnologie delle seguenti aree: (i) Automation and autonomy, (ii) Air/ground integration, (iii) Virtualisation, (iv) Connectivity, (v) Data sharing. Nel 2024, Fiumicino si è nuovamente aggiudicato il premio «ACI Europe Digital Transformation Award», grazie all'impegno di ADR nella digitalizzazione e nella promozione dell'innovazione, per offrire un'esperienza aeroportuale ai viaggiatori di crescente qualità.	2021 2024
 <b>Corporate Innovation Award</b> Plug And Play		Nel 2022 e nel 2023, ADR ha ricevuto il «Plug and Play Corporate Innovation Award» come migliore Corporate partner a livello globale in ambito Travel & Hospitality, per l'impegno a promuovere le iniziative di open innovation e a costruire l'«aeroporto del futuro».	2022 2023



**Future Travel Experience Award**  
Power List

Il Future Travel Experience (FTE) Award è un riconoscimento internazionale che premia le innovazioni e le iniziative più significative nel settore dei viaggi e dell'aviazione, focalizzandosi sull'esperienza dei passeggeri.

In occasione del Future Travel Experience EXPO EMEA di Dublino, il Team Innovation ADR, nel 2022, 2023, 2024, e 2025 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.

2022  
2023  
2024  
2025

**I Certificati di Sostenibilità**

Certificazione	Aeroporto	Descrizione	Anno di conseguimento
 <b>Accessibility Enhancement Accreditation (AEA) – Livello 3</b> ACI	FCO CIA	L'ACI AEA è un programma che certifica l'accessibilità delle persone con ridotta mobilità e delle persone con disabilità alle infrastrutture e i servizi dell'aeroporto, in conformità con la normativa internazionale. Esistono 3 livelli di certificazione: nel 2025 gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino hanno ottenuto il terzo livello. La certificazione riconosce il commitment di ADR per promuovere e garantire l'accessibilità e l'inclusività in aeroporto.	2024 2025
 <b>World's Most Sustainable Airport</b> UNWTO	FCO	La United Nations World Tourism Organization (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.	2022
<b>Airport Carbon Accreditation</b>	FCO CIA	Nel 2021, ADR ha raggiunto il Livello 4+ "Transition" del programma quote dell'ACI World, rendendo i due aeroporti di FCO e CIA i primi in Europa a farlo.	2021
<b>Leadership In sustainability And Commitment To Responsible travel</b>	FCO	Il riconoscimento delle Nazioni Unite premia l'impegno che ADR dedica da sempre alla Sostenibilità e che è integrato nel modello di business per creare valore sul piano economico, sociale e ambientale.	2020

Premi più importanti vinti



2017



2018



2019



2020



2021

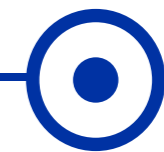


FCO CIA



FCO CIA

NEW



2024



2023



2022



2025



## 1.3 Mission e Vision

### PURPOSE

Connecting human communities to a better life.

### MISSION

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

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

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

### VISION

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

### 65° ANNIVERSARIO DELL'AEROPORTO LEONARDO DA VINCI DI ROMA FIUMICINO

Il 2025 ha segnato il 65° anniversario dell'Aeroporto di Roma Fiumicino, un'occasione importante per celebrare e ripercorrere le tappe più significative dell'evoluzione del “Leonardo da Vinci”, alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella.

Inaugurato il 20 agosto 1960, in pieno boom economico, in questi decenni, lo scalo ha accompagnato la crescita del Paese, diventando la principale porta d'accesso dell'Italia al mondo e affermandosi negli ultimi anni come miglior aeroporto d'Europa e tra i primi al mondo, punto di riferimento per la qualità dei servizi ai passeggeri e per l'innovazione. Proprio nel 2025 l'Aeroporto di Roma Fiumicino ha superato il traguardo dei 50 milioni di viaggiatori annui.

L'evento si è aperto con la visita del Capo dello Stato all'**Innovation Hub** del Terminal 1, il primo acceleratore di startup in un aeroporto europeo, che rappresenta il cuore della strategia di innovazione di ADR, alla presenza dei vertici di **Edizione**, di **Mundys** e del Gruppo, per poi proseguire al Terminal 5 - per anni dedicato ai voli sensibili, recentemente rinnovato e ora in uso anche per i grandi eventi di ADR - dove erano presenti circa 350 ospiti tra stakeholder istituzionali nazionali e locali, rappresentanti del settore, partner commerciali, associazioni e partner culturali. L'appuntamento è stato anche occasione per ADR di presentare la propria strategia di sostenibilità, innovazione e sviluppo.



# 2.

## Strategia e modello di business

## 2.1 Strategia e obiettivi

### 2.1.1 PREMESSA

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

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

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

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

Megatrend globali	Megatrend di settore	Rischi WEF di lungo periodo	Pillar della Strategia di ADR
<b>PROGRESSO TECNOLOGICO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Digitalizzazione dei processi e dei servizi al passeggero</li> <li>Utilizzo di big data e I.A. (Intelligenza Artificiale)</li> <li>Nuove forme di mobilità (i.e. Advanced Air Mobility)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erosione della coesione sociale</li> <li>Polarizzazione della società</li> <li>Assenza di informazioni e disinformazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A new smart and sustainable airport model</li> <li>Customer centricity and operational excellence</li> </ul>
<b>AUMENTO DEL FABBISOGNO ENERGETICO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuove soluzioni di mobilità elettrica e carburante sostenibile (SAF)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carenza delle risorse naturali</li> <li>Inquinamento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A new smart and sustainable airport model</li> </ul>
<b>CLIMATE CHANGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Approvvigionamento da fonti di energia rinnovabili</li> <li>Trasformazione sostenibile della supply chain</li> <li>Finanza ed investimenti sostenibili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disastri naturali</li> <li>Eventi meteorologici estremi</li> <li>Perdita di biodiversità e collasso degli ecosistemi</li> </ul>	
<b>CAMBIAMENTI DEMOGRAFICI E SOCIALI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incremento traffico aereo</li> <li>Accelerazione dell'urbanizzazione</li> <li>Centralità dell'esperienza del passeggero ed inclusività</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Migrazione involontaria su larga scala</li> <li>Ineguaglianza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fully capture Rome's Connectivity Potential</li> <li>Customer centricity and operational excellence</li> </ul>
<b>MULTIPOLARISMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicurezza fisica e digitale</li> <li>Restrizioni al viaggio su scala globale e ripercussioni sulla connettività aerea</li> <li>Aumento della complessità di gestione dei programmi di volo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insicurezza informatica</li> <li>Confronto Geoeconomico</li> <li>Polarizzazione della società</li> <li>Assenza di informazioni e disinformazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fully capture Rome's Connectivity Potential</li> <li>Customer centricity and operational excellence</li> </ul>

## 2.1.2 STRATEGIC ROADMAP 2025-2028

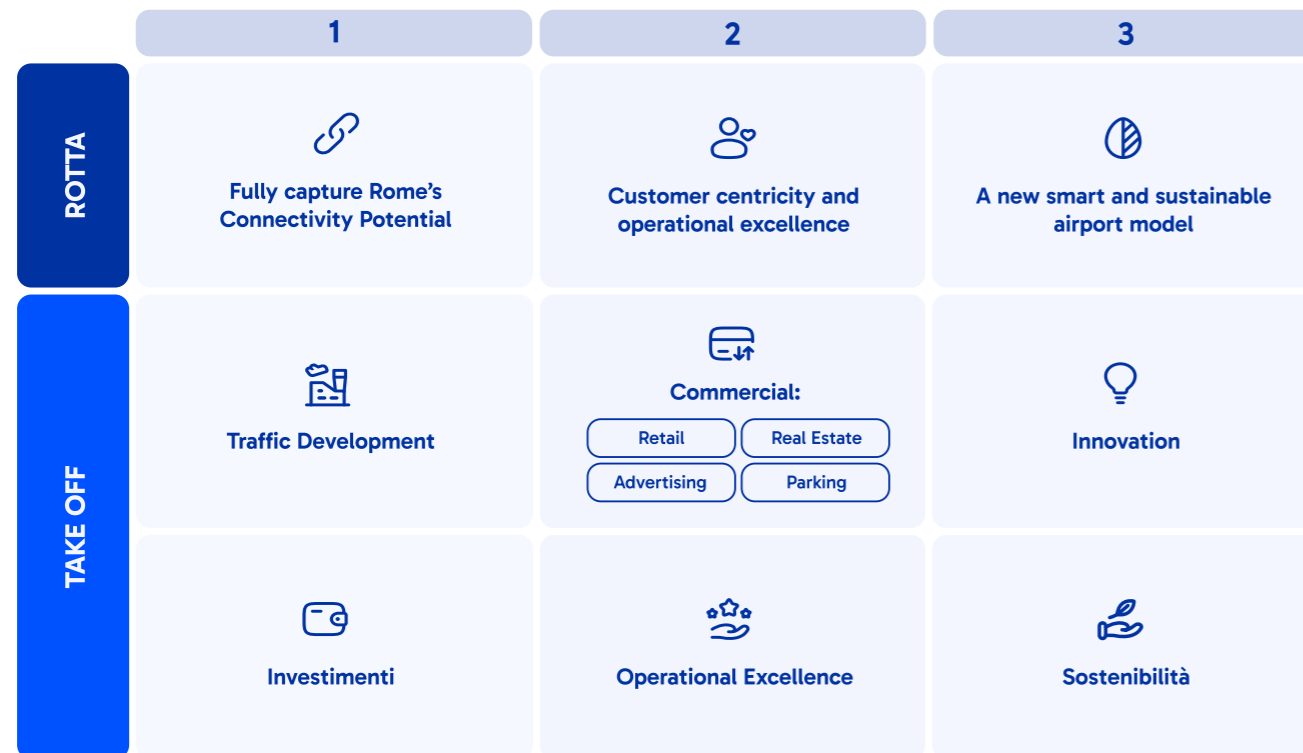
### Destination

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

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

Su queste basi, nasce la Strategic Roadmap 2025-2028 che prevede tre rotte principali:

Strategic Roadmap 2025-2028 del Gruppo ADR



### Fully capture Rome's Connectivity Potential

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

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

Un enabler sarà la crescita della connettività intesa

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

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

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

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

### Customer centricity and operational excellence

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## A new smart and sustainable airport model

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

- l'individuazione di nuove idee e soluzioni per migliorare l'operatività in diverse aree operative con il progetto "Call4Startups";
- l'utilizzo del primo acceleratore di startup italiano dedicato al settore aviation, Innovation Hub, che offre alle startup selezionate nelle "Call4Startups" un programma di incubazione nel loro percorso di sviluppo;
- la prosecuzione di attività atte allo sviluppo di una rete dedicata all'innovazione e alla sostenibilità insieme ad altri operatori aeroportuali e Airport for innovation;
- l'operatività di una Corporate Venture Capital, "ADR Ventures", costituita ad inizio 2023, specializzata nel settore Aviation con l'obiettivo di investire in startup early stage italiane e internazionali nei settori aviation, travel & sustainability, funzionali e strumentali al miglioramento continuo delle performance e della qualità dei servizi offerti da ADR a passeggeri e vettori direttamente o indirettamente.

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

ADR definisce i target di sostenibilità con l'ambizione di posizionarsi tra i leader aeroportuali internazionali e tra le grandi corporate italiane. Gli obiettivi sono coerenti con gli strumenti di pianificazione strategica, operativa e finanziaria del Gruppo sulle tematiche materiali prioritarie.

ADR ha adottato e sviluppato un **Piano di Sostenibilità costituito da un insieme strutturato di obiettivi e programmi, organizzato su tre aree di intervento prioritarie: Persone, Ambiente e Sviluppo.**

L'impegno di ADR sulla tematica è anche dimostrato dal suo ruolo come membro fondatore del network italiano del Global Compact delle Nazioni Unite. In questo conte-

sto, ADR reitera il suo supporto ai Dieci Principi del Global Compact delle Nazioni Unite nelle aree dei Diritti Umani, Lavoro, Ambiente, Anticorruzione.

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

ADR prevede, nella gestione degli asset, che i nuovi edifici e gli asset idonei in portafoglio siano certificati LEED e BREEAM e una forte attenzione venga dedicata ai principali indicatori di performance ambientali (es. consumi energetici, idrici, produzione di rifiuti).

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

## 2.1.3 IL NOSTRO FUTURO

### Il nuovo piano per lo Sviluppo Sostenibile dell'Aeroporto Leonardo da Vinci e per la Connettività e Valorizzazione del Territorio di Fiumicino

L'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" rappresenta il principale hub aeroportuale italiano, con un ruolo strategico per la crescita turistica ed economica del Paese. Nel 2025 ha superato i 51 milioni di passeggeri, confermandosi come gate intercontinentale nazionale e punto di riferimento per i collegamenti tra l'Italia e il mondo. Le esigenze del Paese richiedono infrastrutture capaci di generare crescita e produttività, assicurando connessioni rapide e affidabili con i principali poli economici e turistici. La connettività diventa così il perno per integrare territori, imprese e talenti nelle reti internazionali.

Su questa base, la crescita del traffico, in forte accelerazione rispetto alle stime internazionali (i volumi registrati nel 2025 erano in precedenza previsti a valle della crisi pandemica per il 2029), impone la necessità di un nuovo Piano di Sviluppo che consenta di soddisfare la domanda di traffico stimata nel lungo termine (2046) in circa 100 milioni di passeggeri annui. L'andamento osservato negli ultimi anni costituisce un riferimento significativo per l'evoluzione attesa e contribuisce a inquadrare la previsione di una crescita media futura di circa il 3% annuo come coerente con le dinamiche recenti e in linea con quanto previsto dagli studi di settore per i principali hub europei e mondiali.

Dal 2012, Aeroporti di Roma S.p.A. ("ADR") ha investito oltre 3 miliardi di euro, gran parte inquadrati nel Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, pari a circa il 50% degli investimenti dell'intero comparto aeroportuale italiano, come testimoniato anche dagli oltre 600 milioni di euro investiti nel biennio 2024-2025, distinguendosi per affidabilità gestionale, qualità dei servizi (attestata da riconoscimenti internazionali quali le 5 Stelle Skytrax e il Best Airport Award di ACI Europe) e valorizzazione del capitale umano.

Il nuovo Piano di Sviluppo prevede investimenti per 9 miliardi di euro, 4 relativi all'ammodernamento dell'attuale infrastruttura e 5 per nuove opere, di cui 0,3 per il satellite est e 4,7 per le altre realizzazioni di lungo termine (con entrata in esercizio a partire dal 2033).

Le infrastrutture in corso di sviluppo relative all'ammodernamento

garantiscono adeguata offerta sino all'assetto del Piano di Sviluppo di lungo termine e sono inquadrare nel "Progetto di completamento di Fiumicino Sud".

Nel progetto sono inseriti tutti gli interventi infrastrutturali previsti all'interno del sedime aeroportuale esistente sino al 2030 per gli ambiti terminal, mobilità, real estate, piazzali e vie di rullaggio, in coerenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2046. Rappresenta lo strumento di pianificazione urbanistica che consente, a seguito delle avvenute approvazioni previste dalla normativa – tra cui la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – la progettazione e la realizzazione delle singole opere in un contesto definito e certo di comparti funzionali, volumetrie e destinazione d'uso.

Il Progetto, approvato in linea tecnica da ENAC nel 2011, con Decreto di compatibilità ambientale nel 2013 e Provvedimento di Conformità Urbanistica e Pubblica Utilità nel 2014, vedeva la scadenza della validità della Valutazione di Impatto Ambientale nel 2025, come ridefinita a seguito della prima richiesta di proroga ottenuta risalente nel 2021.

A fronte di tale scadenza ENAC e ADR hanno avviato la procedura di richiesta di una seconda proroga sino al 2030. Nell'aggiornamento del Progetto, approvato da ENAC a giugno 2025, sono confluiti tutti gli aggiornamenti legati agli interventi previsti ma non ancora realizzati ed è stata introdotta la nuova infrastruttura del Satellite Est in sostituzione del Terminal 4 e dell'Area di Imbarco J, presenti nella formulazione originaria del Progetto del 2011.

A dicembre 2025, con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) a seguito della ricezione dei pareri da parte del Ministero della Cultura e degli ulteriori Enti coinvolti, la VIA è stata prorogata al 2030 e fino a un traffico di 62Mpax / 358.000 movimenti annui. Con separato procedimento, per la nuova infrastruttura del Satellite Est il MASE ha decretato la «non assoggettabilità» a procedura VIA dedicata, integrando pienamente la nuova Area di Imbarco all'interno del Progetto.

Il Satellite Est garantisce un incremento di capacità pari a circa 5 milioni di passeggeri in partenza costituendo un'estensione del Terminal attuale pienamente integrata al futuro Terminal Est. L'anticipo rispetto alla precedente programmazione consente di accogliere in prima fase il traffico stimato dal 2030 per il settore Domestico Schen-

gen; in seconda fase sarà collegato al Terminal Est per fornire capacità agli imbarchi NoSchengen sfruttando le piazzole Wide Body. Tale flessibilità consente di gestire eventuali fluttuazioni della domanda e garantire capacità disponibile anche durante le fasi di picco. Le disponibilità di nuove piazzole a contatto non rappresenta solo un contributo positivo in termini di qualità del servizio ma un presupposto fondamentale per la safety evitando ri-

schi legati alla circolazione di mezzi airside che un ricorso cospicuo ai gate remoti andrebbe a generare. La proroga della VIA consente di proseguire nello sviluppo infrastrutturale per l'adeguamento capacitivo in un quadro di certezza urbanistica e ambientale, comunque adattabile e modificabile in funzione dell'evoluzione dello scenario strategico, tecnologico e di mercato.

**Principali interventi in corso e da realizzare previsti nel Progetto di completamento di FCO Sud**



1. Riquilificazione Molo D	2. Estensione T3 ovest, nuovo CDS e Terminal CIP	3. Link T3 - Satellite Ovest
4. Collegamento Molo D - T3	5. Satellite Est	6. EPUA 3 - Palazzina OPEN
7. Parcheggio Multipiano E	8. Hotel 3	9. Business City (Hubtown)
10. Polo Bus	11. Svincolo Cargo City	12. Raddoppio viadotto partenze
13. Estensione Cargo e polo logistico	14. Officine e palazzine tecniche	15. Raddoppio Via di rullaggio Bravo
16. Piazzole AA/MM ex Seram	17. Piazzole AA/MM ex poste	18. People Mover
19. Nuovo Area SERAM		

Interventi in corso e/o autorizzati al 31.12.25

**Il nuovo parco di interesse archeologico**



Per quanto riguarda lo sviluppo di lungo termine del nuovo piano, riferito alle nuove opere per circa 4,7 Mld, diversamente dalla precedente Masterplan che assorbiva sino ad ulteriori 1.300 ettari, di cui 1.150 di riserva, il nuovo progetto impatta solo su 150 ettari di riserva, prevedendo lo sviluppo del sistema Terminal passeggeri in area est all'interno dell'attuale sedime aeroportuale e la realizzazio-

ne in aree esterne delle sole nuove infrastrutture di volo. I nuovi 76 gate, di cui 44 dotati di pontile per l'imbarco diretto, garantiranno capacità, rapidità e comfort nelle operazioni di accoglienza e transito, con una superficie complessiva di circa 350.000 mq in grado di gestire oltre 30 milioni di passeggeri incrementali all'anno.

**Il nuovo Terminal EST**



La dotazione di 182 piazzole di sosta per aeromobili nel complesso aeroportuale (inclusive delle dotazioni attuali e nella configurazione che massimizza aeromobili narrow body) consentirà una gestione efficiente dei movimenti a terra, riducendo i tempi di attesa e ottimizzando le operazioni di turnaround.

Il nuovo sistema di piste prevede l'accorciamento della pista 1, la più prossima agli abitati e al fronte mare, con una conseguente riduzione dell'operatività nelle aree più vicine alle zone abitate, consentendo il trasferimento al territorio di più di 85 ettari dell'area archeologica dei porti imperiali. Verrà così messa a disposizione della comunità territoriale un esteso parco di interesse archeologico di dimensione pari a Villa Borghese. Il nuovo Parco in area sud-ovest del sedime potrà consentire la riconnessione di questo sito, che rappresenta l'avamposto a mare del

porto esagonale di Traiano, con l'antico porto di Claudio, grazie ad una riqualificazione paesaggistica di tutta l'area che diventerà fonte di attrazione per futuri visitatori. La comunità locale riscoprirà le origini e il ruolo strategico nella storia imperiale di Roma del territorio di Fiumicino. Il nuovo sistema delle piste di volo consente di limitare e contenere significativamente il rumore sulle aree urbane di Fiumicino, Focene e Isola Sacra. Lo spostamento del baricentro delle operazioni da pista 1, che sarà utilizzata esclusivamente per gli atterraggi, alla nuova quarta pista, verso est e quindi lontano dalle zone più abitate, permette di utilizzare pista 1 in situazioni residuali, senza generare fenomeni acustici rilevanti sulle zone di Fregene e Maccarese. Il nuovo assetto operativo consentirà così di ridurre dell'80% il rumore sulle zone abitate, nonostante l'aumento del traffico nell'orizzonte temporale.

#### Il nuovo sistema piste



Il consumo di suolo sarà quindi minimo. L'ampliamento del sedime in aree esterne alle attuali è pari a soli 267 ettari (drasticamente ridotti rispetto ai 1.300 ettari nel precedente Piano ormai superato), di cui solo 150 ricadenti in aree della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, che saranno completamente compensati con l'inserimento in Riserva di altrettanta superficie, per assicurare il saldo zero.

Le nuove aree da annessere a Riserva saranno oggetto di

un'importante valorizzazione naturalistica e paesaggistica, con la funzione di riconnettere aree oggi frammentate e dare continuità e fruibilità anche attraverso lo sviluppo di una rete ciclabile immersa nelle aree naturali, dove convivenza tra livello di tutela e fruibilità sono consentite. Proprio sulla tutela, particolare attenzione sarà prestata alla riqualifica dei canali e di alcune aree umide del territorio di bonifica dove nidifica l'avifauna, senza che ci siano commistioni con l'attività aeronautica.

#### Nuovo assetto infrastrutturale aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino



La sostenibilità ambientale è al centro della strategia di ADR: la riduzione dell'impatto acustico sulle zone abitate, il contenimento del consumo di territorio e la promozione della biodiversità sono priorità integrate nel Piano di Sviluppo.

ADR, in qualità di gestore e proponente, insieme ad ENAC, del Piano di Sviluppo, si è resa disponibile a interloquire con le istituzioni centrali e locali competenti per individuare ed eventualmente implementare una serie di iniziative per rendere più accessibile e interconnesso il territorio.

Il Piano di Sviluppo sarà completamente autofinanziato da ADR, senza oneri per lo Stato, e garantirà benefici socio-economici rilevanti sulla crescita e sull'occupazione, sia a livello locale che nazionale. Secondo uno studio svolto dall'università Luiss di Roma, l'investimento genererà complessivamente circa 70 miliardi di euro in termini di valore aggiunto entro il 2046 e attiverà fino a 300.000 posti di lavoro stabili, tra effetti diretti, indiretti e indotti, di cui oltre 67.000 nel Lazio e oltre 13.000 solo nel comune di Fiumicino.

Oltre a generare ricchezza e occupazione, il Piano rafforzerà la competitività internazionale dell'Italia, favorendo

turismo, commercio e investimenti, e produrrà benefici concreti per la collettività, il benessere sociale e le finanze pubbliche.

Lo sviluppo sostenibile dell'aeroporto Leonardo da Vinci rappresenta quindi una scelta strategica e responsabile per il futuro del Paese: un hub competitivo, sostenibile e integrato con il territorio, capace di generare valore per la collettività e al servizio dell'Italia per rafforzarne la posizione nel panorama internazionale.

Nel corso del 2025, a seguito della richiesta formale del Presidente di ENAC, il Sindaco del Comune di Fiumicino ha avviato l'iter di modifica del D.M. 24/10/2014 concernente, la ripermetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, fase propedeutica e necessaria per la valutazione e approvazione del nuovo Piano di Sviluppo. In particolare, la Commissione Consiliare IV (Pianificazione Urbanistica, Edilizia, Riserva del litorale, Trasporto pubblico locale) del Comune di Fiumicino è stata incaricata di istruire e approfondire i temi correlati alla ripermetrazione e ha condotto un ciclo di audizioni di soggetti a vario titolo interessati. In linea con quanto sopra, Aeroporti di Roma continuerà a collaborare con le istituzioni competenti affinché questo Piano di Sviluppo possa essere quanto prima approvato e successivamente realizzato.

## 2.2 Il modello di business

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



### Aviation

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

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

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

che delle altre aree airside e landside del sedime.

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

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

### Attività commerciali

Le attività, gestite dalla BU Commercial, includono

una serie di servizi per i passeggeri e per la comunità aeroportuale, nonché la gestione commerciale e lo sviluppo di alcuni asset class immobiliari, nel sedime aeroportuale di Fiumicino e Ciampino, gestiti con differenti modelli di business. In particolare:

- All'interno del segmento **Retail** rientrano tutte le attività di subconcessione di spazi finalizzate alla vendita al dettaglio, sia in ambito Retail che in quello Food & Beverage. Tali attività sono gestite mediante contratti di sub-concessione a operatori terzi specializzati e comprendono negozi, bar, ristoranti e altri servizi offerti ai passeggeri come per esempio i cambiavalute, avvolgibagagli, distributori automatici, etc. Queste attività sono suddivise in Core Categories, Specialist Retail, Food&Beverage e Servizi Commerciali.
- Le attività **Real Estate** prevedono la sub-concessione a terzi di spazi (immobili cielo-terra o loro porzioni) e/o aree destinate sia ad attività di natura aeronautica - connesse alle operazioni di compagnie aeree, handler, handler merci ed operatori nel settore nella manutenzione degli aeromobili - sia ad attività di natura commerciale (ad es. lounge, hotel, stazioni di rifornimento carburante auto, uffici non operativi ed headquarters, etc.) che destinate ad Enti di Stato per lo svolgimento di attività a supporto del funzionamento dello scalo. La funzione Real Estate gestisce altresì iniziative di sviluppo e valorizzazione del patrimonio in gestione utili a soddisfare le esigenze in linea con i trend del settore. Tali iniziative sono concepite attraverso il principio della rigenerazione e della limitazione del consumo di suolo.
- Le attività relative al settore "**Mobility**" sono gestite principalmente in modo diretto, tramite ADR Mobility S.r.l. e riguardano i parcheggi per passeggeri, come per esempio breve sosta, multipiano, lunga sosta ed executive, e quelli dedicati agli operatori. Le attività di parcheggio di "rent-a-car", bus, Trasporto Pubblico di Linea (TPL) e taxi sono invece gestite da operatori terzi specializzati ai quali sono dedicati specifici spazi di sosta a pagamento. Inoltre, ADR Mobility S.r.l. si occupa, come Charge Point Operator (CPO) e Mobility Service Provider (MSP),

anche delle ricariche di veicoli BEV e PHEV per passeggeri e operatori aeroportuali.

- Il business **Advertising** è relativo alla gestione ed alla vendita degli spazi pubblicitari all'interno e all'esterno del sistema aerostazioni; ADR sviluppa e gestisce direttamente gli asset dedicati alla pubblicità e si avvale di un operatore terzo specializzato per la commercializzazione sul mercato dei diversi spazi analogici e digitali.
- Le attività di rivendita dei servizi di **fonia e connessione dati**, principalmente alle società che operano nel sedime aeroportuale, sono gestite da ADR Tel S.p.A.

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

### Sviluppo Infrastrutturale

La BU **Infrastructures** si occupa della **pianificazione, progettazione e realizzazione degli interventi di sviluppo aeroportuale**, in coerenza con la crescita del traffico aereo e gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo ADR. In sintesi, le sue attività principali includono:

- **Pianificazione:** la BU Infrastructures si occupa di delineare e programmare gli interventi infrastrutturali di breve, medio e lungo termine, basandosi su analisi dettagliate delle previsioni di traffico aereo e delle esigenze operative degli scali. In tale ambito, elabora, aggiorna e gestisce il Masterplan aeroportuale, uno strumento strategico che traccia la crescita e lo sviluppo degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, assicurando che ogni progetto sia coerente anche con gli obiettivi di decarbonizzazione e la riduzione dell'impatto ambientale. Fin dalle fasi iniziali di pianificazione, vengono integrati requisiti di sostenibilità, come l'adozione di edifici certificati LEED, l'integrazione di impianti fotovoltaici e la promozione di soluzioni innovative per l'efficienza energetica e la gestione responsabile

delle risorse. Inoltre, la pianificazione considera la rigenerazione delle aree esistenti e la limitazione del consumo di suolo, in linea con le migliori pratiche del settore e le direttive europee in materia ambientale.

- **Progettazione e Ingegneria:** la BU coordina la progettazione di infrastrutture strategiche quali piste, piazzali di sosta aeromobili, terminal, edifici accessori e aree complementari, adottando soluzioni tecnologiche all'avanguardia e materiali sostenibili. L'approccio è orientato alla resilienza delle infrastrutture e alla loro capacità di adattarsi alle future evoluzioni del traffico aereo e delle normative di settore. Viene posta particolare attenzione alla digitalizzazione dei processi progettuali, adottando l'utilizzo di modelli BIM (Building Information Modeling) che consentono una gestione integrata delle informazioni, dalla fase di concept fino alla manutenzione delle opere realizzate. Le attività di progettazione e ingegneria sono svolte prevalentemente tramite la società del Gruppo ADR Ingegneria, che offre competenze trasversali in tutti i settori dell'ingegneria aeroportuale. Il processo copre lo sviluppo di studi di fattibilità, valutazioni di impatto ambientale, progettazione architettonica e strutturale in tutte le fasi, dalle preliminari alle esecutive, e include indagini propedeutiche, direzione lavori e coordinamento della sicurezza in cantiere.
- **Realizzazione:** la BU gestisce e coordina i progetti per la costruzione, la manutenzione e l'ammmodernamento delle infrastrutture aeroportuali, che comprendono piste di volo, piazzali di sosta per aeromobili, terminal passeggeri, edifici accessori e aree operative. La fase di realizzazione rappresenta un momento cruciale per la BU Infrastructures, in cui le strategie pianificate e i progetti sviluppati prendono concretamente forma. In questa fase, la BU si occupa della gestione operativa e del coordinamento dei cantieri, supervisionando la costruzione di nuove infrastrutture e l'ammmodernamento di quelle esistenti, come piste, piazzali, terminal e edifici accessori. L'attività viene svolta garan-

do il rispetto dei tempi, dei costi e degli standard qualitativi previsti, con particolare attenzione alla sicurezza dei lavoratori e alla minimizzazione delle interferenze sulle operazioni aeroportuali. Durante la realizzazione, la BU Infrastructures si coordina con le autorità competenti e gli stakeholder coinvolti, assicurando la conformità normativa e la trasparenza verso la comunità aeroportuale. Particolare rilievo viene dato anche alle attività di collaudo e messa in esercizio, che garantiscono la piena funzionalità e sicurezza delle nuove opere prima della loro apertura al pubblico. In questo modo, la fase di realizzazione non solo traduce in realtà gli obiettivi di sviluppo, ma contribuisce anche al continuo miglioramento dell'esperienza dei passeggeri e della competitività degli scali gestiti dal Gruppo ADR. Queste attività sono spesso affidate alla società di costruzioni controllata ADR Infrastructures, che opera nel rispetto degli standard di sicurezza, efficienza operativa e qualità del servizio, con una costante valutazione degli impatti ambientali.

- **Innovazione e gestione degli Asset:** la BU Infrastructures è fortemente impegnata nella digitalizzazione dei processi e nella gestione innovativa degli asset aeroportuali. L'adozione della tecnologia BIM permette di monitorare ogni fase del ciclo di vita delle infrastrutture, dalla progettazione alla realizzazione, fino alla manutenzione ordinaria e straordinaria. Questo approccio consente una maggiore efficienza nella gestione delle risorse, una pianificazione più precisa degli interventi e una riduzione dei costi operativi nel tempo. Inoltre, la BU promuove la sperimentazione di nuove soluzioni tecnologiche per il monitoraggio dell'andamento delle attività di cantiere, la sicurezza, la sostenibilità e la fruibilità degli spazi, valorizzando il patrimonio immobiliare in coerenza con le strategie di sviluppo del Gruppo ADR e le aspettative della comunità aeroportuale.

## 2.3 Concessione aeroportuale

La gestione in esclusiva del sistema aeroportuale della Capitale costituita dagli scali di Fiumicino e Ciampino si basa sulla concessione affidata alla Società con L. 10 novembre 1973, n. 755 ed in forza dell'Atto Unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma" approvata per legge il 21 dicembre 2012. L'Atto Unico, insieme ai quattro Atti Aggiuntivi di aggiornamento e modifica del documento originario, disciplina i rapporti tra la concessionaria ADR ed ENAC fino a scadenza della concessione (recentemente prorogata al 30 giugno 2046 dal precedente 30 giugno 2044). Il IV Atto Aggiuntivo è intervenuto il 13 novembre 2023 e disciplina le conseguenze dell'art. 10 della legge 9 marzo 2019, n. 37 che ha previsto l'estensione dei poteri del regolatore di settore nazionale (ART, Autorità di Regolazione dei Trasporti) anche ai tre aeroporti che hanno siglato con ENAC contratti di programma in ossequio al dettato dell'articolo 17, comma 34bis del decreto legge n. 78/2009, convertito in legge 3 agosto 2009 n. 102/2009, offrendo sostanziale continuità all'impianto pre-vigente in merito ai contenuti del Titolo II dell'Atto che definisce il modello economico per la determinazione dei corrispettivi dei servizi sottoposti a regolazione presso gli scali di Fiumicino e Ciampino. Il quadro normativo, di cui sopra, fornisce un insieme coerente di regole trasparenti e stabili valide per tutta la durata della concessione e funzionali alla sostenibilità finanziaria del Piano di Sviluppo del sistema aeroportuale romano.

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

- chiarezza di diritti ed obblighi del concessionario e di ENAC in tutte le circostanze, comprese le situazioni che possono portare alla risoluzione della Convenzione;
- identificazione di obiettivi di efficienza e qualità dei servizi aeroportuali soggetti a regolamentazione economica;
- aggiornamento dei criteri per la determinazione delle tariffe sulla base dei costi effettivi dei servizi, delle previsioni di traffico, del piano di investimenti e degli

obiettivi di qualità, in linea con le best practice internazionali;

- ruolo centrale del piano di investimenti, sia a breve che a lungo termine;
- istituti di tutela dell'equilibrio economico finanziario per cause di forza maggiore o fatti estranei alla responsabilità del concessionario.

### Modello regolatorio

**Struttura tariffaria:** la struttura tariffaria adottata si basa su criteri riconosciuti a livello internazionale di correlazione con i costi delle infrastrutture e dei servizi, promuovendo obiettivi di efficienza come previsto dalla direttiva 2009/12/CE e dalla L. n. 27/2012 che ha recepito la stessa direttiva nell'ordinamento nazionale.

Le regole tariffarie si basano su:

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

**Revisione tariffaria:** il Contratto di Programma, anche grazie al rimando pro-tempore (in attesa dell'approvazione di ENAC del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale a fine concessione di ADR) del IV atto aggiuntivo al modello A di regolazione di ART (ex delibera ART 38/2023 del 9 marzo 2023), definisce in modo chiaro, in termini di contenuti, modalità e tempistica, i meccanismi e le motivazioni che richiedono l'aggiornamento del piano economico-finanziario al 2046, dei periodi regolatori

quinquennali, delle variabili contenute nel meccanismo delle tariffe annuali.

**Remunerazione ammessa:** per il quinquennio in corso (terzo periodo regolatorio: 2024-2028) il WACC (Weighted Average Cost of Capital) reale pre-tax è stato fissato al valore di 5,83%. Relativamente al rendimento riconosciuto sul capitale, il modello di regolazione di ART definisce con chiarezza parametri e criteri dell'aggiornamento. Per le nuove opere di particolare valore strategico e ambientale già approvate da ENAC, il IV atto aggiuntivo prevede che il WACC reale pre-tax possa essere incrementato fino al 4%.

**Variazioni di traffico:** le variazioni del traffico rispetto alle previsioni incluse in un range rispetto al piano concordato da determinare in Consultazione con l'utenza

aeroportuale ad avvio di periodo regolatorio saranno a beneficio/carico di ADR. In presenza di variazioni superiori, il 100% dei maggiori ricavi sarà restituito all'utenza nel successivo periodo regolatorio; se inferiori, lo stesso 100% dei minori ricavi sarà incluso nei costi ammessi per i calcoli tariffari del successivo periodo regolatorio. Variazioni di traffico particolarmente significative possono legittimare la richiesta di modifiche agli interventi infrastrutturali pianificati.

**Valore riconosciuto al termine della concessione:** ADR ha il diritto di ricevere, alla scadenza naturale della concessione, un corrispettivo pari al valore residuo a quella data degli investimenti realizzati, come desunto dalla contabilità regolatoria e quindi comprensivo di rivalutazione per la dinamica inflattiva effettivamente intercorsa.



# 3.

## Rischi e opportunità

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

### Il Processo di Enterprise Risk Management

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

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

Il processo di Risk Management, integrato nel più ampio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi e con i processi di indirizzo strategico e controllo, ha, infatti, come obiettivo quello di supportare processi decisionali consapevoli (risk-informed) da parte del management in considerazione del livello di rischio assunto e della sua compatibilità con gli obiettivi strategici del Gruppo nonché di diffondere e rafforzare la cultura del rischio a tutti i livelli dell'organizzazione.

In tale contesto vengono svolte, anche in risposta alle variazioni dello scenario di riferimento, analisi sul livello di esposizione a rischi come l'andamento del traffico, le variazioni normative e regolatorie, la cyber sicurezza, la resilienza della catena di fornitura, l'incremento dei prezzi delle commodities, l'affidabilità delle controparti, ponendo in essere azioni di rimedio laddove la natura e il livello di rischio non risulti compatibile con gli obiettivi strategici del Gruppo.

Inoltre, sono identificati e valutati anche i rischi di natura ESG connessi agli obiettivi di Gruppo. In particolare, nell'ambito del processo di Enterprise Risk Management, è stata sviluppata una metodologia di Climate Change

Risk Analysis (CCRA) che identifica e valuta i rischi climatici (fisici e di transizione) che interessano in concreto l'attività economica e la vulnerabilità degli asset. Tale metodologia consente di formulare una suite di strategie che combinano sia l'adattamento che la resilienza agli impatti del cambiamento climatico, anche al fine di definire proposte di mitigazione dei potenziali impatti e propedeutiche ad un piano di adattamento integrato e coerente con le strategie di sostenibilità (vedi paragrafo 6.2.1 Cambiamenti climatici). Infine, la funzione di Enterprise Risk Management integra, per gli aspetti di competenza, l'analisi di materialità finalizzata a identificare i temi di sostenibilità rilevanti per l'attività aziendale e per gli stakeholder.

### Risk Governance

Il Gruppo adotta linee di indirizzo ispirate alle best practice internazionali (COSO ERM framework) che definiscono le finalità e i principi a cui si ispira il relativo processo, i ruoli e le responsabilità dei principali soggetti coinvolti (Risk Governance) e le principali fasi del processo stesso.

La Risk Governance, definita in coerenza con il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi adottato, prevede le seguenti principali responsabilità:

- ruolo centrale del Consiglio di Amministrazione, che definisce:
  1. 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;
  2. le linee di indirizzo per assicurare che i principali rischi risultino correttamente identificati, misurati e monitorati, in linea con la propensione al rischio stabilita;
- Chief Risk Officer, che presidia il processo Enterprise Risk Management, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema

di controllo interno ed integrare la gestione dei rischi con le necessità di compliance;

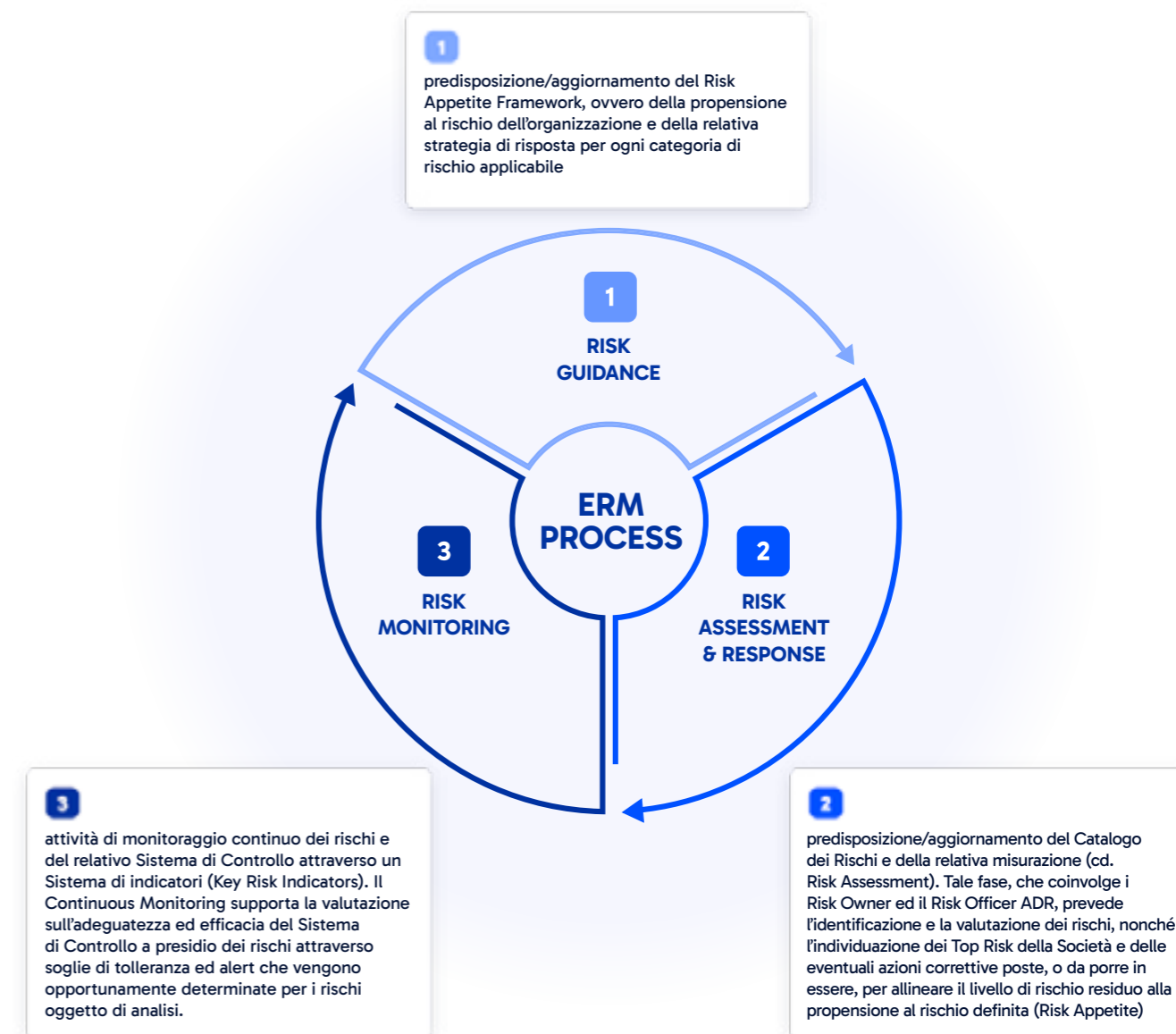
- Vertice Aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione per le quali il Chief Risk Officer, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dall'alta direzione;
- Comitato Controllo e Rischi con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al Sistema di

controllo interno e gestione dei rischi.

### Struttura del Processo ERM

Il processo ERM è caratterizzato da un approccio sistematico e iterativo, che prevede che i principali rischi siano rilevati, analizzati e monitorati, al fine di supportare da un lato il processo decisionale del management, rafforzando la consapevolezza sui rischi e sulle relative azioni di trattamento, e, dall'altro la supervisione dei rischi da parte degli organi di amministrazione e controllo. Il processo, regolato dalle linee di indirizzo definite dalla Metodologia ERM, si articola nelle fasi di seguito rappresentate:

#### Processo Metodologia ERM



Vi è infine un esame periodico delle attività di gestione dei rischi da parte del comitato rischi e del CDA.

## 3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo

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

### Le principali categorie di rischi del Gruppo ADR

STRATEGIC & EXTERNAL	LEGAL AND COMPLIANCE	OPERATIONAL	FINANCIAL
<ol style="list-style-type: none"> <li>Traffico</li> <li>Dipendenza da vettori rilevanti</li> <li>Reputazione / Stakeholders expectations</li> <li>Innovazione tecnologica / competitività (es. AI)</li> <li>Climate change</li> <li>Evoluzione quadro normativo / regolatorio</li> <li>Cambiamenti macroeconomici e socio-politici (es. dazi)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Compliance normativa (es. Privacy, AI) e Codice Etico</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Salute e Sicurezza</li> <li>Gestione terze parti critiche (fornitori handler etc.)</li> <li>Investimenti</li> <li>Ambiente (es. Rumore)</li> <li>Sicurezza del trasporto aereo (Safety/Security)</li> <li>Business Continuity</li> <li>Cybercrime</li> <li>Qualità</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Liquidità</li> <li>Tassi d'interesse</li> <li>Credito / Controparte</li> </ol>

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

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<b>ESG</b> TRAFFICO	Rischi legati all'evoluzione del mercato del trasporto aereo, che possono anche derivare da macro trend in atto da cambiamenti di contesto, da mutamento delle abitudini di acquisto o di viaggio dei clienti/utenti/end user e/o da emergenze sanitarie.	Effetti particolarmente significativi sulle performance di breve e lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Definizione, monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis (volumi di traffico, profilo passeggero), valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere;</li> <li>incremento attrattività degli aeroporti attraverso attività di marketing vettori, e attività di marketing territoriale in coordinamento con enti locali, operatori del settore turistico;</li> <li>progetti di intermodalità;</li> <li>diversificazione e sviluppo del portafoglio vettori/mercati;</li> <li>piani di incentivazione per lo sviluppo di traffico.</li> </ol>
<b>DIPENDENZA DA VETTORI RILEVANTI</b>	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave.	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR.	

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<b>ESG</b> REPUTAZIONE/ STAKEHOLDER EXPECTATIONS	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di stakeholders interni o esterni rilevanti (ad es. dipendenti, clienti, fornitori, comunità locali, azionisti, autorità e istituzioni nazionali/internazionali).	Danni reputazionali con deterioramento delle relazioni con gli Stakeholder e attenzione da parte di media e stampa nazionali/internazionali.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Processo di comunicazione efficace anche in termini di coinvolgimento e sensibilizzazione degli stakeholder al fine di salvaguardare e migliorare l'immagine e il brand, anche attraverso specifiche attività di monitoraggio e controllo;</li> <li>piano di sostenibilità aziendale;</li> <li>coerenza tra gli investimenti e le esigenze pubbliche;</li> <li>presidio delle istanze delle comunità locali, garantendo coerenza tra gli obiettivi del Gruppo e le iniziative sul territorio.</li> </ol>
<b>ESG</b> CLIMATE CHANGE	Rischi connessi al cambiamento climatico e alla carbon footprint dell'organizzazione, dei suoi asset.	Danni reputazionali, svalutazione degli asset e minore redditività, nonché mancato raggiungimento degli obiettivi di abbattimento delle emissioni e conseguimento della neutralità carbonica.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Obiettivo Net Zero Carbon nel 2030 per le emissioni Scope 1 &amp; 2;</li> <li>sistema di misurazione delle emissioni certificato (certificazione ACA 4+);</li> <li>azioni volte a ridurre le emissioni Scope 3;</li> <li>investimenti per massimizzare la resilienza delle infrastrutture agli eventi meteorologici estremi.</li> </ol>
<b>ESG</b> INNOVAZIONE TECNOLOGICA/ COMPETITIVITA' (ES. AI)	Rischio derivante dall'evoluzione/innovazione tecnologica e dalla difficoltà del Gruppo di cogliere tutte le implicazioni legate ad una nuova scoperta tecnologica, o legate all'utilizzo dell'intelligenza artificiale, nonché dai costi/investimenti ad essa connessi che l'organizzazione potrebbe dover sostenere in termini di risorse umane, finanziarie e tecniche per il costante rinnovamento dei prodotti/servizi/impianti.	Perdita di competitività, perdita di opportunità di sviluppo, miglioramento ed efficientamento dei processi.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Attivazione di opportuni presidi interni e schemi di cooperazione esterna (anche tramite società dedicate), al fine di identificare e valutare le possibili innovazioni tecnologiche anche da una prospettiva sostenibile;</li> <li>analisi costi/benefici in relazione all'esecuzione o meno di eventuali investimenti;</li> <li>monitoraggio delle opportunità emergenti in termini di nuovi business e creazione di valore;</li> <li>investimenti nell'utilizzo dell'intelligenza artificiale per migliorare la customer experience e l'efficienza operativa (es. Virtual Assistant -ADRYX).</li> </ol>

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

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<b>ESG</b> EVOLUZIONE QUADRO NORMATIVO	Rischi derivanti da mutamenti del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale.	Danni patrimoniali ed economici potenzialmente dovuti, ad esempio alla revisione del sistema tariffario e/o ai maggiori costi per adeguamento alle evoluzioni del contesto di riferimento.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale, anche con riferimento ad obiettivi e normative in ambito di decarbonizzazione/contenimento delle emissioni.</li> </ol>
<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 il Gruppo 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, dazi, dal conflitto Russia - Ucraina, dal conflitto israelo -palestinese con maggiori costi/ritardi per la realizzazione degli investimenti e/o shortage di materiali critici per le lavorazioni).	<ol style="list-style-type: none"> <li>Monitoraggio delle dinamiche macroeconomiche e socio-politiche dei mercati in cui l'organizzazione opera;</li> <li>monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis, valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere (es. azioni efficientamento/indipendenza energetica, strategie di acquisto mirate per materiali critici ecc.).</li> </ol>

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

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<p><b>ESG</b> COMPLIANCE NORMATIVA (ES, PRIVACY, AI) E PRINCIPI ETICI</p>	<p>Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti applicabili all'organizzazione nei paesi in cui opera e/o rischi derivanti dalla violazione di regolamenti interni al Gruppo (ad es. statuti, codici e standard etici, codici di condotta, codici di autodisciplina).</p>	<p>Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento e del rispetto degli obblighi previsti delle leggi e dai regolamenti applicabili al fine di adeguare l'organizzazione e i processi ai diversi requisiti normativi evitando potenziali sanzioni amministrative e/o altre penalità da parte delle autorità competenti nonché impatti reputazionali;</li> <li>II. modello organizzativo di controllo e monitoraggio per il rispetto della regolamentazione, della normativa vigente e degli standard etici Gruppo (MOG 231, Codice etico, Policy anticorruzione, Policy gestione delle segnalazioni, Policy ADR in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione policy human rights);</li> <li>III. svolgimento delle attività in settori e con partner compatibili con gli standard etici del Gruppo.</li> </ol>

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

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<p><b>ESG</b> SALUTE, SICUREZZA</p>	<p>Rischi derivanti dalla inefficace gestione degli aspetti in tema di Salute, Sicurezza, con potenziali ripercussioni sui lavoratori e sull'organizzazione (es. extra costi, etc).</p>	<p>Infortuni, sanzioni economiche, penali e amministrative, nonché impatti sulla reputazione aziendale.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento;</li> <li>II. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle best practice in materia di Salute, Sicurezza adozione e certificazione di Sistemi di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro.</li> </ol>
<p><b>ESG</b> AMBIENTE</p>	<p>Rischi derivanti dalla inefficace gestione degli aspetti ambientali con potenziali ripercussioni sull'ambiente e sull'organizzazione.</p>	<p>Sanzioni economiche, penali e amministrative, extra costi nonché impatti sulla reputazione aziendale o possibili impatti sull'operatività aeroportuale.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento;</li> <li>II. monitoraggio continuo e azioni specifiche volte al contenimento del rumore aeroportuale (es. adozione di procedure per regolare e controllare le operazioni di volo, linee guida per una corretta gestione del sito aeroportuale, strumenti di previsione capaci di valutare gli effetti degli interventi prima della loro applicazione. etc);</li> <li>III. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle best practice in materia Ambiente con particolare riferimento allo sviluppo di iniziative per la riduzione e il riuso dei rifiuti, il miglioramento dell'efficienza energetica delle infrastrutture, l'implementazione di iniziative di tutela e miglioramento della biodiversità del sedime aeroportuale e delle aree limitrofe, la riduzione del consumo di acqua, del rumore e delle emissioni di inquinanti in atmosfera.</li> </ol>

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
<p><b>ESG</b> SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO (SAFETY E SECURITY)</p>	<p>Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali.</p>	<p>Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• safety management system;</li> <li>• attività di formazione e sensibilizzazione del personale e degli stakeholder di riferimento;</li> <li>• piani di emergenza aeroportuale;</li> <li>• monitoraggio del rispetto degli standard e degli adempimenti in materia di safety e security;</li> <li>• miglioramento continuo/allineamento alle best practice dei sistemi di controllo in ambito safety e security.</li> </ul> </li> </ol>
<p><b>ESG</b> CYBERCRIME</p>	<p>Rischi derivanti da eventi informatici malevoli, quali accessi non autorizzati, attacchi o manipolazione di sistemi IT e digitali.</p>	<p>Indisponibilità dei sistemi con conseguente blocco delle operazioni aeroportuali, perdita, possibile compromissione dell'integrità e della riservatezza dei dati.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Policy e procedure costantemente aggiornate alle best practice internazionali in materia di cybersecurity;</li> <li>II. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT;</li> <li>III. Cyber Training and awareness;</li> <li>IV. Security by Design;</li> <li>V. monitoraggio anche tramite indicatori delle performance dei processi e audit di Cyber Security.</li> </ol>
<p><b>QUALITÀ</b></p>			<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Sistemi di monitoraggio e verifica dell'andamento della qualità dei servizi.</li> </ol>
<p><b>ESG</b> INVESTIMENTI</p>	<p>Rischi connessi a ritardati/mancati investimenti come previsti da piano/cronoprogramma.</p>	<p>Mancato sviluppo della capacità aeroportuale in relazione ai fabbisogni, sanzioni da parte dell'autorità per mancato rispetto degli impegni da piano, perdita di competitività.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Strutturata attività di pianificazione e progettazione degli investimenti;</li> <li>II. monitoraggio continuo dei fornitori critici;</li> <li>III. monitoraggio continuo delle commesse dei lavori al fine di anticipare e gestire criticità.</li> </ol>
<p><b>ESG</b> BUSINESS CONTINUITY</p>	<p>Rischi legati all'indisponibilità di persone, infrastrutture e/o sistemi (es. malfunzionamento di un impianto o sistema informatico critico).</p>	<p>Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business, con conseguente compromissione del raggiungimento degli obiettivi aziendali.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Modello di Business Continuity con governance dedicata e con policy e procedure costantemente aggiornate e allineate alle best practice;</li> <li>II. pianificazione ed esecuzione delle attività di manutenzione preventiva: time-based, condition based e predittiva su tutte le tipologie di infrastrutture e impianti;</li> <li>III. presidio diretto sulla manutenzione degli impianti strategici;</li> <li>IV. miglioramento continuo di sistemi, infrastrutture e procedure per garantire la continuità delle operazioni di scalo;</li> <li>V. policy e procedure per garantire una corretta gestione del capitale umano ai fini della continuità aziendale;</li> <li>VI. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali;</li> <li>VII. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT.</li> </ol>
<p><b>ESG</b> GESTIONE TERZE PARTI CRITICHE (ES, FORNITORI, HANDLER)</p>	<p>Rischi derivanti dal rapporto con terze parti (es. fornitori di beni e servizi/supply chain handler, vettori, subconcessionari, subappaltatori) e dalle eventuali problematiche derivanti da dipendenza, inadempienze contrattuali, qualità del servizio/prodotto offerto e/o da inadeguata condotta in materia di sostenibilità.</p>	<p>Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business, con impatti sulla qualità dei servizi offerti e/o danni reputazionali.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Presidi organizzativi e processi di valutazione, qualifica diversificazione e monitoraggio dei fornitori, anche attraverso l'utilizzo di criteri ESG;</li> <li>II. monitoraggio e verifica del rispetto degli obblighi contrattuali, normativi (es salute e sicurezza e ambiente) anche con riferimento a esecuzione dei lavori, coperture assicurative, standard qualitativi/SLA, criteri minimi in ambito ESG;</li> <li>III. cooperazione con le terze parti (attraverso ad es. protocolli di intesa, policy, richieste per il rafforzamento delle componenti strutturali).</li> </ol>

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

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
LIQUIDITÀ	Rischi derivanti da inadeguata pianificazione/ gestione finanziaria con eccesso di liquidità o tensioni sulla disponibilità di liquidità; 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>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Monitoraggio e previsione dei fabbisogni finanziari prospettici di breve e lungo periodo;</li> <li>monitoraggio delle metriche economico-finanziarie rilevanti per la valutazione del merito di credito (c.d. credit metrics) consuntivate e attese;</li> <li>monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali;</li> <li>refinanziamento dei debiti finanziari con congruo anticipo rispetto alle scadenze contrattuali;</li> <li>diversificazione delle fonti di finanziamento;</li> <li>incremento della riserva di liquidità nei momenti di tensione finanziaria.</li> </ol>
	Rischi connessi al declassamento dei rating creditizi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maggiore onerosità o difficoltà di accesso alle fonti di finanziamento.</li> </ul>	
	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>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Monitoraggio degli impegni e delle scadenze previsti dalla contrattualistica finanziaria;</li> <li>valutazione periodica e preventiva dell'andamento dei covenant finanziari e attivazione anticipata di eventuali azioni correttive (es. richiesta di covenant holiday).</li> </ol>
TASSI DI INTERESSE	Rischi legati alla variazione/volatilità dei tassi di interesse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incremento del costo del debito, con impatto sul livello degli oneri finanziari e sul valore di attività e passività finanziarie.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (interest rate swap);</li> <li>assunzione di finanziamenti a tasso fisso.</li> </ol>
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>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo di banche dati per lo screening delle controparti in fase di affidamento;</li> <li>ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni/garanzie o fidejussioni) o, in alternativa, pagamento "a pronti" o anticipato;</li> <li>monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del "comitato crediti".</li> </ol>
	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>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ricorso preferenziale a controparti finanziarie di elevato standing creditizio;</li> <li>rispetto dei limiti di concentrazione assoluta e per classe di rating previsti dalle policy vigenti;</li> <li>monitoraggio continuativo del merito di credito delle controparti finanziarie.</li> </ol>



Opera Grande Folla N.1 di Joo Pomodoro - Terminal 1

# 4. Governance, integrità ed etica di business

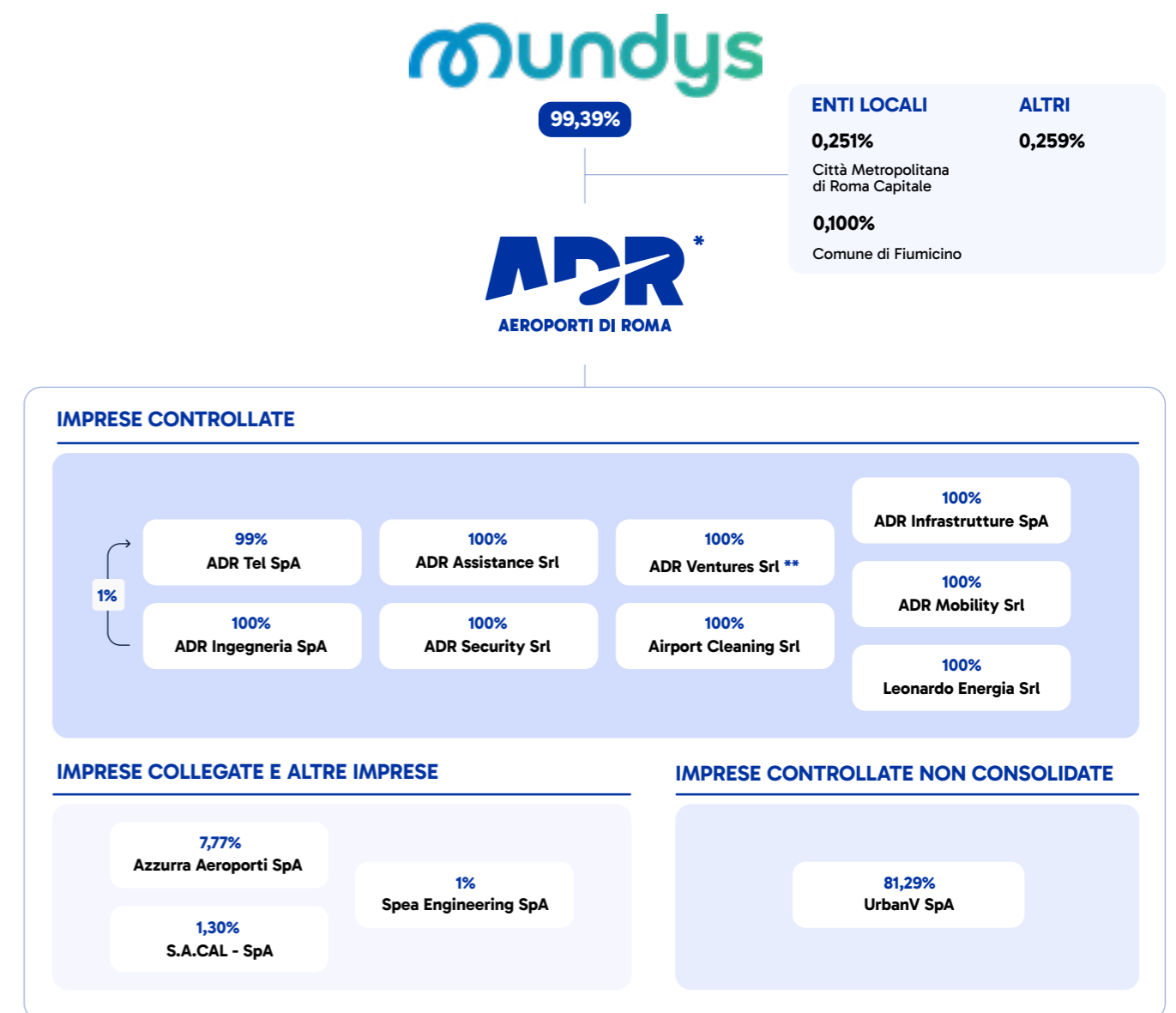
## 4.1 Struttura del Gruppo

ADR gestisce i due aeroporti sulla base dei termini e delle condizioni previsti nel contratto di concessione sottoscritto con il regolatore (ENAC) nel 2012, con scadenza il 30 giugno del 2046, che stabilisce le modalità attraverso cui ADR ed ENAC concordano ed aggiornano il Piano di Sviluppo Aeroportuale e prevede un meccanismo di aggiornamento dei contenuti sulla base dell'effettiva evoluzione del traffico. Il contratto, inoltre, attribuisce alla Società l'obbligo di garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, obbligo che ADR assolve direttamente o tramite società esterne qualificate.

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

Il Gruppo ADR è strutturato secondo una logica matriciale e interconnessa, mediante la quale eroga e gestisce le principali operazioni connesse al proprio business model (si veda la sezione 2.2 Il modello di business) attraverso le proprie società controllate.

La struttura del Gruppo ADR al 31.12.2025



\*ADR SpA detiene, inoltre, una quota dell'1,15% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.

\*\*ADR Ventures S.r.l. detiene il 2,15% in Assaia Inc.

## 4.2 Modello di Governance

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

### Composizione del Consiglio di Amministrazione al 31.12.2025

Nome	Designazione	Carica
Nunziata Vincenzo	Mundys S.p.A.	Presidente
Troncone Marco	Mundys S.p.A.	Amministratore Delegato e Direttore Generale
Brentari Mattia	Mundys S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Mundys S.p.A.	Consigliere
Gerrit Loots *	Mundys S.p.A.	Consigliere
Monti Antonello **	Mundys S.p.A.	Consigliere
Riva Katia	Mundys S.p.A.	Consigliere
Schultz Scott	Mundys S.p.A.	Consigliere
Valeri Andrea	Mundys S.p.A.	Consigliere

\* Heyl Yannick dimissionario in qualità di Consigliere dalla data del CdA del 6 ottobre 2025. Loots Gerrit è stato nominato Consigliere in pari data.

\*\* Monti Antonello dimissionario in qualità di Consigliere dal 23 dicembre 2025.

### Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è stato nominato nelle Assemblee degli Azionisti del 28 aprile 2025 e 5 giugno 2025

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

### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione <sup>6</sup> è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 20 aprile 2023 per tre esercizi 2023-2025 (fino approvazione bilancio al 31.12.2025).

per gli esercizi 2025-2027 (fino approvazione bilancio al 31.12.2027).

### Composizione del Collegio Sindacale al 31.12.2025

Nome	Designazione	Carica
Gaspari Ugo Venanzio	Min. Economia e Finanze	Presidente **
Bassi Giampaolo	Min. Infrastrutture e dei Trasporti	Sindaco Effettivo **
Mencagli Marco	Min. delle Imprese e del Made in Italy	Sindaco Effettivo **
Ciabattoni Paolo Maria	Mundys S.p.A.	Sindaco Effettivo *
Navarra Benedetta	Mundys S.p.A.	Sindaco Effettivo *
Collalti Andrea	Mundys S.p.A.	Sindaco Supplente *
Petrucchi Pamela	Mundys S.p.A.	Sindaco Supplente *

\* Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2025

\*\* Assemblea degli Azionisti del 5 giugno 2025

<sup>6</sup> L'assemblea degli Azionisti ADR del 20 aprile 2023 ha determinato in numero 10 i componenti del Consiglio di Amministrazione, ivi incluso il Consigliere designato dagli Enti locali, non nominato.

### La Società di Revisione

KPMG (novennio 2021-2029).

### Comitati

Il 10 maggio 2023 sono stati istituiti tre Comitati 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 CEO & Managing Director, nonché in merito agli obiettivi di performance correlati alla componente variabile della remunerazione, e di esprimere pareri sulle iniziative e sui programmi promossi dalla Società in ambito di sviluppo strategico del capitale umano.

Di seguito si riporta la composizione dei Comitati sopra descritti:

### Comitato Sviluppo Sostenibile

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

### Composizione del Comitato Sviluppo Sostenibile al 31.12.2025

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

### Comitato Controllo e Rischi

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

### Composizione del Comitato Controllo e rischi al 31.12.2025

N. 3 membri	Carica
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Presidente
Brentari Mattia	Membro
Loots Gerrit *	Membro

\* Heyl Yannick, dimissionario in qualità di membro del Comitato Controllo e Rischi dalla data del CdA del 6 ottobre 2025. Loots Gerrit è stato nominato componente del Comitato Controllo e Rischi in pari data.

### Comitato Risorse Umane

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

### Composizione del Comitato Risorse Umane al 31.12.2025

N. 4 membri	Carica
Riva Katia	Presidente
Brentari Mattia	Membro
Monti Antonello *	Membro
Schultz Scott **	Membro

\* Monti Antonello dimissionario in qualità di membro del Comitato Risorse Umane dal 23 dicembre 2025.

\*\* Valeri Andrea, dimissionario in qualità di membro del Comitato Risorse Umane dalla data del CdA del 1° luglio 2025. Schultz Scott è stato nominato componente del Comitato Risorse Umane in pari data.

### Comitati Interni

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

- il Comitato di Sostenibilità, con il compito di favorire il coordinamento tra le varie funzioni aziendali e il Vertice Aziendale nella definizione del Piano di Sostenibilità e nel monitoraggio e raggiungimento degli obiettivi dello stesso. Attivo dall'aprile del 2021, si occupa inoltre di promuovere i rapporti con attori e stakeholder territoriali e no, allo scopo di integrare istanze di carattere scientifico e istituzionale, oltre ad assicurare il costante confronto con altre best practi-

ce 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.
- Il Noise Committee, che ha l'obiettivo di definire le linee guida e le strategie per la gestione e lo svolgimento delle attività di monitoraggio del livello di impatto acustico generato dagli aeromobili presso gli scali gestiti, nonché la strategia ed eventuali action plan per il contenimento del rumore aeroportuale in coerenza con gli obiettivi di sviluppo del traffico.

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


**Rapporti con la controllante Mundys S.p.A.**

Mundys S.p.A. esercita attività di "direzione e coordinamento" su ADR S.p.A. la quale, esercita, a sua volta, attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Ingegneria S.p.A., Leonardo Energia S.r.l., ADR Ventures S.r.l., ad esclusione di UrbanV S.p.A.


**Rapporti infragrupo 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 infragrupo e con parti correlate, si rinvia alla Nota 10 del Bilancio Consolidato e alla Nota 9 del Bilancio di Esercizio.

## 4.3 Management




**Vincenzo Nunziata**  
Presidente



**Marco Troncone**  
CEO & Managing Director




**Devan De Paolis**  
Internal Audit




**Veronica Pamio**  
External Affairs, Sustainability & Destination Management




**Giovanni Cavallaro**  
Chief Financial Officer




**Emanuele Calà**  
Transformation & Technology



**Alberto Valenza**  
Human Capital, Organization & Procurement



**Primiano De Maria**  
General Counsel & Compliance



**Ivan Bassato**  
BU Aviation



**Marilena Blasi**  
BU Commercial



**Andrea M. Giordano**  
BU Infrastructures



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

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

L'attuale organizzazione prevede:

#### I. Cinque strutture di Staff

- **CFO:** con la responsabilità dei processi di: Planning & Control, Administration, Finance, Regulatory Tariff, Tax e Traffic Planning. Governance end to end dei processi Finance e supporto alla definizione della strategia di business;
- **Human Capital, Organization & Procurement:** con la responsabilità dei processi di: HR, Procurement e Logistics. Governance dei processi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi "People e Organizzativi" e del processo di sourcing integrato (risorse interne ed esterne);
- **Transformation & Technology:** con la responsabilità dei processi di: ICT, Innovation e Quality. Governance complessiva dei processi di Business Improvement e Digital Transformation in ottica di massima efficienza della leva tecnologica verso la trasformazione;
- **General Counsel & Compliance:** con la responsabilità dei processi di: Legal, Risk, Compliance (HSE, Rumore, Anticorruzione AI, Privacy, Antifrode, Antincendio, etc). Gestione integrata della compliance di gruppo e governance dei processi di difesa degli interessi della Società e di Risk Management;
- **External Affairs, Sustainability & Destination Management:** con la responsabilità dei processi di: Press Office, External Affairs, Destination Management e Sustainability. Governance della comunicazione esterna e delle relazioni, del posizionamento strategico del brand ADR, della promozione turistica innovativa e dei processi di sostenibilità.

#### II. Tre Business Unit, con piena accountability delle aree aziendali Business Critical

- **BU Aviation:** piena accountability dei ricavi Avio e dei connessi processi afferenti al mondo aviation e al trasporto aereo e governance delle società controllate ADR Security, ADR Assistance e Airport Cleaning;
- **BU Commercial:** piena accountability dei ricavi non-Avio e dei processi di: Real Estate, Retail, Food & Beverage, Core Category e Advertising e governance delle società controllate ADR Mobility e ADR Tel;
- **BU Infrastructures:** con l'accountability dei processi afferenti allo sviluppo infrastrutturale e governance delle società controllate ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture.

Il sistema di remunerazione per gli executives è strutturato per garantire l'allineamento tra le performance individuali, i risultati dell'azienda e gli obiettivi di sostenibilità. La retribuzione complessiva si compone, in particolare, di:

- una parte fissa (Base Salary), correlata al livello di responsabilità e ai benchmark di mercato;
- una parte variabile di breve periodo (MBO) e di lungo periodo (LTI), entrambe legate ad indicatori di tipo economico, di business development e sostenibilità/ESG. Con riferimento ai singoli piani di incentivazione sono infine definite delle specifiche soglie di accesso al Premio e clausole di clawback.

Il rapporto tra retribuzione fissa e retribuzione variabile è definito all'interno di un range raccomandato.



## 4.4

### Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo

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

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

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

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

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

Ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. 231/2001, ogni società del Gruppo ADR ha affidato il compito di "vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello e di curarne l'aggiornamento" ad un rispettivo Organismo di Vigilanza

(OdV). Come previsto da ogni Modello, l'OdV deve essere informato di tutte le circostanze rilevanti per il rispetto e il funzionamento del Modello, nonché di eventuali condotte illecite o violazioni del Modello.

Le società del Gruppo ADR riconoscono l'importanza di un sistema integrato che consideri, oltre agli aspetti economico-finanziari, anche i profili ambientali, sociali e di governance, in linea con i più recenti orientamenti normativi sulla Rendicontazione di Sostenibilità. In questo contesto, i Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo, adottati ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, assumono una duplice funzione: da un lato presidio di legalità e prevenzione dei reati, dall'altro strumento di supporto alle strategie aziendali di sostenibilità. La tracciabilità dei processi, la valutazione dei rischi e la formalizzazione dei presidi di controllo previsti dai Modelli 231 si integrano con la rendicontazione delle informazioni in ambito di sostenibilità, garantendo trasparenza, coerenza e affidabilità.

Il Gruppo ADR promuove un approccio di compliance integrata, volto a valorizzare le sinergie tra il Modello organizzativo, la Rendicontazione di Sostenibilità, obbligatoria in risposta alle normative vigenti in tema di Rendicontazione di Sostenibilità e volontaria per la divulgazione delle tematiche di sostenibilità, e la gestione dei rischi ESG, con l'obiettivo di creare valore duraturo per tutti gli stakeholder.

# 5. Performance 2025

## 5.1 Attività di business

### 5.1.1 AVIATION

#### Principali KPIs

**55,3** Mln

Passeggeri totali a livello sistema  
+4,2% vs 2024

**365.121**

Movimenti totali a livello sistema  
+2,0% vs 2024

Nel corso dell'anno 2025, il sistema aeroportuale romano ha registrato quasi 55,3 milioni di passeggeri, raggiungendo il proprio record storico. La crescita dei volumi si è concretizzata soprattutto nel primo semestre con una crescita del +6,2%. A totale anno, la crescita di traffico è da imputare per la totalità allo sviluppo del traffico internazionale che ha registrato una crescita del +6%. In particolare, la crescita del traffico intercontinentale ha fatto registrare quasi il +6% rispetto al 2024, confermando la sua vocazione verso il traffico di lungo raggio che è cresciuto quasi del +6%.

A livello sistema, il traffico ha visto un incremento del +4% rispetto al 2024 e del +12% rispetto al 2019.

Rispetto al 2024, la crescita è stata trainata principalmente

te dall'incremento dei flussi di traffico UE (+4%) ed Extra UE<sup>7</sup> (+8%). Per l'ambito domestico si è registrato un calo del -1% a causa delle ottimizzazioni dell'Hub carrier dovute soprattutto al problema tecnico legato ai motori Pratt & Whitney che ha determinato una forte riduzione della capacità operativa e forti incertezze sul piano di network.

A livello sistema la merce ha registrato un lieve calo, -1%, dovuto al trasferimento di UPS delle proprie attività da Ciampino a Fiumicino a partire da novembre 2024 e alla cancellazione delle operazioni di Amazon su Fiumicino a partire da aprile 2025.

#### Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano 2025

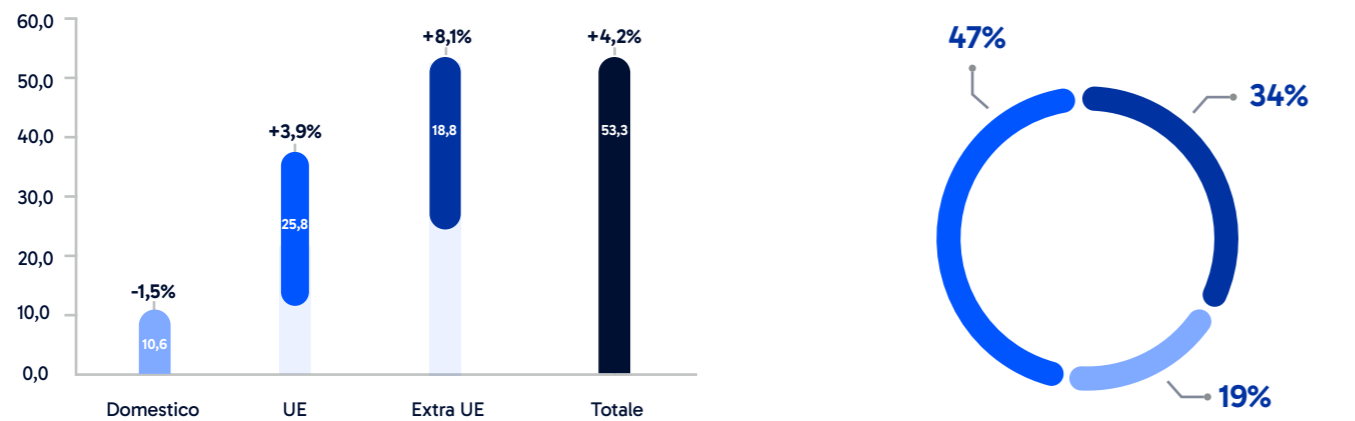
	UdM	2025	2024	2019	Δ% (2025-2024)	Δ% (2025-2019)
<b>Movimenti</b>	n.	<b>365.121</b>	<b>358.026</b>	<b>362.036</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>
Fiumicino	n.	322.744	315.597	309.783	2%	4%
Ciampino	n.	42.377	42.429	52.253	0%	-19%
<b>Passeggeri</b>	n.	<b>55.294.261</b>	<b>53.065.540</b>	<b>49.412.069</b>	<b>4%</b>	<b>12%</b>
Fiumicino	n.	51.306.744	49.203.734	43.532.573	4%	18%
Ciampino	n.	3.987.517	3.861.806	5.879.496	3%	-32%
<i>Di cui: imbarcati</i>	n.	27.436.492	26.308.794	24.615.046	4%	11%
Fiumicino	n.	25.442.097	24.372.793	21.664.400	4%	17%
Ciampino	n.	1.994.395	1.936.001	2.950.646	3%	-32%
<b>Merci</b>	ton	<b>278.119</b>	<b>280.393</b>	<b>204.900</b>	<b>-1%</b>	<b>36%</b>
Fiumicino	ton	268.029	265.857	186.492	1%	44%
Ciampino	ton	10.090	14.537	18.408	-31%	-45%

<sup>7</sup>Si segnala che dal gennaio 2021 rientra nel perimetro Extra-UE anche il Regno Unito.

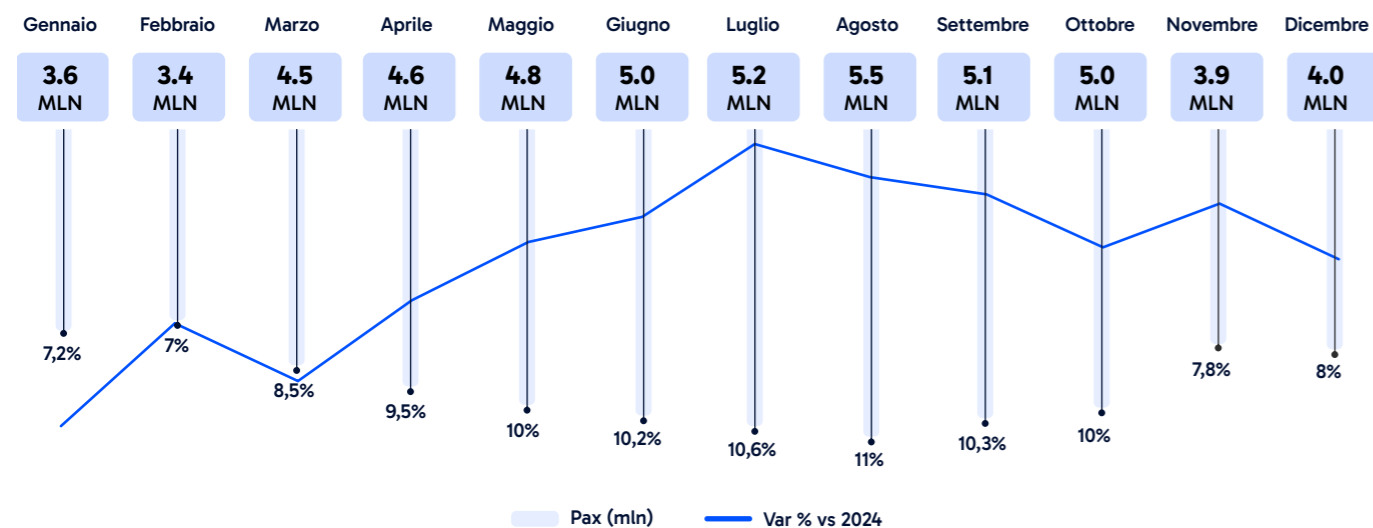
Composizione del traffico aereo 2025 per il sistema aeroportuale romano

Variation % 2025 vs. 2024 (milioni di passeggeri)

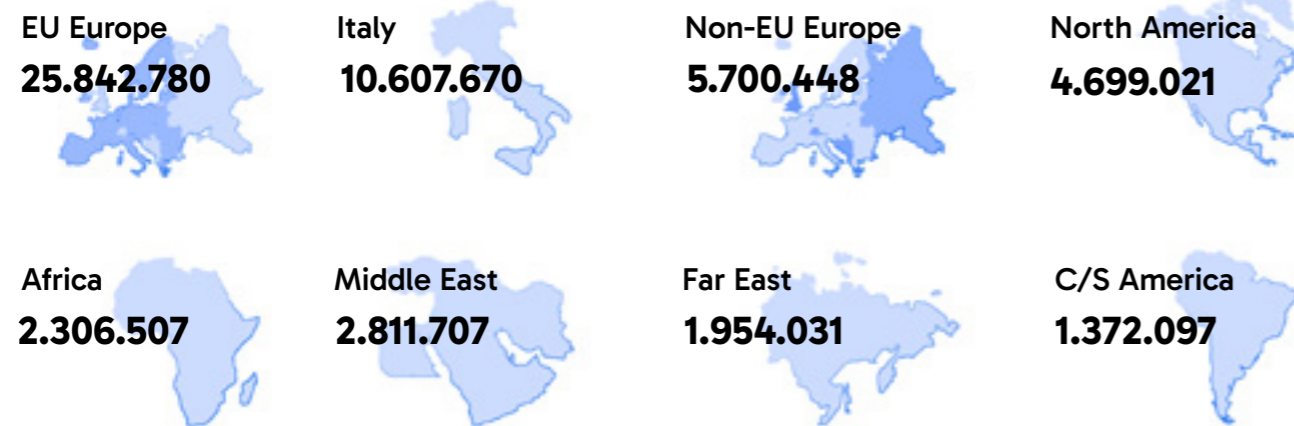
Domestico UE Extra UE



Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano e variazione rispetto al 2024



Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica



TOTALE COMPLESSIVO 55.294.261

Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare, nell'anno 2025, 51,3 milioni di passeggeri, con una crescita rispetto al 2024 pari al +4% per i passeggeri equivalente a +2,1 milioni di viaggiatori e +2% per i movimenti. La crescita rispetto al 2019 è stata rispettivamente del +18% e del +4%.

Il 2025 si è confermato essere un anno di solida crescita, in continuità con l'ottimo andamento registrato lo scorso anno.

Per la prima volta nella sua storia l'aeroporto di Roma Fiumicino ha superato i 50 milioni di passeggeri, confermando quindi il suo ruolo di gateway del Mediterraneo oltre che hub di livello globale.

La spinta è arrivata soprattutto dai vettori "Others" che hanno registrato quasi 39 milioni di passeggeri, rafforzando la presenza sui mercati internazionali e superando i livelli del 2024 di circa il +7% con +2,4 milioni rispetto il 2024. Il lungo raggio ha dato risultati molto positivi, con un aumento intorno al +6% rispetto al 2024 (+578 mila passeggeri): a totale anno sono stati registrati quasi 10,8 milioni di passeggeri, con ottime performance su Africa, Estremo Oriente e Penisola Arabica e importanti novità sul Nord America.

Anche il breve ed il medio raggio hanno mantenuto un buon ritmo, registrando 40,5 milioni di passeggeri. No-

nostante la problematica ai motori di ITA Airways, che ha limitato la capacità operativa della compagnia, sono stati registrati valori di riempimento degli aeromobili molto alti, con ottobre e novembre che hanno fatto segnare aumenti del tasso di riempimento di +4 punti percentuali rispetto lo scorso anno.

Il 14 luglio è stato registrato il record giornaliero con oltre 182 mila passeggeri transitati in un solo giorno ed oltre 1.100 movimenti tra decolli e partenze.

Il mese di agosto ha segnato il record mensile con quasi 5,2 milioni di passeggeri.

In linea con il 2024, anche il 2025 ha visto una importante crescita del traffico verso il Nord America. Nello specifico il traffico verso gli USA è aumentato del +6% rispetto al 2024 e del +39% rispetto al 2019, grazie alle performance positive registrate sui voli per il Nord America che, a luglio, sono arrivate a contare fino a 40 partenze giornaliere verso 18 scali complessivi ed ai nuovi voli di American Airlines da Miami e di Norse per Los Angeles, oltre a nuove destinazioni di Delta Airlines da Minneapolis e United Airlines da Denver.

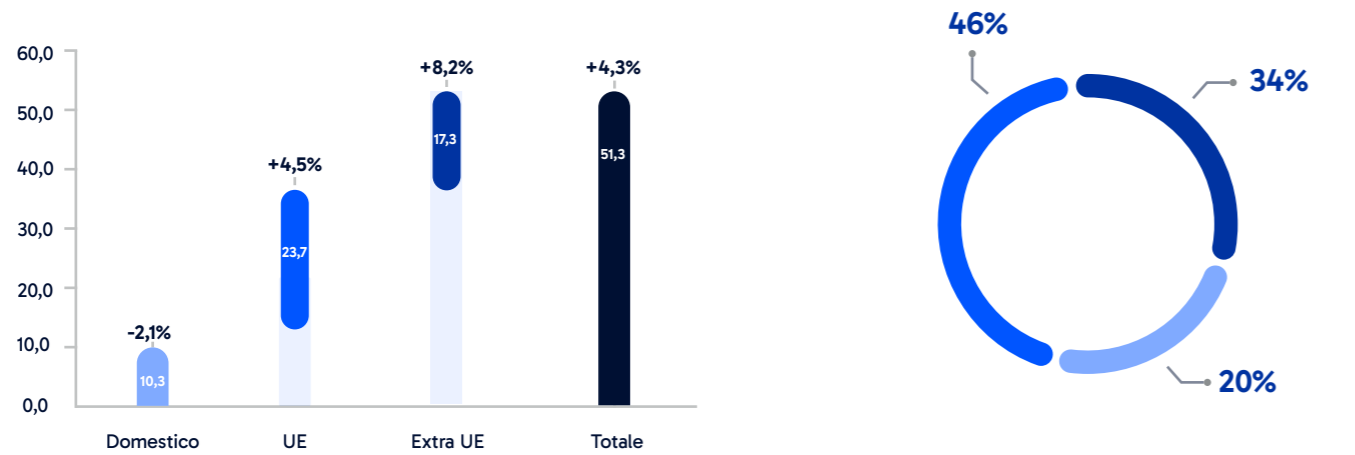
L'ambito UE è stato il mercato di maggior rilievo con quasi 23,7 milioni di passeggeri, un incremento pari al +4% e una market share del 46% sullo scalo. In calo, invece, il traffico domestico con un decremento del -2% rispetto al 2024.



Composizione del traffico aereo 2025 per lo scalo di Fiumicino

Variation % 2025 vs. 2024 (milioni di passeggeri)

Domestico UE Extra UE



Ciampino

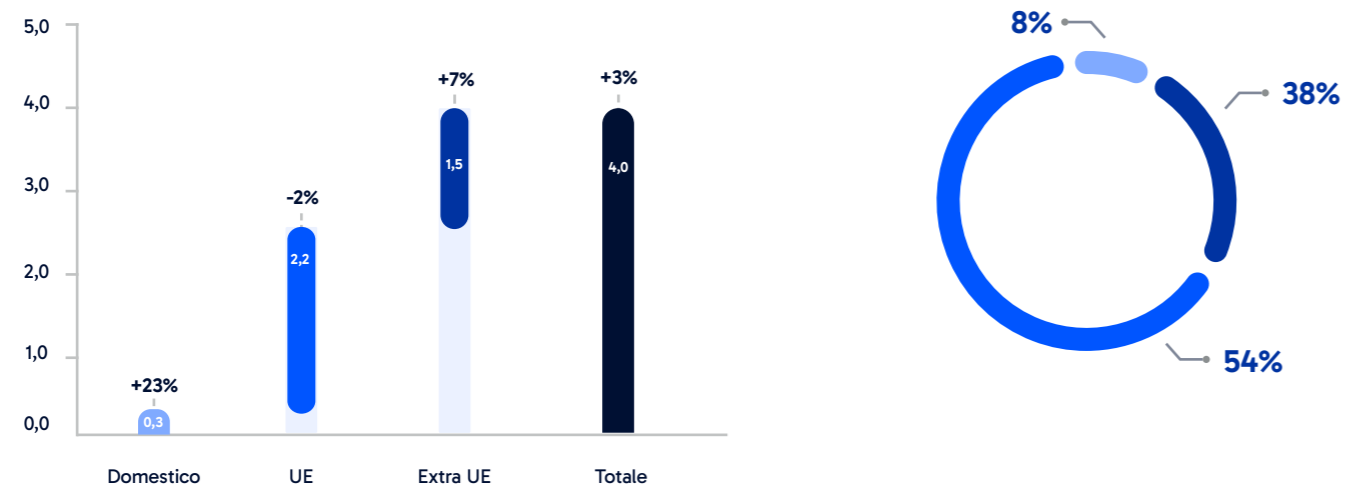
Lo scalo di Ciampino ha gestito, nel 2025, quasi 4 milioni di passeggeri con un incremento dei volumi trasportati del +3% rispetto al 2024, nonostante il trasferimento delle operazioni di Wizz Air a partire dalla metà del mese di settembre sullo scalo di Fiumicino. Il calo del traffico rispetto al 2019 è pari al -32% ed è legato all'entrata a regime del Decreto per l'abbattimento del rumore in zona aeroportuale che ha imposto la riduzione dei movimenti commerciali, da 100 movimenti al giorno a 65.

L'Europa-UE, con quasi 2,2 milioni di passeggeri, è il principale mercato per lo scalo con il 54% dei volumi complessivi e registra un calo pari al -2%. In crescita, invece, il traffico Extra UE con oltre 1,5 milioni di passeggeri con +7% vs 2024, così come il mercato domestico che ha registrato quasi 300 mila passeggeri con un incremento del +23% rispetto all'anno precedente.

Composizione del traffico aereo 2025 per lo scalo Ciampino

Variation % 2025 vs. 2024 (milioni di passeggeri)

Domestico UE Extra UE



Connessione locale e globale

Nel 2025 i risultati conseguiti sono stati sostenuti da una strategia aviation orientata a stimolare l'espansione della rete verso mercati non precedentemente serviti dal Sistema Aeroportuale Romano e al rafforzamento dell'offerta sui segmenti di lungo raggio a maggior valore strategico.

Coerentemente con gli obiettivi di sostenibilità e con il ruolo di gateway primario per il Paese, ADR ha perseguito uno sviluppo del network efficiente e mirato, valorizzando le infrastrutture disponibili e ampliando le opportunità di collegamento a beneficio della mobilità nazionale e internazionale, della catchment area e dei flussi turistici inbound e outbound.

La crescita è stata favorita dalla progressiva diversificazione del portafoglio clienti, con l'ingresso di 6 nuove compagnie aeree e la gestione ottimizzata dei vettori già operativi, a garanzia di uno sviluppo bilanciato ed orientato ad ampliare l'offerta per i passeggeri. Complessivamente, il 2025 ha registrato oltre 30 nuovi collegamenti, di cui 12 verso destinazioni inedite, tra cui Minneapolis, Denver, Mauritius, Tbilisi, Zadar e Saragozza.

La solidità e l'ampiezza del network consolidano la posizione di Fiumicino tra i principali aeroporti al mondo per connettività internazionale, con circa 100 vettori operativi, 80 Paesi collegati e oltre 240 destinazioni servite direttamente.

Il lungo raggio ha continuato a rappresentare un motore chiave della crescita: il Nord America ha consolidato la propria leadership con 4,7 milioni di passeggeri, grazie a una programmazione che in estate ha raggiunto fino a 40 partenze giornaliere e ad una crescente destagionalizzazione (posti offerti novembre 2025 vs novembre 2019: +80%).

Anche l'Asia ha registrato un'espansione significativa (posti offerti 2025 vs 2024: +3%), trainata dalla forte domanda verso Corea, Giappone e Bangladesh e dal ripristino del collegamento con Hong Kong da parte di Cathay Pacific, mentre la Cina continentale ha evidenziato un lieve ridimensionamento.

Parallelamente è proseguita l'espansione del mercato point-to-point di breve e medio raggio, sostenuta dal contributo di progetti strategici di sviluppo in base Fiumicino da vettori come Wizz Air ed easyJet.

Un elemento di rilievo strategico è rappresentato dall'in-

gresso di Lufthansa nel capitale di ITA Airways, che rafforza il ruolo di Fiumicino come hub di riferimento nel Sud Europa. Tuttavia, il potenziale dell'operazione non si è ancora pienamente espresso a causa dell'aggravarsi delle criticità legate ai motori P&W, che a partire dalla metà dell'anno hanno colpito in modo rilevante la flotta di nuova generazione di ITA Airways, riducendone l'operatività di circa il 20% (oltre 20 aeromobili mediamente fermi), con conseguenti limitazioni alla capacità di crescita programmata.

Il comparto cargo ha confermato la propria traiettoria positiva: dopo la crescita record del 2024 (+44% sul 2023), nel 2025 Fiumicino ha ulteriormente incrementato i volumi (+1% sul 2024). Grazie alla forte collaborazione con gli stakeholder del settore, lo scalo si è affermato come piattaforma logistica di riferimento per il Centro-Sud Italia e nodo strategico all'interno del modello multi-hub di Lufthansa Cargo.

L'insieme di questi risultati conferma Roma Fiumicino come un hub globale orientato alla qualità del servizio, alla crescita sostenibile e al rafforzamento della connettività internazionale. Lo scalo accresce così il proprio ruolo di piattaforma strategica per passeggeri, compagnie aeree ed operatori cargo, contribuendo in modo significativo allo sviluppo economico e occupazionale del Paese.



## FOCUS ON: SAFETY AVIATION

### Sicurezza delle operazioni airside

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

Le prestazioni di Safety degli scali di Fiumicino e Ciampino sono periodicamente monitorate rispetto ad un mix di 23 indicatori per Fiumicino e 15 per Ciampino, suddivisi tra:

- Outcome-based SPI: indicatori che misurano eventi di safety registrati sullo scalo;
- Process SPI: indicatori che misurano l'efficacia dei processi implementati dall'organizzazione, per mantenere o migliorare il livello di Safety, individuati, coerentemente con i Safety Objectives aziendali, sulla base dei parametri utilizzati a livello internazionale, nonché dell'esperienza maturata nell'ambito del

Safety Management System. Tali indicatori, analizzati almeno trimestralmente in sede Safety Review Board, permettono la tempestiva individuazione di trend anomali, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti.

Per lo scalo di **Fiumicino**, il 2025 è stato caratterizzato da una ulteriore crescita del traffico aereo rispetto al 2024. ADR è stata in grado di gestire l'ulteriore incremento operativo, mitigando i rischi correlati, attraverso l'analisi periodica degli indicatori di safety, l'attuazione di attività puntuali e preventive svolte anche in coordinamento con tutti gli stakeholders esterni coinvolti ed all'attività di monitoraggio sul campo con presenza quotidiana focalizzata alle fasi più critiche del turnaround (es: ingresso dell'aeromobile e attività di assistenza da parte dell'handler di riferimento). Tutti i Safety Performance Indicator confrontati con i principali aeroporti europei hanno registrato valori in linea o al di sotto della media europea.

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

Nello scalo di **Fiumicino**, è stata attuata la campagna "Non sei in Pole Position! Sei in Servizio" nelle giornate del 5 e 6 agosto 2025 con l'obiettivo di far conoscere e ricordare agli operatori aeroportuali di tutti gli stakeholder coinvolti nelle operazioni aeroportuali ad ogni livello, il rischio legato all'inosservanza delle regole di circolazione, fornendo loro 5 semplici regole da seguire (dare la precedenza agli aeromobili, rispettare i limiti di velocità, non invadere le Taxiway, non attraversare le piazzole, non usare il cellulare alla guida). La campagna ha visto coinvolti, formati ed informati, oltre 500 operatori di 25 diverse società operanti in airside. Alla campagna sono seguite ispezioni straordinarie settimanali di circolazione congiunte con gli handlers che operano in Apron, per aumentare ulteriormente il livello generale di commitment su aspetti di safety legati alle regole di circolazione. In data 18 novembre 2025 è sta-

ta attuata la campagna Apron FOD Walk; rappresentanti di ADR, società del gruppo e responsabili delle principali società di handling attive in Airside si sono riuniti per una camminata ordinata sui piazzali dell'aeroporto, coinvolgendo circa 80 operatori, con l'obiettivo di identificare e raccogliere FOD (Foreign Object Debris), ovvero materiali estranei di piccole dimensioni che, se non gestiti correttamente, possono rappresentare un potenziale pericolo per operatori e aeromobili. La Apron FOD Walk è stata anche un'importante occasione di confronto, formazione e socializzazione tra i diversi settori delle attività aeroportuali: un'opportunità per condividere esperienze e punti di vista con un obiettivo comune, innalzare sempre più il livello di safety nelle operazioni di scalo.

Nello Scalo di **Ciampino**, è continuata la campagna di Safety promotion denominata "Don't play with safety... play safe!", atta a promuovere la cultura della Safety in modo divertente e coinvolgente con una serie di giochi basati su puzzle, progettati con l'obiettivo di favorire la partecipazione attiva ed il coinvolgimento di tutti gli operatori aeroportuali, contribuendo all'aumento di un senso di responsabilità condivisa della sicurezza.

Al fine, inoltre, di incrementare la cultura del Safety reporting relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le operazioni aeroportuali, il Safety Management dello scalo di Ciampino si è impegnato nell'approfondire le root causes di ogni segnalazione ricevuta fornendo feedback puntuali attraverso la pubblicazione del periodico "Dal GSR... al feedback!". In aggiunta, è stato attivato un programma di familiarizzazione con il sistema di Safety reporting per tutto il personale operativo ADR.

### L'Aviation Safety Management System

In linea con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 139/2014, ADR si è dotata di un Safety Management System (SMS) certificato, uno per lo scalo di Fiumicino e uno per quello di Ciampino, ovvero di un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza (Aviation Safety) prefissate. Il Safety Management System effettua il monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e gestione delle segnalazioni (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le opera-

zioni 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 2025, presso lo scalo di Fiumicino, sono state attivate 57 iniziative di cambiamento: 40 di tipo infrastrutturale, 15 procedurali e 2 organizzative. Sono state gestite, fino alla chiusura del processo, 44 iniziative con impatto sul livello di sicurezza delle operazioni, applicando le opportune misure di mitigazione (26 infrastrutturali, 16 procedurali e 2 organizzative), le restanti sono in corso di valutazione. Tra le iniziative portate a termine nel 2025, 3 hanno richiesto l'approvazione preventiva da parte dell'autorità ENAC.

ADR sta, inoltre, lavorando su alcune PoC (Proof of Concept) finalizzate alla valutazione di 4 nuove tecnologie per la mitigazione dei principali top risk aeroportuali: runway incursion, runway excursion, FOD in pista e wildlife strike.

Nel 2025, sullo scalo di Ciampino, sono state attivate e valutate 24 iniziative di cambiamento (13 infrastrutturali, 9 procedurali e 2 organizzative). Delle 24 iniziative di cambiamento, 3 sono state valutate "prior approval", ovvero richiedono preventiva approvazione da parte dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.

### Il soccorso sanitario

Il pronto soccorso aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, gestito da ADR, ha prestato soccorso nel 2025 a 3.312 passeggeri e 4.698 operatori aeroportuali.

### Piano di emergenza aeroportuale (PEA)

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



za Aeroportuale (PEA), viene attuato annualmente un programma di esercitazioni condiviso con tutti gli stakeholder coinvolti nell'Emergency Response Committee (ERC), di cui nelle tabelle seguenti si riporta una sintesi. Ogni esercitazione è seguita da un debriefing in cui vengono analizzati i punti di forza e le aree di miglioramento, registrati e mo-

nitorati nell'action plan dell'ERC, da attuare per il costante perfezionamento delle procedure di gestione dei vari scenari di emergenza, ciascuno per le proprie competenze. Sullo scalo di **Fiumicino** sono state eseguite le seguenti esercitazioni:

Data	Tipologia	Scenario	Descrizione
30/09/2025	Parziale -operativa sul campo	Allerta aeromobile all'interno del sedime - Family Assistance Plan	Verifica del Piano dedicato alla assistenza dei familiari e delle vittime di incidente aereo. L'esercitazione ha coinvolto ENAC, Forze dell'Ordine, ADR, compagnie aeree, handler e psicologi professionisti ed è stata preceduta dalla selezione e formazione di personale ADR per ricoprire il ruolo di Team di Contatto, la squadra deputata - insieme ad ENAC - a fornire una adeguata assistenza ai familiari delle vittime nelle more dell'arrivo della compagnia aerea.
09/10/2025	Parziale -tabletop	Allerta aeromobile all'interno del sedime - Area di Accumulo & Perimetrazione luogo evento	Verifica della corretta identificazione e utilizzo dell'area di accumulo da parte dei Vigili del Fuoco, destinata alla raccolta dei passeggeri coinvolti in incidente aereo e al successivo triage da parte del personale sanitario, con il supporto delle Forze dell'Ordine per la perimetrazione e la protezione dell'area, al fine di evitare l'accesso di personale non autorizzato.
15-16/10/2025	Full-scale	Allerta aeromobile all'interno del sedime - Incidente	Verifica delle operazioni di soccorso, di post-soccorso e di gestione dei familiari delle vittime dell'incidente aereo. Hanno partecipato all'esercitazione come volontari figuranti n. 37 colleghi ADR e n. 26 volontari della Croce Rossa Italiana. Ogni area dell'esercitazione è stata verificata, tramite checklist, da n. 17 osservatori ADR e osservatori esterni rappresentati anche da personale di compagnie aeree che hanno altresì partecipato in maniera attiva, simulando di essere un parente del passeggero. L'esercitazione ha visto, inoltre, coinvolte due associazioni di Psicologi specializzati nell'emergenza dell'aviazione civile al fine di testare in maniera realistica il Family Assistance Plan; vi è stata, inoltre, la partecipazione di psicologi nei ruoli di familiari delle vittime.
15/12/2025	Parziale -Tabletop	Calamità Naturali - Esondazione	Verifica della nuova revisione del Piano di Emergenza Aeroportuale (rev. 6) che ha aggiornato lo scenario "Calamità Naturali". L'esercitazione ha visto la partecipazione di personale ADR e di alcuni Stakeholder esterni, tra i quali i VVF, ENAV e Forze dell'Ordine.
26/02/2025 04/06/2025 23/09/2025 16/12/2025	Parziale -operativa sul campo	Allerta aeromobile all'interno del sedime	Testate procedure di coordinamento ed intervento dei VVF a seguito di attivazione scenario con la collaborazione di ADR ed ENAV.

Per lo scalo di Fiumicino, il 26 novembre 2025 è stata svolta un'esercitazione tabletop sull'interruzione dei servizi Hydrant Refueling System (HRS) - il sistema di rifornimento carburante tramite condotte sotterranee che alimentano le piazzole, evitando l'uso di autobotti - con il supporto delle società di rifornimento e SERAM. L'obiettivo dell'esercita-

zione è stato testare il flusso di comunicazione e le modalità di gestione per minimizzare gli impatti operativi sulla capacità dello scalo di rifornire gli aeromobili, garantendo la business continuity.

Sullo scalo di **Ciampino** sono state eseguite le seguenti esercitazioni:

Data	Tipologia	Scenario	Descrizione
28/01/2025	Full-scale	Allerta aeromobile all'interno del sedime - Livello Rosso - Incidente	Verifica delle operazioni di soccorso e di gestione dei familiari delle vittime dell'incidente aereo. Hanno partecipato all'esercitazione 48 figuranti così suddivisi: 46 passeggeri e 2 membri di equipaggio (suddivisi per codice triage in coerenza con gli standard ICAO), 12 psicologi e 5 osservatori ARES 118 dell'UOS Psicologia. Ogni area dell'esercitazione è stata verificata, tramite checklist, da osservatori ADR. Tutti gli elementi raccolti durante l'esercitazione sono stati analizzati nel debriefing nell'Emergency Response Committee svolto il 18/02/2025 con l'obiettivo di condividere possibili azioni per il miglioramento continuo delle procedure di gestione dei vari scenari di emergenza.
19/03/2025 26/03/2025 02/04/2025 09/04/2025	Parziali	Allerta aeromobile all'interno del sedime - Livello Rosso - Incidente / Livello Giallo - Emergenza	8 esercitazioni tra i mesi di marzo ed aprile finalizzate all'introduzione della nuova procedura operativa che disciplina le modalità di intervento dei servizi di Rescue and Firefighting (RFFS) in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) durante condizioni di visibilità ridotta, in ottemperanza al Reg. EASA (UE) 139/2014.
16/07/2025	Parziale	Allerta altre infrastrutture - Livello Rosso - Incidente	Verifica delle operazioni di soccorso e della gestione dello scenario altre infrastrutture - Livello Rosso - Incidente per principio di incendio in area stoccaggio carburante.
10/10/2025	Parziale	Allerta atto doloso aeromobile - Livello Rosso - Incidente	Verifica, congiuntamente con Polaria, delle operazioni di soccorso e della gestione dello scenario di allerta atto doloso aeromobile.
02/12/2025	Parziale	Allerta altre infrastrutture - Livello Rosso - Incidente	Verifica delle operazioni di soccorso e della gestione dello scenario di allerta altre infrastrutture per evacuazione in seguito a principio di incendio nell'edificio della torre di controllo.

## 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 2025 sono state eseguite 59 attività di audit così suddivise:

- 28 audit su processi principali del Gestore;
- 15 audit diretti a società contrattualizzate;
- 16 società di handling o altre società che operano in airside.

Dalle attività di monitoraggio sono scaturite nel 2025 un totale di 62 findings così suddivisi:

### Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2025 sullo scalo di Fiumicino

Owner processo	Livello 1	Livello 2	Livello 3
ADR	0	11	11
Contracted activities	0	15	5
Società di handling e altre	0	8	12
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>28</b>

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva (608 ispezioni totali) sulle seguenti attività in Airside:

- Aircraft Turn Around - Ground Handling (502);
- Circolazione veicolare (45);
- Gestione dei cantieri in airside (61).

Durante il 2025, oltre alle ispezioni sopra menzionate, sono stati implementati anche dei controlli a campione sulle patenti (505 verifiche) e svolte delle attività ispettive sulla circolazione (15), in collaborazione con il personale della Sicurezza operativa ADR ed Handlers operanti sullo scalo.

Sullo scalo di Ciampino, nel corso del 2025 sono state eseguite 40 attività di audit così suddivise:

- 29 audit sui processi principali del Gestore e relative società contrattualizzate;

- 11 audit su società di handling che operano in airside. Dalle attività di monitoraggio, al netto degli audit in approvazione, sono scaturiti un totale di 126 findings così suddivisi:

### Findings derivanti dalle attività di monitoraggio 2025 sullo scalo di Ciampino

Owner processo	Livello 1	Livello 2	Livello 3
ADR	0	23	58
Soggetti esterni	0	20	25
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>83</b>

Inoltre, al fine del monitoraggio delle disposizioni di Safety applicabili in Area Movimento, è stata effettuata una campagna ispettiva per un totale di 59 ispezioni sulle attività di Aircraft Turn Around - Ground Handling.

Il Safety & Compliance Monitoring Management System dell'aeroporto di Fiumicino e Ciampino hanno ricevuto un audit di III parte avente per oggetto la verifica dell'intero processo Safety & Compliance Monitoring Management (SCMM) con focus sugli adempimenti previsti dal Regolamento UE 139/2014, sul rispetto delle prescrizioni previste nell'ambito della Certificazione di Aeroporto, nonché sulle attività di reporting e follow up.

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

Sullo scalo di **Fiumicino**, nel corso del 2025, il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito 3 attività di audit su 9 processi ADR correlati al Certificato di Aeroporto. Durante le attività di sorveglianza non sono state riscontrate non conformità di rilievo e sono pertanto state attestate le capacità dell'organizzazione ad allinearsi a quanto richiesto dalla regolamentazione europea di riferimento.

Sullo scalo di **Ciampino**, nel corso del 2025, il Team di Sorveglianza di ENAC ha eseguito 3 attività di audit afferenti a un totale di 9 item sui processi ADR correlati al Certificato di Aeroporto. Durante le attività di sorveglianza sono state attestate le capacità dell'organizzazione ad allinearsi a quanto richiesto dalla regolamentazione europea di riferimento.

## 5.1.2 COMMERCIAL

### Principali KPIs

**29** €/pax

Spesa media Retail e Food&Beverage

**592.000** mq

Spazi Real Estate under management

**94%**

Occupancy

**2.019.879**

Totale ticket parcheggi

### Retail

All'interno del segmento Retail rientrano tutte le attività di subconcessione di spazi finalizzate alla vendita al dettaglio, sia in ambito Retail che in quello Food & Beverage. Attualmente, presso lo scalo di Fiumicino sono disponibili oltre 30.000 mq dedicati a queste attività, dei quali circa il 45% è destinato alla ristorazione e il restante 55% al Retail. In termini di ricavi, il segmento Retail ha generato circa il 66% del totale, il Food & Beverage circa il 28%, mentre i Servizi Commerciali rappresentano circa il 6%.

Nel corso dell'anno, tra le altre iniziative, si evidenzia l'impatto positivo sulle performance annuali dell'effetto

anno pieno delle aperture avvenute progressivamente da maggio 2024 fino a fine anno nella nuova Piazza Commerciale Est, sia in ambito Retail che Food&Beverage. In area Ovest si evidenzia l'impatto positivo del restyling e riposizionamento dell'offerta avviato nel 2023 nel settore Luxury in AVC T3, che ha aiutato a compensare l'effetto negativo della ristrutturazione dello shop Duty Free avvenuta nei primi mesi dell'anno ed un effetto mix passeggeri extra-Schengen non premiante. Tra i restyling avvenuti nell'anno si segnalano Omega, Burberry, Hermes, Bottega Veneta, Valentino e Bulgari. Si segnala anche l'apertura del pop-up di Dior avvenuta a novembre 2025.

#### Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Fiumicino

	UdM	2025	2024	2023	Δ% ('25 vs '24)
Spesa media Retail	€/pax partente	23,0	22,3	20,2	+ 3,3%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	7,2	7,0	6,8	+ 2,8 %

#### Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Ciampino

	UdM	2025	2024	2023	Δ% ('25 vs '24)
Spesa media Retail	€/pax partente	7,9	7,2	6,2	+ 9,7%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	5,2	5,3	4,9	- 1,9%

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

Per quanto riguarda il segmento Retail, dove si registra una crescita del +3,3%, si evidenzia l'impatto negativo registrato nei primi mesi dell'anno a causa della ristrutturazione dello shop Duty Free dell'AVC T3, compensato dall'andamento positivo nell'area

Est, dovuto all'effetto anno pieno dalle nuove aperture della Piazza Est.

Relativamente alle attività del segmento Food&Beverage, dove si registra una crescita del +2,8%, grazie all'effetto anno pieno dell'apertura dell'area food presso l'area d'imbarco A1-10, all'apertura di Costa Caffè in AVC T3; si segnala inoltre il completamento

del progetto di restyling dell'area Arrivi del T1 con l'apertura di Caffè Vergnano, 180 Grammi, Kikki Amore, Genuino e Juice Bar.

Sullo scalo di Ciampino, si segnala in particolar modo l'andamento positivo del segmento Retail che ha beneficiato dell'effetto anno pieno dell'apertura delle nuove attività Relay (aperte a marzo ed agosto 2024).

### Real Estate

Nel corso del 2025, nell'ambito del programma di ampliamento e ottimizzazione dell'offerta lounge dell'area Schengen di Fiumicino, sono state aperte due nuove sale (una delle quali in sostituzione di offerta preesistente) ed è stata completata l'estensione di una terza, per un totale di oltre 1.000 mq di offerta incrementale. Ulteriori potenziamenti dell'offerta lounge sono previsti nel biennio 2026-2027, per un totale di ca 2.000 mq incrementali, in ambito Extra Schengen.

Fronte Terminal 1 si approssima alla conclusione il cantere di Open FCO Smart Workplace, edificio destinato prevalentemente a operatori aeroportuali e al rinnovato polo dei servizi di autonoleggio dedicati ai passeggeri. Ad oggi è stata raggiunta la commercializzazione di circa il 70% degli spazi.

Per quanto riguarda le aree fuori terminal di Fiumicino, si segnala che, nel corso del 2025, si è avviata la riqualificazione dell'hangar 2, non operativo come aviorimessa dal 2015, con l'obiettivo di ripristinare la funzionalità dell'edificio, in grado di accogliere fino a 6 baie aeronautiche per la manutenzione di aeromobili "narrow body", formalizzando contestualmente il contratto per la futura subconcessione di 3 di queste 6 baie.

Sono, inoltre, state completate iniziative di adeguamento di spazi tecnici, officine, spogliatoi e uffici ed è stato aperto il nuovo Dog Relais, una struttura di accoglienza per cani mirata ad ampliare il portafoglio di servizi offerti ai passeggeri in partenza e alla comunità aeroportuale.

Con riferimento allo scalo di Ciampino, si segnala la conclusione dei lavori di realizzazione di un nuovo hangar (realizzato a seguito della demolizione di una precedente struttura non più utilizzabile) subconcesso per l'attività di ricovero e manutenzione di una flotta privata di velivoli. L'edificio realizzato risponde ad obiettivi di efficienza funzionale e sostenibilità (certificazione LEED) ed include, oltre all'aviorimessa, uffici, zone di addestramento e sale di rappresentanza.



Nuovo edificio uffici OPEN

<b>REAL ESTATE - FCO</b> <b>Polo manutenzione e spazi strumentali all'attività aeronautica</b>	Il sistema aeroportuale di Fiumicino e Ciampino ha a disposizione complessivamente circa 190.000 mq di hangar dedicati ad attività di manutenzione aeronautica, oltre a circa 130.000 mq dedicati principalmente ad attività di manutenzione, officine, magazzini. Dei 7 hangar presenti 2 non sono al momento subconcessi in quanto interessati da lavori di riqualificazione già avviati (hangar 2) o in fase di valutazione (hangar 7).
<b>REAL ESTATE - FCO</b> <b>Spazi a supporto della attività Cargo</b>	Gli operatori del settore cargo e logistico sono concentrati nel quadrante nord-est dell'aeroporto di Fiumicino all'interno di un complesso di edifici, di cui il più importante è la cosiddetta "Aerostazione Merci". Si tratta di un terminal merci al cui piano terra sono presenti circa 25.000 mq di magazzini logistici subconcessi ad handler merci e vettori in autoproduzione.
<b>REAL ESTATE - FCO</b> <b>Spazi Lounge ed Hotel</b>	L'offerta lounge dell'Aeroporto di Roma Fiumicino si articola su superfici complessive di circa <b>3.100 mq nell'area Schengen e 5.100 mq nell'area Non Schengen</b> . Nel comparto Schengen sono presenti <b>5 sale</b> , di cui <b>1 gestita da compagnie aeree e 4 da operatori generalisti</b> ; nell'area Non Schengen operano invece <b>6 lounge</b> , con <b>4 gestite da aerolinee e 2 da operatori generalisti</b> . Le sale mettono a disposizione dei passeggeri <b>servizi di food &amp; beverage, docce, aree dedicate al lavoro e spazi relax</b> , garantendo un'esperienza di comfort e funzionalità. L'offerta alberghiera è costituita ad <b>oggi di circa 830 stanze</b> ( <i>Hilton</i> retrostante ai parcheggi multipiano con 517 stanze 4 stelle, <i>Garden Inn</i> in zona Cargo City con 282 stanze 3 stelle, ai quali si aggiunge il «capsule hotel» <i>Hello Sky</i> in zona fronte terminal - raggiungibile via tunnel pedonali - con 29 stanze).
<b>REAL ESTATE - FCO</b> <b>Uffici ed altre subconcessioni</b>	Il comparto uffici dell'aeroporto di Fiumicino si sviluppa prevalentemente in ambito landside. L'offerta di spazi a supporto dell'attività operativa aeroportuale è localizzata fronte terminal dove oggi sono presenti due edifici dedicati a tale funzione per ca. 25.000 mq ai quali si andrà ad aggiungere Open FCO Smart Workplace la cui entrata in esercizio è prevista nel primo semestre 2026. Tra le altre subconcessioni Real Estate si segnalano quelle relative a servizi destinati ai passeggeri dello scalo (es. filiale banca, ATM, stazioni di rifornimento carburante) nonché gli spazi affidati ad Enti di Stato e Società facenti parte del Gruppo ADR.
<b>REAL ESTATE - CIA</b>	La Business Unit Commercial gestisce il patrimonio immobiliare dell'aeroporto di Ciampino, costituito da circa 70.000 mq di superfici destinate a uffici, magazzini, hangar e spogliatoi, a supporto delle attività operative e commerciali dello scalo. Parallelamente alla gestione ordinaria, la BU Commercial è impegnata in un programma strutturato di riqualificazione e sviluppo del patrimonio immobiliare, finalizzato a rafforzare la competitività dello scalo e incrementarne la redditività. Le principali iniziative in corso riguardano: <ul style="list-style-type: none"> <li>la rivisitazione del modello di Aviazione Generale, con riorganizzazione degli spazi e dei servizi dedicati;</li> <li>la rimessa a reddito degli hangar storicamente dismessi, attraverso interventi di recupero e riconversione funzionale;</li> <li>la riqualificazione degli asset di Via Mameli, provenienti dal Demanio Militare, mediante adeguamento infrastrutturale e integrazione nel modello operativo aeroportuale;</li> <li>la messa in esercizio dell'hangar per Eni Servizi Aerei, quale intervento strategico per il potenziamento dell'offerta infrastrutturale aviation.</li> </ul>

### Principali ricavi delle attività Real Estate del Gruppo <sup>8</sup>

	UdM	2025	2024	Δ% ('25 vs '24)
FCO – Polo manutenzione e spazi strumentali all'attività aeronautica	€/000	<b>14.917</b>	14.194	8,1%
FCO – Spazi Lounge ed Hotel	€/000	<b>14.298</b>	13.198	7,7%
FCO – Spazi a supporto della attività Cargo	€/000	<b>6.123</b>	5.552	10,3%
FCO – Uffici ed altre subconcessioni	€/000	<b>6.088</b>	5.536	4,4%
Ciampino	€/000	<b>3.089</b>	2.643	17,0%
<b>Totale Ricavi Real Estate</b>	<b>€/000</b>	<b>44.516</b>	<b>41.122</b>	<b>8,3%</b>

Per quanto riguarda gli interventi in ambito terminal, sono state concluse 47 iniziative nel periodo, per una superficie complessiva di circa 6.700 mq, di cui 3 iniziative relative a sviluppi Lounge passeggeri per una superficie complessiva pari a circa 1.350 mq. A dicembre risultavano inoltre in corso 11 iniziative, riferite ad una superficie complessiva pari a circa 2.600 mq, di cui una iniziativa relativa a sviluppi Lounge passeggeri per una superficie pari a circa 600 mq.

In relazione agli interventi fuori terminal, nel corso dell'esercizio sono state concluse 30 iniziative, per una superficie complessiva pari a circa 11.800 mq, mentre nel mese di dicembre risultavano 5 iniziative in corso, per una superficie complessiva pari a circa 8.600 mq.

### Mobility

Il business Mobility ha per oggetto la gestione della sosta e dei parcheggi in ambito aeroportuale nelle sue

componenti parcheggi per passeggeri, operatori aeroportuali, soggetti esercenti attività di noleggio veicoli e operatori del Trasporto Pubblico di Linea (TPL – bus) e non (TPNL – taxi ed NCC) e i relativi servizi accessori quali le ricariche elettriche e i lavaggi auto.

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 19.220 suddivisi nelle seguenti categorie di parcheggio:

- per passeggeri (FCO): Breve Sosta, Multipiano e Lunga Sosta per complessivi 9.470 posti auto;
- per operatori (FCO) per complessivi 6.500 posti auto;
- per passeggeri (CIA) con 1.000 posti auto;
- per operatori (CIA) con 700 posti auto;
- per servizi in sub-concessione destinati agli autonoleggiatori per un totale di 1.600 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 2025, grazie alle azioni operative e commerciali messe in atto, fra queste la gestione del Revenue Management System sia per le soste prenotate che per quelle occasionali, le transazioni parcheggi si sono leggermente ridotte del 5%, specie sulle soste brevi rispetto al 2024, mentre i ricavi sono aumentati del +6%.

Sempre nel corso del 2025 è stata vinta la gara per la gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Genova, la cui catchment area dei parcheggi è pari a 80 km. Il numero di parcheggi di questo scalo è pari a 1.200 posti auto, portando il **totale degli stalli gestiti a 20.420**.

Nel corso del 2025, è proseguita la digitalizzazione del servizio parcheggi, migliorando l'app easyParking con l'inseri-

mento della sessione ricariche elettriche, il posizionamento delle navette aeroportuali e il sito di prenotazione, prestando particolare attenzione alla modernizzazione dei sistemi per migliorare la Customer Experience. Le principali iniziative finalizzate al miglioramento delle attività e della qualità dei servizi, sono proseguite anche nel 2025.

Nel dettaglio:

- miglioramento della Customer Experience attraverso maggiori informazioni sulle abitudini dei clienti anche grazie ai dati di city analytics di Windtre, analisi del comportamento di acquisto e della Customer Journey e User Experience, comunicazione più efficace delle caratteristiche dell'offerta ADR Mobility a marchio easyParking, adeguamento della segnaletica stradale, riqualificazione delle zone di sosta e consolidamento dei miglioramenti sul servizio navetta;
- supporto all'espansione dei ricavi per mezzo del sistema di Revenue Management, la revisione delle tariffe, il miglioramento delle partnership con i vettori, lo sviluppo di Value Added Services e il rilancio del parcheggio Lunga Sosta e dei servizi Premium, l'incremento degli stalli messi a disposizione degli autonoleggiatori che ha permesso di agevolare la crescita di questo segmento sia come canoni che come royalties;
- completamento del lancio nel sedime dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino del nuovo parcheggio P Terminal scoperto da 635 posti auto;
- copertura con pannelli fotovoltaici di 929 posti auto nel parcheggio Lunga Sosta che sono quindi diventati da scoperti a coperti;
- incremento di 580 posti auto scoperti nel parcheggio Lunga Sosta;
- completamento del nuovo parcheggio operatori PR19;
- 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;
- completamento del lancio del business e-mobility con la definizione per la società controllata ADR Mobility dei ruoli di Charging Point Operator (CPO) e di Mobility Service Provider (MSP) con la relativa

<sup>8</sup> I dati fanno riferimento ai canoni e le royalties per le subconcessioni Real Estate vs terzi, ad esclusione delle utenze.

iscrizione alla piattaforma di e-roaming Hsubject e la messa in servizio di complessivi 400 punti di ricarica fast e ultra-fast;

- per quanto concerne l'attività di marketing a supporto del brand easy Parking, miglioramento del sito mobile e proseguimento dell'attività di web marke-

ting a supporto del servizio di booking-on-line.

Nel corso del 2025 è continuata l'azione di stipula di nuovi contratti per il portale B2B "4Corporate" e il lancio della nuova app per pagamenti su device mobili.

#### Principali indicatori relativi al Business Mobility di ADR- Parking Pax

	UdM	2025	2024	2023
Revenue Parking cash	€/000	30.478	29.042	24.682
Totale Tickets	n.	2.019.879	1.995.358	1.860.835
Costo del Ticket medio	€	16,3	14,7	13,3
Durata media delle soste	h	21,2	19,7	17,2

Si è mantenuto l'aumento delle durate medie delle soste e di conseguenza del ticket medio visto nel 2023 e 2024 con uno spostamento delle transazioni verso soste più lunghe di passeggeri verso accompagnatori, passando da 18 ore medie a oltre 20 ore medie a conferma del fatto che il viaggio aereo è stato fatto con stazionamenti nella destinazione più lunghi. Questo fatto, con l'ausilio delle politiche di Revenue Management, ha contribuito all'incremento del ticket medio del 10% rispetto al 2024.

#### Advertising

Nel 2025 la linea di business ha generato 15,9 milioni di euro di ricavi, in netta crescita rispetto al 2024 (+10%).

L'impatto positivo dei ricavi generati dal business Advertising, è dovuto principalmente allo sviluppo di nuovi spazi pubblicitari su facilities presenti all'interno delle aerostazioni (es: smoking lounge) ed all'ingresso di nuovi clienti di primario livello come ING Direct, Zurich, Dior e Cartier.

È stata, inoltre, ulteriormente rivisitata la proposta commerciale, con l'obiettivo di innalzare il posizionamento degli asset sul mercato pubblicitario, anche attraverso l'ulteriore sviluppo di impianti e soluzioni digitali (ad esempio è stata valorizzata la splash page del Wi-Fi), per incrementare l'ingaggio dei passeggeri.

## 5.1.3 INFRASTRUTTURE

Nel 2025 è proseguita l'intensa campagna di rinnovamento delle infrastrutture Terminal dello scalo di Fiumicino, con importanti rilasci infrastrutturali che hanno sostenuto la costante crescita dei volumi di traffico.

In particolare, sono stati conclusi i rilasci operativi del programma di riqualificazione del Terminal 3, il più grande e complesso intervento di adeguamento normativo e funzionale su un'infrastruttura operativa affrontato da ADR. Le aree ristrutturare si presenteranno rinnovate architettonicamente con finiture di pregio e impatto e, a quota partenze, si avrà una maggiore ariosità, grazie all'aumento dell'altezza utile dovuta alla modifica dei controsoffitti. Nella hall "partenze", nel mese di marzo 2025, sono state rilasciate in operativo tre isole check-in rinnovate, mentre in area "arrivi", in pari data, sono stati rilasciati quattro nastri di riconsegna bagagli. Contestualmente, sono stati potenziati i controlli sicurezza dedicati ai passeggeri in transito grazie all'installazione di macchine RX di tipologia C3, che consentono di mantenere all'interno del bagaglio a mano liquidi senza limitazioni e componenti elettronici di grandi dimensioni; inoltre, è stato riconfigurato il layout della frontiera in ingresso, garantendo maggiore area di accodamento e ulteriori linee dotate di e-gates per la lettura automatica del passaporto.

Presso il Terminal 1, è stato reso operativo il secondo varco di uscita dalla sala riconsegna bagagli, che offre ai passeggeri percorsi più diretti e di conseguenza tempi di percorrenza minori, garantendo alla totalità dei passeggeri senza bagaglio da stiva (circa il 50% del totale al Terminal 1) di avere un'uscita immediata, posta lungo il flusso naturale di chi proviene dai pontili a contatto del livello superiore o dall'ingresso degli arrivi remoti e direttamente rivolta verso le porte di uscita dal Terminal. L'intervento prevede anche l'incremento dei servizi commerciali e il restyling delle finiture in analogia a quanto realizzato nelle infrastrutture di recente apertura.

Proseguono, inoltre, le opere di ammodernamento dell'area di imbarco A1-10 (ex molo D); nel corso del

2025, sono stati attivati fattivamente i lavori di riqualificazione a tutte le quote del molo con il fine di aumentare la capacità dell'infrastruttura tramite l'inserimento di sei nuove gate remote, incrementare gli spazi dedicati a servizi complementari di natura commerciale, aumentare la qualità percepita del passeggero, adeguare gli impianti con l'obiettivo di rendere l'infrastruttura operativa per la stagione summer 2027.

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

In ambito piazzali di sosta, sono stati riconfigurati due stand per ospitare aeromobili di cd. classe E, ovvero aeromobili utilizzati per tratte di lungo raggio, segmento che più sta crescendo negli ultimi anni.

In tema di sostenibilità ambientale e decarbonizzazione, è stata completata ed è in esercizio la solar farm di pista 3, una delle più ambiziose iniziative del percorso di sviluppo sostenibile, fondamentale nella sfida della transizione energetica, con una partnership tra ADR ed Enel X. L'impianto, composto da circa 55.000 pannelli fotovoltaici di ultima generazione posizionati su un'area di 340.000 mq, eroga una potenza di 22 MWp, e riuscirà a produrre a regime oltre 30 GWh di energia rinnovabile all'anno. Proseguono i lavori di realizzazione delle pensiline fotovoltaiche di copertura presso il parcheggio lunga sosta; completato anche il secondo stralcio, ad oggi l'impianto eroga 3,9 MWp di potenza. Al completamento, previsto nel 2026, si avrà una potenza installata totale di 5,6 MWp. È stata, inoltre, aggiudicata la gara europea per la realizzazione di una solar farm della potenza di 7,3 MWp da posizionare lungo il lato est della pista di volo 1, mentre è in via di conclusione la procedura di aggiudicazione per la realizzazione di una ulteriore solar farm della potenza di 6.0 MWp da posizionare lungo il lato nord della pista di volo 2 e lato ovest della pista di volo 1. È stata aggiudicata la gara



per la realizzazione di una solar farm a Ciampino della potenza di 2,7 MWp da posizionare lungo la pista di volo.

Nell'ambito dello sviluppo di iniziative volte a favorire la "mobilità green", ADR ha avviato un piano di installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli a trazione elettrica di handler, addetti aeroportuali, passeggeri/ accompagnatori, che ha visto l'installazione di oltre 400 punti di ricarica (PdR) rilasciati fino al 2025. Le installazioni proseguiranno nei prossimi anni, seguendo la crescita della domanda di energia elettrica dei veicoli in arrivo nei nostri scali.

È stata, inoltre, realizzata una nuova pista ciclabile aperta lo scorso gennaio che collega la città di Fiumici-

no con l'Aeroporto.

Per potenziare, inoltre, l'offerta di spazi ad uso ufficio, prosegue la costruzione della terza torre uffici denominata "Open", la cui apertura è prevista nel primo semestre del 2026. L'edificio, sito in prossimità del Terminal 1, direttamente connesso al parcheggio multipiano A e la cui superficie totale supera i 16.000 mq, offrirà spazi su più livelli organizzati in uffici, sale riunioni, aree comuni ed aree break. La superficie esterna sarà caratterizzata da una facciata continua interamente vetrata, inclinata verso l'esterno che ne sottolinea la dinamicità ottenuta anche attraverso l'alternanza di due tipi di vetri di colorazione diverse. Anche il progetto di Open è ispirato ai principi di sostenibilità ed innovazione, avendo come target l'ottenimento della certificazione LEED Gold.

## 5.1.4 ADEGUAMENTI E MODIFICHE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO

### Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
<b>AUTORITA' PER LA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI – SISTEMI TARIFFARI</b>	FCO	Delibera n. 83/2024 e Delibera n. 145/24 "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023"; Delibera n. 147/2024 e Delibera n. 62/2025 "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024 - 2028. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 63/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023."	Applicazione dei corrispettivi regolati per il periodo 2024 -2028.

#### Note:

A settembre 2024, Ryanair aveva impugnato al TAR Piemonte la Delibera ART n. 83/2024 di conformità della proposta di revisione dei corrispettivi aeroportuali di Fiumicino per il periodo 2024-2028 chiedendone l'annullamento. L'udienza di merito si è tenuta il 17 giugno 2025 e, con sentenza del 1° luglio 2025, il TAR Piemonte ha dichiarato improcedibile il ricorso condannando il vettore ricorrente alle spese.

Ryanair, in data 23 ottobre 2025, ha impugnato la sentenza del TAR Piemonte al Consiglio di Stato.

Ad aprile 2025, i vettori Lufthansa Cargo, FedEx e UPS hanno impugnato la delibera ART n. 185/2024 con due ricorsi straordinari al Capo dello Stato, contestando gli incrementi delle tariffe per l'utilizzo dell'infrastruttura "centralizzata" ETV (Elevating Transfer Vehicle) di Cargo City.

I ricorsi sono stati trasposti al TAR Piemonte che, con sentenze del 10 dicembre 2025, li ha parzialmente accolti e, per l'effetto, ha annullato tale Delibera ART impugnata limitatamente alla declaratoria di conformità della rideterminazione dei corrispettivi ETV rispetto al Modello ART 2023, lasciando imprejudicato il merito della determinazione che l'Amministrazione intenda assumere in sede di riesercizio del potere.

Il 16 aprile 2025, con Delibera n. 62/2025, ART ha emesso la conformità della proposta di revisione dei corrispettivi aeroportuali per lo scalo di Ciampino al modello di regolazione dell'Autorità e confermato che l'applicazione dei nuovi corrispettivi ha efficacia dal 1° giugno 2025.

Ryanair ha impugnato al TAR Piemonte la suddetta Delibera n. 62/2025 (precedentemente lo aveva già fatto per la Delibera n. 147/2024 di conformità "condizionata" a modifiche prescritte dalla stessa ART ed implementate da ADR); l'udienza si è tenuta il 22 ottobre 2025 ed il 17 novembre 2025, il TAR Piemonte ha respinto il ricorso principale ed i motivi aggiunti.

La Delibera ART n. 62/2025 è stata anche impugnata, il 27 luglio 2025, davanti al TAR Piemonte dall'operatore di aerotaxi Leader S.r.l. e dall'IBAA (Associazione Italiana di Aviazione Aziendale), per presunte carenze procedurali relative ai corrispettivi per i servizi di aviazione generale applicati ai c.d. aerotaxi.

Il 10 settembre 2025, il TAR ha respinto la richiesta di misure cautelari in entrambi i ricorsi.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
<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.

#### Note:

A gennaio 2023 è stata avviata la procedura di gara di selezione per i prestatori di servizi di assistenza a terra.

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

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

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

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

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

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

Il nuovo periodo di limitazione di 7 anni ha preso avvio il 19 febbraio 2025.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
<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.

#### Note:

La prima richiesta di manifestazione di interesse rivolta agli autoproduttori di servizi di assistenza a terra, a gennaio 2023, è andata deserta.

Nel novembre 2024, considerato il tempo trascorso dalla predetta richiesta, ADR ha indetto una nuova consultazione preliminare di mercato dalla quale è emerso l'interesse di alcuni operatori.

Pertanto, ADR ha indetto la procedura per la selezione dei due vettori in autoproduzione con bando pubblicato il 17/04/2025.

Solo Aeroitalia s.r.l. ha partecipato alla procedura di selezione e, a seguito della verifica positiva della documentazione prodotta, la procedura è stata completata ed aggiudicata al predetto vettore il 26 settembre 2025.

Sono in corso le ultime attività amministrative prodromiche all'avvio dell'attività in autoproduzione.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
<b>ADDITIONALI AI DIRITTI AEROPORTUALI</b>	FCO	Legge 30 dicembre 2024, n.207 art. 1, commi 744 e 745 (Legge di Bilancio 2025).	Incremento addizionali su diritti di imbarco passeggeri.

#### Note:

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

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

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

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR
<b>SVILUPPO INFRASTRUTTURALE</b>	FCO	Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale n. 236/2013.	Sviluppo Infrastrutturale.

#### Note:

Con Decreto Ministeriale n. 236 dell'8 agosto 2013 è stata definita la compatibilità ambientale del "Progetto di completamento dell'Aeroporto di Fiumicino Sud - Leonardo da Vinci". Il Decreto, valido per un periodo di 7 anni, è stato oggetto di una prima proroga fino al 9 novembre 2025 (D.M. 4 agosto 2021 n. 322).

ENAC, nel luglio 2025, ha presentato una nuova istanza per una ulteriore proroga di 5 anni, includendo in tale richiesta anche il progetto denominato "Variante all'intervento Terminal T4 e Molo imbarchi J", noto come "Satellite Est", che non era stato incluso tra i progetti valutati con il Decreto Ministeriale n. 236 del 2013. Il Satellite Est è stato oggetto anche di una specifica richiesta di Screening per verificare la necessità di una Valutazione di Impatto Ambientale sull'opera.

I Ministeri competenti, con la delibera n. 825 del 23 dicembre 2025, hanno prorogato di ulteriori cinque anni la decisione di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del 2013 e con la delibera n. 842 del 30 dicembre 2025, hanno confermato che il Satellite Est non deve essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale.

## 5.2 Performance economico, patrimoniale e finanziaria

### 5.2.1 PREMESSA

Non si rilevano variazioni dell'area di consolidamento rispetto al 31.12.2024.

Si segnala che, in relazione alla delibera dell'Assemblea straordinaria degli azionisti di UrbanV S.p.A., tenutasi il 12 marzo 2025, di aumento del capitale sociale da 90 mila euro a 190 mila euro, con un prezzo di sottoscrizione complessivo di 4.000 mila euro da allocare per 100 mila euro a capitale sociale e 3.900 mila euro a ri-

serva sovrapprezzo azioni, nel mese di aprile 2025 tale incremento di capitale è stato sottoscritto da ADR e da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., mentre gli altri azionisti non hanno partecipato. A seguito di tale operazione, la percentuale di partecipazione di ADR al capitale di UrbanV si è incrementata dal 66,67% all'81,29%. La società non è stata inclusa nell'area di consolidamento in quanto non rilevante per la situazione finanziaria, i risultati e i flussi finanziari del Gruppo ADR.

### 5.2.2 GESTIONE ECONOMICA CONSOLIDATA

Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024	Delta	Delta %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	1.175.423	1.066.097	109.326	10,3%
<i>Ricavi aviation</i>	820.023	735.020	85.003	11,6%
<i>Ricavi non aviation</i>	355.400	331.077	24.323	7,3%
Ricavi per servizi di costruzione	267.217	227.427	39.790	17,5%
Altri ricavi operativi	12.960	15.010	(2.050)	-13,7%
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>1.455.600</b>	<b>1.308.534</b>	<b>147.066</b>	<b>11,2%</b>
Costi esterni gestionali	(226.250)	(217.545)	(8.705)	4,0%
Costi totali dei servizi di costruzione	(245.532)	(210.409)	(35.123)	16,7%
Canoni concessori	(48.097)	(45.480)	(2.617)	5,8%
Costo del personale netto	(220.461)	(206.974)	(13.487)	6,5%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(2.500)	973	(3.473)	(356,9%)
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>	<b>(742.840)</b>	<b>(679.435)</b>	<b>(63.405)</b>	<b>9,3%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>712.760</b>	<b>629.099</b>	<b>83.661</b>	<b>13,3%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(145.682)	(134.832)	(10.850)	8,0%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(53.995)	(43.289)	(10.706)	24,7%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>513.083</b>	<b>450.978</b>	<b>62.105</b>	<b>13,8%</b>
Proventi (oneri) finanziari	(64.903)	(24.021)	(40.882)	170,2%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(2.371)	(1.353)	(1.018)	75,2%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>445.809</b>	<b>425.604</b>	<b>20.205</b>	<b>4,7%</b>
Imposte	(172.734)	(126.431)	(46.303)	36,6%
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>	<b>(26.098)</b>	<b>-8,7%</b>
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	0	0	0	0%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>	<b>(26.098)</b>	<b>-8,7%</b>
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>	<b>(26.098)</b>	<b>-8,7%</b>

### Ricavi

Il progressivo incremento del traffico passeggeri registrato nell'esercizio (passeggeri +4,2% rispetto al 2024) ha contribuito all'aumento dei Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 1.175,4 milioni nel 2025, in crescita del 10,3% rispetto all'esercizio precedente. In particolare, si registra un incremento sia delle attività aviation (+11,6%) sia di quelle commerciali (+8,1%). Le prime risultano prevalentemente sostenute dalla dinamica dei volumi di traffico, nonché dalle nuove tariffe aeroportuali che sono state applicate su Fiumicino a partire dal 21 giugno 2024 e dal 1° gennaio 2025. Le attività commerciali, invece, hanno beneficiato dell'andamento delle sub-concessioni commerciali, sostenute, oltre che dalla crescita del traffico, da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri, in particolare nel segmento luxury dell'area Extra-Schengen, oltre che dall'ampliamento dell'offerta commerciale.

Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni immobiliari, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 267,2 milioni di euro e registrano un incremento di 39,8 milioni di euro, rispetto all'esercizio a confronto.

Gli altri ricavi operativi, pari a 13,0 milioni di euro, si decrementano di 2,1 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, in cui si era beneficiato dell'indennizzo riconosciuto in relazione all'esito positivo di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

### Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 226,3 milioni di euro e registrano un incremento di 8,7 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto riconducibile all'espansione dei volumi di traffico con conseguente aumento dei costi di funzionamento, nonché ai maggiori costi per manutenzioni.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 245,5 milioni di euro, sono incrementati di 35,1 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'esercizio su infrastrutture in concessione.

<sup>9</sup> Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

L'onere per Canoni concessori, direttamente correlato all'andamento del traffico, ammonta a 48,1 milioni di euro, in aumento, rispetto all'esercizio a confronto, di 2,6 milioni di euro.

Il Costo del personale netto<sup>9</sup> risulta pari a 220,5 milioni di euro, con un incremento del 6,5% (+13,5 milioni di euro), correlato alla crescita del volume delle attività gestite, con un conseguente aumento degli organici, nonché ai maggiori costi per welfare e per il rinnovo contrattuale, in parte compensati da partite non ricorrenti.

Gli accantonamenti ai fondi per rischi ed oneri risultano pari a 2,5 milioni di euro nel 2025, riflettendo accantonamenti netti a fronte dell'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di passività potenziali che interessano il Gruppo. Nel 2024, la medesima voce aveva invece registrato un saldo positivo 1,0 milioni di euro, riconducibile a riassorbimenti netti di fondi precedentemente stanziati.

### Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 712,8 milioni di euro, in aumento di 83,7 milioni di euro rispetto al 2024.

### Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 145,7 milioni di euro (+10,9 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto) e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale, di cui è titolare la Capogruppo ADR. L'incremento, rispetto al 2024, è attribuibile all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture ed impianti.

### Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 54,0 milioni di euro (43,3 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 53,1 milioni di euro (43,2 nell'esercizio a confronto), in aumento di 9,9 milioni di euro attribuibile principalmente all'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale aggiornato;
- accantonamento del fondo svalutazione crediti, pari a 0,9 milioni di euro (accantonamento per 0,1 milioni

di euro nell'esercizio a confronto).

### Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 513,1 milioni di euro (451,0 milioni di euro nel 2024).

### Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 64,9 milioni di euro, si incrementano di 40,9 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, principalmente per il decremento dei proventi finanziari (-21,1 milioni di euro) per effetto dei minori interessi attivi sugli investimenti della liquidità, in conseguenza del decremento sia del saldo medio di liquidità (506 milioni di euro rispetto a 879 milioni di euro nel 2024) sia del tasso di interesse medio (2,4% rispetto a 4,0% nel 2024, per effetto della riduzione dei tassi di interesse di politica monetaria) e per l'incremento degli oneri finanziari per interessi (+20,2 milioni di euro) relativi sia al nuovo prestito obbligazionario sustainability-linked da 750 milioni di euro collocato da ADR nel mese di aprile 2025 sia all'utilizzo temporaneo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta il 4 ottobre 2022, integralmente erogata a febbraio 2025 e rimborsata a maggio 2025.

### Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	(207)	1.073
Effetto fiscale	50	(257)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>(157)</b>	<b>816</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(61)	(128)
Effetto fiscale	14	32
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	393	0
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>346</b>	<b>(96)</b>
<b>RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>543</b>	<b>388</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>732</b>	<b>1.108</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.807</b>	<b>300.281</b>
di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	273.807	300.281
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

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

Tale voce è pari a -2,4 milioni di euro e include la svalutazione della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (-1,4 milioni di euro nell'esercizio a confronto).

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

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è pari a 172,7 milioni di euro e l'incremento rispetto al periodo a confronto (+46,3 milioni di euro) è principalmente attribuibile all'iscrizione dell'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35,5 milioni di euro, per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D. Lgs. n. 192/2024 e del D.M. 27/06/2025, come da delibera dal Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. Tale imposta verrà pagata in 4 rate annuali di 8,9 milioni di euro (di cui la prima rata versata in data 30.06.2025).

Al netto di tale carico fiscale, il Gruppo ADR ha conseguito, nel 2025, un risultato economico pari a +273,1 milioni di euro rispetto ad un utile netto di 299,2 milioni di euro del 2024.

## 5.2.3 GESTIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

### Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Delta	
Immobilizzazioni immateriali	2.942.252	2.795.978	146.274	
Immobilizzazioni materiali	93.628	71.133	22.495	
Immobilizzazioni finanziarie	16.067	13.961	2.106	
Attività per imposte anticipate	28.786	29.716	(930)	
Altre attività non correnti	556	551	5	
<b>A</b>	<b>CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>	<b>3.081.289</b>	<b>2.911.339</b>	<b>169.950</b>
Attività commerciali	268.973	280.017	(11.044)	
Altre attività correnti	22.140	17.407	4.733	
Passività commerciali	(300.810)	(270.623)	(30.187)	
Altre passività correnti	(221.141)	(226.247)	5.106	
Passività per imposte correnti	(67.658)	(81.320)	13.662	
<b>B</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>(298.496)</b>	<b>(280.766)</b>	<b>(17.730)</b>
Fondi per benefici per dipendenti	(3.648)	(2.861)	(787)	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(55.789)	(58.739)	2.950	
Altri fondi per rischi ed oneri	(9.757)	(7.737)	(2.020)	
<b>C</b>	<b>QUOTA CORRENTE FONDI</b>	<b>(69.194)</b>	<b>(69.337)</b>	<b>143</b>
<b>D = B + C</b>	<b>CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>	<b>(367.690)</b>	<b>(350.103)</b>	<b>(17.587)</b>
Passività non correnti	(207.030)	(180.163)	(26.867)	
<b>E</b>	<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>(207.030)</b>	<b>(180.163)</b>	<b>(26.867)</b>
<b>F = A + D + E</b>	<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>2.506.569</b>	<b>2.381.073</b>	<b>125.496</b>
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	380.585	1.015.259	(634.674)	
Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0	
<b>G</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>380.585</b>	<b>1.015.259</b>	<b>(634.674)</b>
Passività finanziarie non correnti	2.670.504	1.952.074	718.430	
Altre attività finanziarie non correnti	(70.427)	(45.398)	(25.029)	
<b>H</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>2.600.077</b>	<b>1.906.676</b>	<b>693.401</b>
Passività finanziarie correnti	84.182	63.881	20.301	
Attività finanziarie correnti	(558.275)	(604.743)	46.468	
<b>I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(474.093)</b>	<b>(540.862)</b>	<b>66.769</b>
<b>L = H + I</b>	<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>2.125.984</b>	<b>1.365.814</b>	<b>760.170</b>
<b>G + L</b>	<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>2.506.569</b>	<b>2.381.073</b>	<b>125.496</b>

## Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2025 è pari a 3.081,3 milioni di euro e si incrementa di 169,9 milioni di euro rispetto alla fine del 2024 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+146,3 milioni di euro), in relazione principalmente agli investimenti dell'esercizio (299,9 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (128,3 milioni di euro) e dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 2,7 milioni di euro, nonché dalla ri-classifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al "diritto di subentro", pari a 22,9 milioni di euro; tale importo corrisponde al valore contabile residuo non ancora ammortizzato relativo agli investimenti ultimati della Solar Farm e del completamento dei lavori di riqualificazione del Terminal 3 che hanno una vita utile che supera la durata residua della concessione aeroportuale;
- aumento delle Immobilizzazioni materiali (+22,5 milioni di euro), per effetto degli investimenti dell'esercizio (39,9 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (17,4 milioni di euro);
- incremento delle Immobilizzazioni finanziarie (+2,1 milioni di euro) sostanzialmente per effetto della sottoscrizione da parte di ADR dell'aumento di capitale sociale deliberato dalla società UrbanV S.p.A. per 3,8 milioni di euro, parzialmente compensato dalla svalutazione della partecipazione nella stessa società per 2,4 milioni di euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto. A seguito di tale operazione, la percentuale di partecipazione di ADR al capitale di UrbanV si è incrementata dal 66,67% all'81,29%.
- Si segnala, inoltre, l'incremento del valore della partecipazione detenuta da ADR Ventures nella società Assaia Inc. (+0,7 milioni di euro) per effetto sia della sottoscrizione dell'aumento di capitale deliberato dalla società stessa (quota di partecipazione passata da 1,7049% a 2,15%) che per effetto della valutazione al Fair Value della partecipazione.

## Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 298,5 milioni di euro, in diminuzione di 17,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto combinato degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 269,0 milioni di euro e si decrementano di 11,0 milioni di euro rispetto alla fine del 2024, nonostante la crescita dei volumi di attività, grazie alla riduzione dei tempi medi di incasso.
- Le Altre attività correnti si incrementano di 4,7 milioni di euro principalmente per i maggiori crediti IVA.
- Le Passività commerciali si incrementano di 30,2 milioni di euro per effetto dei maggiori debiti commerciali verso fornitori per la crescita del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente e dell'incremento degli anticipi ricevuti da clienti.
- Le Altre passività correnti si decrementano complessivamente di 5,1 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto della diminuzione dei debiti verso il personale, principalmente per il pagamento dell'una tantum relativa al rinnovo del CCNL.
- Le Passività per imposte correnti si riducono di 13,7 milioni di euro sostanzialmente per il pagamento del saldo IRES e IRAP 2024 e degli acconti IRES e IRAP 2025, parzialmente compensati dalla stima del carico fiscale IRES e IRAP dell'esercizio e dall'iscrizione della seconda rata dell'imposta sostitutiva del 10% per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta precedentemente commentata.

## Quota corrente fondi e passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	11.740	12.309	(569)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	223.302	218.233	5.069
Altri fondi per rischi e oneri	17.751	16.380	1.371
<b>TOTALE</b>	<b>252.793</b>	<b>246.922</b>	<b>5.871</b>
di cui:			
- Quota corrente	69.194	69.337	(143)
- Quota non corrente <sup>10</sup>	183.599	177.585	6.014

<sup>10</sup> Le Passività non correnti includono, oltre alla Quota non corrente dei fondi, anche la voce Altre passività pari a 23.431 mila euro al 31.12.2025 e 2.578 mila euro al 31.12.2024.

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 5,1 milioni di euro, rispetto al saldo di fine 2024, per effetto degli accantonamenti dell'esercizio, che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel piano aziendale aggiornato, e degli oneri finanziari per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato per l'attualizzazione del fondo, parzialmente compensati dagli utilizzi operativi.

Gli altri fondi per rischi ed oneri si incrementano di 1,4 milioni di euro per effetto di accantonamenti, parzialmente compensati dagli riassorbimenti ed utilizzi dell'anno.

Le altre passività, incluse nella voce Passività non correnti, si incrementano di 20,9 milioni di euro rispetto al saldo di fine 2024, principalmente per l'iscrizione del debito per le due rate, in scadenza a lungo termine, relative l'imposta sostitutiva del 10% per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro.

## Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.506,6 milioni di euro al 31 dicembre 2025, in aumento di 125,5 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

## Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari

a 380,6 milioni di euro e si decrementa di 634,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per l'effetto combinato della distribuzione di un importo complessivo di 908,5 milioni di euro a titolo di dividendo e del risultato economico complessivo dell'esercizio positivo per 273,8 milioni di euro. In dettaglio:

- l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 13 febbraio 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 747,9 milioni di euro a titolo di dividendo, tratti per 667,4 milioni di euro dalla Riserva sovrapprezzo azioni e 80,5 milioni di euro dagli utili portati a nuovo inclusi nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 12,02 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 24 febbraio 2025 e pagamento il 26 febbraio 2025;
- l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 5 giugno 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 160,5 milioni di euro a titolo di dividendo, tratti dalla voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 2,58 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 17 giugno 2025 e pagamento il 19 giugno 2025.

## Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2025 si è attestato a 2.126,0 milioni di euro, in aumento di 760,0 milioni di euro rispetto alla fine del 2024.

**Indebitamento finanziario netto consolidato**

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Delta
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>2.670.504</b>	<b>1.952.074</b>	<b>718.430</b>
Prestiti obbligazionari	2.360.403	1.611.704	748.699
Finanziamenti a medio-lungo termine	304.287	338.666	(34.379)
Altre passività finanziarie non correnti	5.814	1.704	4.110
<b>Altre attività finanziarie non correnti</b>	<b>(70.427)</b>	<b>(45.398)</b>	<b>(25.029)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>2.600.077</b>	<b>1.906.676</b>	<b>693.401</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>84.182</b>	<b>63.881</b>	<b>20.301</b>
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	82.627	63.881	18.746
Strumenti finanziari derivati	145	0	145
Altre passività finanziarie correnti	1.410	0	1.410
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>(558.275)</b>	<b>(604.743)</b>	<b>46.468</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(556.257)	(599.455)	43.198
Altre attività finanziarie correnti	(2.018)	(5.288)	3.270
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(474.093)</b>	<b>(540.862)</b>	<b>66.769</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>2.125.984</b>	<b>1.365.814</b>	<b>760.170</b>

**Indebitamento finanziario netto non corrente**

L'indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 2.600,1 milioni di euro e si incrementa di 693,4 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (2.360,4 milioni di euro) registrano un incremento di 748,7 milioni di euro per effetto del collocamento, avvenuto il 28 aprile 2025, da parte di ADR di un nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked. L'emissione, dedicata ad investitori istituzionali, ammonta a 750 milioni di euro complessivi, prevede il rimborso in un'unica soluzione in data 15 giugno 2032 (salvi i casi di rimborso anticipato) ed il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari a 3,625%.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 304,3 milioni di euro, si riducono di 34,4 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve delle quote scadenti entro dodici mesi dei finanziamenti CDP e BEI (-39,4 milioni di euro), parzialmente compensati dall'erogazione di 5 milioni di euro da parte di CDP, avvenuta in due tranches in data 2 luglio 2025 per 4 milioni di euro e in data 22 dicembre 2025 per 1

milione di euro, a valere sul finanziamento a medio lungo termine da 5 milioni di euro sottoscritto a supporto dell'applicazione a bandi europei CEF-AFIF.

Le Altre attività finanziarie non correnti si incrementano di 25,0 milioni di euro principalmente per l'iscrizione del diritto di subentro legato agli investimenti ultimati relativi alla Solar Farm e al completamento dei lavori di riqualificazione del Terminal 3 aventi vita utile regolatoria superiore alla durata residua della concessione aeroportuale.

**Indebitamento finanziario netto corrente**

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una disponibilità netta pari a 474,1 milioni di euro, in decremento di 66,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 in relazione ai seguenti andamenti:

- incremento della Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine (+18,7 milioni di euro), conseguente sostanzialmente all'incremento dei ratei passivi per interessi maturati su passività finanziarie, essenzialmente in relazione al nuovo prestito obbligazionario collocato ad aprile 2025;

- minori disponibilità liquide per 43,2 milioni di euro, principalmente per effetto dell'assorbimento di cassa derivante dal pagamento dei dividendi (per complessivi 908,5 milioni di euro), al netto dell'emissione obbligazionaria da 750 milioni di euro sopra descritta.

Al 31 dicembre 2025 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 906,3 milioni di euro, composta da:

- 556,3 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- 350,0 milioni di euro riconducibili a una linea di credito committed di tipo revolving che presenta un periodo di utilizzo residuo di circa 3 anni e 6 mesi. La scadenza della facility è prevista ad ottobre 2029.

**Rendiconto finanziario consolidato**

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	145.682	134.832
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	53.107	43.219
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.416	7.225
Variazione altri fondi	523	(6.947)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	2.371	1.353
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	820	1.161
Altri costi (ricavi) non monetari	5.781	6.732
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	38.582	71.335
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>526.357</b>	<b>558.083</b>
Investimenti in attività materiali	(39.901)	(22.466)
Investimenti in attività immateriali (*)	(299.923)	(259.090)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(54.233)	(61.817)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate e rami d'azienda	(4.084)	(4.055)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	2.500	9.978
Variazione netta delle altre attività non correnti	(5)	(32)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(395.646)</b>	<b>(337.482)</b>
Dividendi corrisposti	(908.481)	(492.198)
Emissione di prestiti obbligazionari	743.148	0
Accensione di finanziamenti a medio-lungo termine	4.990	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423)	(39.423)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	24.343	182
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	1.514	987
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(173.909)</b>	<b>(530.452)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>(43.198)</b>	<b>(309.851)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	599.455	909.306
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	556.257	599.455

\* Includono acconti corrisposti a fornitori pari a zero nel 2025 e per 9.767 mila euro nel 2024.

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	167.678	90.692
Interessi attivi incassati	15.445	37.135
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.605	45.562

Nel 2025, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 526,4 milioni di euro, con un decremento di 31,7 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto attribuibile sostanzialmente all'andamento meno favorevole del capitale circolante su cui hanno inciso maggiori pagamenti di imposte e di debiti verso il personale.

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 395,6 milioni di euro in aumento di 58,2 rispetto all'esercizio a confronto.

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 173,9 milioni di euro essenzialmente per effetto della distribuzione di un importo complessivo di 908,5 milioni di euro a titolo di dividendo, parzialmente compensato dall'emissione del nuovo prestito obbligazionario, nonché per le variazioni descritte nella sezione dell'indebitamento finanziario netto.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, negativo per 43,2 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 556,3 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 599,5 milioni di euro.

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

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

## Conto economico riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024	Delta	Delta %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	1.170.369	1.059.601	110.768	10,5%
<i>Ricavi aviation</i>	820.084	735.116	84.968	11,6%
<i>Ricavi non aviation</i>	350.285	324.485	25.800	8,0%
Ricavi per servizi di costruzione	271.563	229.625	41.938	18,3%
Altri ricavi operativi	16.385	18.913	(2.528)	(13,4%)
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>1.458.317</b>	<b>1.308.139</b>	<b>150.178</b>	<b>11,5%</b>
Costi esterni gestionali	(342.616)	(329.994)	(12.622)	3,8%
Costi totali dei servizi di costruzione	(271.563)	(229.625)	(41.938)	18,3%
Canoni concessori	(48.097)	(45.480)	(2.617)	5,8%
Costo del personale netto	(117.089)	(110.899)	(6.190)	5,6%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(205)	3.665	(3.870)	(105,6%)
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>	<b>(779.570)</b>	<b>(712.333)</b>	<b>(67.237)</b>	<b>9,4%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>678.747</b>	<b>595.806</b>	<b>82.941</b>	<b>13,9%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(140.976)	(131.581)	(9.395)	7,1%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(57.397)	(44.944)	(12.453)	27,7%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>480.374</b>	<b>419.281</b>	<b>61.093</b>	<b>14,6%</b>
Proventi (oneri) finanziari	(52.427)	(13.064)	(39.363)	301,3%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>427.947</b>	<b>406.217</b>	<b>21.730</b>	<b>5,3%</b>
Imposte	(162.344)	(116.238)	(46.106)	39,7%
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>265.603</b>	<b>289.979</b>	<b>(24.376)</b>	<b>(8,4%)</b>
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	0	0	0	0%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>265.603</b>	<b>289.979</b>	<b>(24.376)</b>	<b>(8,4%)</b>

I Ricavi di ADR S.p.A. si sono incrementati complessivamente dell'11,5% rispetto all'esercizio a confronto. In particolare, le attività aviation hanno registrato un incremento dell'11,6%, prevalentemente per effetto dell'aumento dei volumi di traffico, nonché delle nuove tariffe aeroportuali. Il comparto non aviation cresce dell'8,0%, per maggiori ricavi da sub-concessioni commerciali, sostenute, oltre che dalla crescita del traffico, da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri, in particolare nel segmento luxury dell'area Extra-Schengen, e dall'ampliamento dell'offerta commerciale, oltre che da maggiori

ricavi immobiliari, ricavi da parcheggi e da pubblicità.

I ricavi per servizi di costruzione sono pari a 271,6 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto al 2024, di 41,9 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi, pari a 16,4 milioni di euro, risultano in diminuzione di 2,5 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto.

I costi operativi netti sono pari a 779,6 milioni di euro e



umentano del 9,4% rispetto all'esercizio a confronto per la crescita delle attività gestite riconducibili all'espansione dei volumi di traffico, nonché dalla crescita degli oneri connessi correlati anch'essi all'aumento del traffico.

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 678,7 milioni di euro, in aumento di 82,9 milioni di euro rispetto al 2024.

Gli accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi sono pari a 57,4 milioni di euro, in aumento di 12,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente riconducibili al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 480,4 milioni di euro (+61,1 milioni di euro rispetto al 2024).

Gli oneri finanziari netti, pari a 52,4 milioni di euro, registrano un incremento rispetto al 2024 di 39,4 milioni di euro principalmente per il decremento dei proventi finanziari (-19,3 milioni di euro), per effetto dei minori interessi attivi sugli investimenti della liquidità, e per l'incremento degli oneri finanziari per interessi (+19,4 milioni di

euro) relativi sia al nuovo prestito obbligazionario sustainability-linked da 750 milioni di euro collocato da ADR nel mese di aprile 2025 sia all'utilizzo temporaneo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta il 4 ottobre 2022, integralmente erogata a febbraio 2025 e rimborsata a maggio 2025.

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è pari a 162,3 milioni di euro e l'incremento rispetto al periodo a confronto (+46,1 milioni di euro) è principalmente attribuibile all'iscrizione dell'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35,5 milioni di euro, per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D. Lgs. n. 192/2024 e del D.M. 27/06/2025, come da delibera dal Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. Tale imposta verrà pagata in 4 rate annuali di 8,9 milioni di euro (di cui la prima rata versata in data 30.06.2025).

Al netto di tale carico fiscale, ADR ha registrato nel 2025 un risultato economico positivo per 265,6 milioni di euro (-24,4 milioni di euro rispetto al 2024).

#### Conto economico complessivo

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>265.603</b>	<b>289.979</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	62	0
Effetto fiscale	(15)	0
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>47</b>	<b>0</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(41)	(80)
Effetto fiscale	10	19
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	0
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>(31)</b>	<b>(61)</b>
<b>RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>544</b>	<b>388</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>560</b>	<b>327</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>266.163</b>	<b>290.306</b>

#### Situazione patrimoniale riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Delta
Immobilizzazioni immateriali	2.968.607	2.805.534	163.073
Immobilizzazioni materiali	80.209	64.404	15.805
Immobilizzazioni finanziarie	56.102	50.696	5.406
Attività per imposte anticipate	32.138	33.249	(1.111)
Altre attività non correnti	492	500	(8)
<b>A CAPITALE IMMOBILIZZATO</b>	<b>3.137.548</b>	<b>2.954.383</b>	<b>183.165</b>
Attività commerciali	279.585	289.901	(10.316)
Altre attività correnti	14.791	11.032	3.759
Passività commerciali	(373.351)	(330.574)	(42.777)
Altre passività correnti	(193.631)	(199.188)	5.557
Passività per imposte correnti	(64.360)	(75.195)	10.835
<b>B CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>(336.966)</b>	<b>(304.024)</b>	<b>(32.942)</b>
Fondi per benefici per dipendenti	(2.655)	(2.196)	(459)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(52.038)	(54.923)	2.885
Altri fondi per rischi ed oneri	(4.746)	(4.782)	36
<b>C QUOTA CORRENTE FONDI</b>	<b>(59.439)</b>	<b>(61.901)</b>	<b>2.462</b>
<b>D = B + C CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI</b>	<b>(396.405)</b>	<b>(365.925)</b>	<b>(30.480)</b>
Passività non correnti	(199.906)	(171.324)	(28.582)
<b>E PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>(199.906)</b>	<b>(171.324)</b>	<b>(28.582)</b>
<b>F = A + D + E CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>2.541.237</b>	<b>2.417.134</b>	<b>124.103</b>
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	20.961	768.330	(747.369)
Utili (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	265.603	160.552	105.051
<b>G PATRIMONIO NETTO</b>	<b>348.789</b>	<b>991.107</b>	<b>(642.318)</b>
Passività finanziarie non correnti	2.665.781	1.951.952	713.829
Altre attività finanziarie non correnti	(68.000)	(44.768)	(23.232)
<b>H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>2.597.781</b>	<b>1.907.184</b>	<b>690.597</b>
Passività finanziarie correnti	152.511	121.996	30.515
Attività finanziarie correnti	(557.844)	(603.153)	45.309
<b>I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(405.333)</b>	<b>(481.157)</b>	<b>75.824</b>
<b>L = H + I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>2.192.448</b>	<b>1.426.027</b>	<b>766.421</b>
<b>G + L COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>2.541.237</b>	<b>2.417.134</b>	<b>124.103</b>

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2025 è pari a 3.137,5 milioni di euro e si incrementa di 183,2 milioni di euro rispetto alla fine del 2024, principalmente per l'incremento delle immobilizzazioni immateriali per 163,1 milioni di euro, delle immobilizzazioni materiali per 15,8 milioni di euro. Si incrementano inoltre le immobilizzazioni finanziarie per 5,4 milioni di euro, in relazione all'incremento del valore della partecipazione in ADR Ventures (+ 4,0 milioni di euro) a seguito della sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale del 5 agosto 2025 e della partecipazione in UrbanV (+1,4 milioni di euro) di cui si è detto nella precedente sezione. Il Capitale circolante risulta negativo per 337,0 milioni di euro e registra un decremento di 32,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 a causa degli andamenti di seguito analizzati:

- le Attività commerciali sono pari a 279,6 milioni di euro e si decrementano di 10,3 milioni di euro rispetto alla fine del 2024, nonostante la crescita dei volumi di attività, grazie alla riduzione dei tempi medi di incasso;
- le altre attività correnti si incrementano per 3,8 milioni di euro principalmente per i maggiori crediti IVA;

- le Passività commerciali si incrementano di 42,8 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 diminuiscono di 5,6 milioni di euro, sostanzialmente per l'effetto della diminuzione dei debiti verso il personale, principalmente per il pagamento dell'una tantum relativa al rinnovo del CCNL;
- le passività per imposte correnti diminuiscono di 10,8 milioni di euro sostanzialmente per il pagamento del saldo IRES e IRAP 2024 e degli acconti IRES e IRAP 2025, parzialmente compensati dalla stima del carico fiscale IRES e IRAP dell'esercizio e dall'iscrizione della seconda rata dell'imposta sostitutiva del 10% per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta precedentemente commentata.

Il capitale investito netto è pari a 2.541,2 milioni di euro al 31 dicembre 2025, in aumento di 124,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

#### Indebitamento finanziario netto

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Delta
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>2.665.781</b>	<b>1.951.952</b>	<b>713.829</b>
Prestiti obbligazionari	2.360.403	1.611.704	748.699
Finanziamenti a medio-lungo termine	304.287	338.666	(34.379)
Altre passività finanziarie non correnti	1.091	1.582	(491)
<b>Altre attività finanziarie non correnti</b>	<b>(68.000)</b>	<b>(44.768)</b>	<b>(23.232)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE</b>	<b>2.597.781</b>	<b>1.907.184</b>	<b>690.597</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>152.511</b>	<b>121.996</b>	<b>30.515</b>
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	81.155	63.797	17.358
Altre passività finanziarie correnti	71.356	58.199	13.157
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>(557.844)</b>	<b>(603.153)</b>	<b>45.309</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(555.826)	(598.689)	42.863
Altre attività finanziarie correnti	(2.018)	(4.464)	2.446
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	<b>(405.333)</b>	<b>(481.157)</b>	<b>75.824</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>2.192.448</b>	<b>1.426.027</b>	<b>766.421</b>

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2025 si è attestato a 2.192,4 milioni di euro, in aumento di 766,4 milioni di euro per le dinamiche descritte nella medesima sezione della Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata.

#### Rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>265.603</b>	<b>289.979</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	140.975	131.581
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.506	44.886
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.118	6.899
Variazione altri fondi	(1.332)	(9.229)
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	2.371	1.353
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	934	1.786
Altri costi (ricavi) non monetari	5.730	6.721
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	53.795	86.997
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>530.700</b>	<b>560.973</b>
Investimenti in attività materiali	(31.017)	(19.189)
Investimenti in attività immateriali*	(338.914)	(276.839)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(56.066)	(62.559)
Investimenti in partecipazioni e rami d'azienda	(7.777)	(2.400)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	27.205	25.685
Variazione netta delle altre attività non correnti	8	(19)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(406.561)</b>	<b>(335.321)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari	743.148	0
Accensione di finanziamenti a medio-lungo termine	4.990	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423)	(39.423)
Dividendi corrisposti	(908.481)	(492.197)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	16.851	572
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	2.756	1.540
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(180.159)</b>	<b>(529.508)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>(56.020)</b>	<b>(303.856)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	540.490	844.346
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	484.470	540.490

\* includono acconti corrisposti a fornitori per zero euro nel 2025 e per 27.315 mila euro nel 2024.

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	154.492	78.920
Interessi attivi incassati	15.087	37.128
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.594	45.483
Dividendi ricevuti	16.201	14.204

## 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:

## Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

IAP	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Investimenti	<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 6.14 delle Note illustrative)</li> </ul>
Liquidità	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti come desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

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

Il Conto economico è stato riclassificato secondo uno schema "a valore aggiunto" che evidenzia il contributo delle aree gestionali caratteristica e finanziaria.

Per le voci non direttamente desumibili dai prospetti contabili consolidati, vengono forniti la modalità di calcolo e il riferimento alle sezioni della presente Relazione annuale integrata, in cui sono contenute le informazioni necessarie per il calcolo stesso.

## Conto economico consolidato riclassificato

	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Ricavi <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi <i>non aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<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)
	- Costi per rinnovi infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)
	+ Costo per godimento beni di terzi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	+ Altri costi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
Costi totali dei servizi di costruzione	+ Costi servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) + Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
Canoni concessori	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Costo del personale netto	+ Costo per il personale (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative) - Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<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 6.14 delle Note illustrative)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<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/destinate alla vendita	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.

### 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 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
ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) NON FINANZIARIE DESTINATE ALLA VENDITA	desumibile dai prospetti contabili consolidati
PASSIVITÀ COMMERCIALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>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 QUOTA CORRENTE FONDI</b>	corrispondente alla voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
<b>D=B+C 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 PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	
<b>F=A+D+E 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 PATRIMONIO NETTO</b>	
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
<b>H 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 INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE</b>	
<b>L = H + I INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO</b>	
<b>G + L COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO</b>	

## 5.3 Asset e investimenti

### 5.3.1 INVESTIMENTI DEL GRUPPO ADR

Investimenti del Gruppo ADR nel 2025, 2024 e 2023

(MILIONI DI EURO)	2025	2024	2023
Investimenti concessione aeroportuale	267,2	227,4	240,5
Altri investimenti materiali ed immateriali	72,6	44,4	38,2
<b>Totale investimenti</b>	<b>339,8</b>	<b>271,8</b>	<b>278,7</b>
Interventi di rinnovo <sup>11</sup>	54,2	61,8	44,9
<b>Totale</b>	<b>394,0</b>	<b>333,6</b>	<b>323,6</b>

Gli investimenti dell'esercizio 2025 ammontano complessivamente a 394,0 milioni di euro (333,6 milioni di euro nel 2024), così articolati:

- 157,8 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità, in dettaglio: 45,1 milioni di euro per la ristrutturazione del Terminal 3, 16,2 milioni di euro per la riconfigurazione dell'area arrivi del Terminal 3 e 11,4 milioni di euro per la ristrutturazione delle aree di imbarco A31-52;

- 8,6 milioni di euro per interventi su piste e piazzali;
- 173,4 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- 54,2 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

#### Dettaglio investimenti dell'anno

(MILIONI DI EURO)	2025	
<b>Interventi su terminal e moli</b>		<b>157,8</b>
di cui principali:		
Terminal 3 - ristrutturazione	45,1	
Riconfigurazione arrivi T3	16,2	
Aree d'imbarco A31-52	11,4	
<b>Interventi su piste e piazzali</b>		<b>8,6</b>
<b>Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori</b>		<b>173,4</b>
di cui principali:		
Sviluppi immobiliari (Business District I, III torre uffici, III Hotel)	39,1	
Sistemi informativi	24,2	
Viabilità e Parcheggi	18,4	
Impianti fotovoltaici	9,9	
<b>Totale investimenti (A)</b>		<b>339,8</b>
di cui:		
Ultimati	122,8	
In corso	217,0	
<b>Interventi di rinnovo (B)</b>		<b>54,2</b>
<b>Totale (A+B)</b>		<b>394,0</b>

<sup>11</sup> Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

## 5.4 Innovazione

### 5.4.1 MODELLO DI OPEN INNOVATION

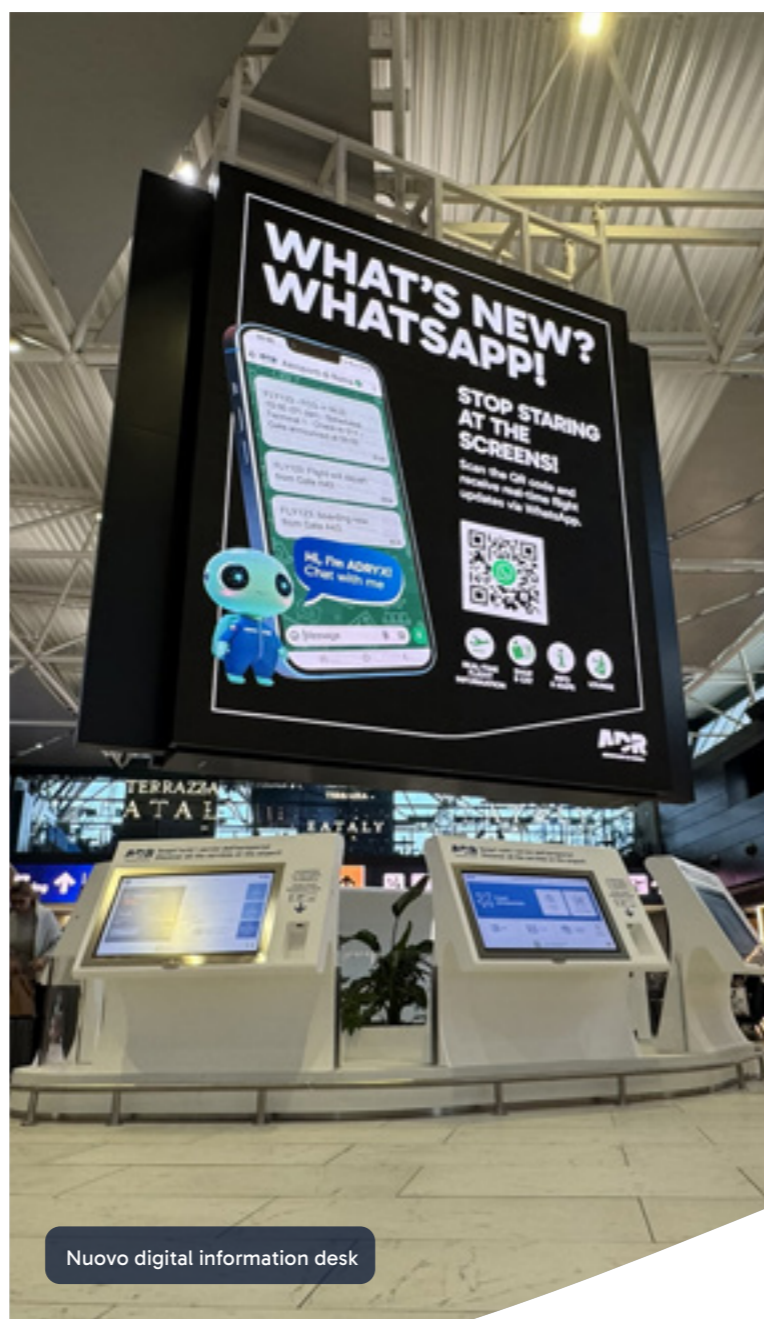
A partire dal 2022, il modello di innovazione diffusa di Aeroporti di Roma si traduce in un polo di eccellenza rivolto a valorizzare le competenze territoriali e locali, attraendo startup da tutto il mondo, che avranno accesso all'opportunità unica di sviluppare le proprie idee direttamente in un hub industriale dedicato al trasporto aereo. Dall'implementazione del modello operativo volto a promuovere la cultura dell'innovazione, alla sottoscrizione di collaborazioni internazionali in ambito Open Innovation, alla creazione del network Airports for Innovation, al lancio della quarta "Call4Startups" che ha visto moltiplicarsi i numeri delle application per un totale di 1.238 application ricevute da 43 Paesi durante il quadriennio di innovazione.

Nello specifico nel corso del 2025:

- a giugno è stata lanciata la quarta "Call4Startups", alla ricerca di nuovi progetti (Proof of Concept) capaci di contribuire al percorso di decarbonizzazione e al miglioramento delle operazioni aeroportuali. La call si è focalizzata su 6 ambiti di interesse: asset intelligence & predictive maintenance, robotics & autonomous operations, automation and AI for construction management, data intelligence for pax experience & retail management, road to net zero: sustainability solutions ed enterprise AI transformation. L'iniziativa è stata aperta a giugno 2025 e i progetti sono stati avviati a novembre. Nell'ambito della quarta "Call4Startups", sono attualmente in fase di realizzazione i 7 progetti selezionati (Proof of Concept), tra le 401 proposte ricevute da 354 startup di cui il 65% provenienti da oltre 50 Paesi nel mondo (Singapore, Indonesia, Arabia Saudita, Australia, Emirati Arabi Uniti, Canada, Stati Uniti e molti altri);
- a maggio è stata lanciata la seconda edizione di ADR Hangar Program, il programma di Corporate Entrepreneurship di ADR, volto alla raccolta di idee innovative da parte di tutti i colleghi del Gruppo per costruire progetti volti al miglioramento continuo dei nostri aeroporti. Il programma ha raccolto 55 idee

innovative da 230 colleghi (110 donne e 120 uomini) provenienti da 9 società del Gruppo. A novembre è stata proclamata la squadra vincitrice;

- dopo aver lanciato a settembre 2024 la prima joint "Call4Startups" all'interno del network Airports for Innovation - la rete internazionale che riunisce aeroporti di quattro continenti, tra cui ADR, Narita, Dubai, Aena, Atene, Nizza, Monaco, Oman, Vancouver e Dallas Fort Worth - e valutato 292 candidature provenienti da 283 startup da tutto il mondo, a maggio sono state selezionate cinque soluzioni che sono attualmente in fase di sperimentazione nei diversi aeroporti del network. L'obiettivo è scalare le soluzioni tecnologiche in modo efficace, sia all'interno dei singoli aeroporti, sia trasversalmente su più scali, garantendo una maggiore continuità e coerenza lungo l'intera customer journey dei passeggeri.



Nuovo digital information desk

### 5.4.2 PROGETTI INNOVATIVI

#### Principali KPIs

7 progetti Innovativi quarta "Call4Startups"

2 progetti Innovativi network Airports for Innovation

La quarta edizione della "Call4Startups" ha rappresentato una tappa significativa nel percorso di evoluzione del Programma di Accelerazione "Runway to the Future" di ADR. L'iniziativa ha riscosso un successo internazionale, con 401 proposte presentate da 354 startup provenienti da oltre 50 paesi, tra cui Singapore, Indonesia, Arabia Saudita, Australia, Emirati Arabi Uniti, Canada, Stati Uniti e molti altri. Questo risultato conferma la capacità del programma di attrarre idee innovative e di trasformarle in progetti concreti a beneficio del settore aeroportuale.

Nell'ambito della quarta "Call4Startups" sono in corso di realizzazione 7 progetti innovativi, nello specifico:

- sul fronte delle operazioni aeroportuali sono in fase di test due soluzioni:
  - un robot autonomo per la pulizia dei servizi igienici con l'obiettivo di ottimizzare ed efficientare il processo attuale;
  - un robot mobile dotato di un braccio meccanico che permette di valutare l'impatto dell'automazione delle attività di carico e scarico bagagli;
- in ambito sviluppo e gestione delle infrastrutture si sta testando:
  - una piattaforma che, tramite Intelligenza Artificiale, permette di monitorare digitalmente lo stato di avanzamento dei cantieri;
  - un software che, tramite Intelligenza Artificiale, permette di generare modelli BIM a partire da nuvole di punti, riducendo i tempi attuali di pro-

duzione del modello;

- lato manutenzione predittiva è in corso il test di una piattaforma che automatizza le ispezioni attraverso il riconoscimento delle immagini, digitalizza le checklist operative e consente di compilare moduli con foto e video, centralizzando tutte le informazioni in un unico repository;
- lato sostenibilità, invece, è in fase di test di una tecnologia basata su pannelli fonoassorbenti a onde inverse, capaci di mitigare il rumore, migliorando così la qualità acustica;
- lato Enterprise AI, è in corso il test di un software che, tramite intelligenza artificiale generativa, realizza automaticamente contenuti editoriali, come comunicati stampa, coerenti con il tono del brand aziendale.

Nel perimetro del network "Airports for Innovation" sono in corso di realizzazione 2 progetti innovativi, nello specifico:

- lato operazioni aeroportuali è in corso il test di una piattaforma che, tramite Intelligenza Artificiale, fornisce analisi meteo in tempo reale, supportando la pianificazione operativa negli scali;
- sul fronte esperienza del passeggero è in fase di test di una piattaforma di navigazione indoor che tramite sensori LiDAR crea mappe digitali per migliorare l'esperienza dei passeggeri non vedenti ed ipovedenti all'interno degli aeroporti.

#### FOCUS ON: URBAN V

Nel 2025 UrbanV ha proseguito lo sviluppo delle attività di studio e pianificazione delle reti di vertiporti nelle aree di Roma, Venezia, Costa Azzurra e Bologna, in collaborazione con i propri soci fondatori.

L'esperienza maturata nello sviluppo di tali network e

nel supporto alla definizione del primo regolamento italiano per l'Advanced Air Mobility, redatto da ENAC nel 2024, ha contribuito al consolidamento del posizionamento della società come punto di riferimento per il settore anche al di fuori del contesto europeo.

In tale quadro, UrbanV ha continuato ad ampliare la propria presenza internazionale in regioni strategiche quali, tra le altre, Stati Uniti, Brasile e Medio Oriente, avviando e finalizzando accordi con partner pubblici e privati di primo piano, a conferma del crescente riconoscimento del proprio ruolo nell'ecosistema dell'Advanced Air Mobility.

Nel corso dell'anno UrbanV ha, inoltre, ampliato il proprio perimetro operativo nel settore dei servizi con droni, conseguendo la qualifica di operatore e sviluppando competenze operative e regolatorie funzionali

all'integrazione dei sistemi UAS (Unmanned Aircraft System) in ambito aeroportuale.

Nonostante il "Progetto Roma", annunciato negli anni precedenti, abbia registrato nel corso dell'esercizio una temporanea battuta d'arresto dovuta a fattori esogeni, il 2025 si è confermato un anno di rilevante sviluppo strategico per UrbanV, segnato dal rafforzamento del ruolo della società nei processi di evoluzione dell'Advanced Air Mobility e dei sistemi a pilotaggio remoto a livello globale.



Innovation Hub Terminal 1

## 5.5 Partnership

### 5.5.1 ASSOCIAZIONI AZIENDALI

Gli aeroporti della Capitale si confermano un asset strategico per il Paese. Anche nel 2025 le associazioni aziendali a cui ADR aderisce si rivelano un fondamentale acceleratore di crescita, favorendo l'adozione delle migliori pratiche di settore e rafforzando il posizionamento degli scali romani nel panorama globale. L'obiettivo è consolidare ed estendere le collaborazioni esistenti, aprendo a nuovi accordi su intermodalità, sostenibilità e innovazione tecnologica.



#### ACI

Associazione di riferimento del settore aeroportuale, rappresenta oltre 500 aeroporti in 55 Paesi ed è la voce globale degli scali presso organismi internazionali, come l'ICAO, contribuendo allo sviluppo di politiche e standard per un'industria sicura, sostenibile ed efficiente.



#### Aeroporti 2030

Fondata nel 2021, "Aeroporti 2030" promuove l'innovazione, la digitalizzazione e la sostenibilità dei principali aeroporti italiani, accompagnandoli verso infrastrutture più moderne, efficienti e sostenibili entro il 2030, attraverso progetti legati alla transizione digitale, ai biocarburanti, all'idrogeno e all'Advanced Air Mobility.

#### Altre associazioni aziendali



#### American Chamber of Commerce in Italy

L'AmCham (American Chamber of Commerce in Italy) promuove le relazioni economiche e culturali tra Italia e Stati Uniti, rappresentando aziende italiane e statunitensi e supportando l'internazionalizzazione delle imprese verso il mercato USA.



#### Fondazione Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo

Fondazione Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo è una piattaforma indipendente che riunisce 19 aderenti, rappresentanti del mondo accademico e istituzioni per definire una roadmap condivisa per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del settore, supportando i target dell'Agenda 2030 per una transizione competitiva.



#### ICCF

Costituita nel giugno 2022, Italy China Council Foundation (ICCF) è un ente del terzo settore dedicato allo sviluppo delle relazioni tra il continente europeo e l'Asia, ed in particolare tra Italia e Cina, coinvolgendo direttamente imprese e soggetti italiani e cinesi e facilitando così la collaborazione e lo sviluppo di progetti ed iniziative bilaterali.



#### Fondazione Rome Technopole

Rome Technopole rappresenta l'ecosistema di innovazione del Lazio e aggrega tutte le università pubbliche e private della Regione, i principali centri di ricerca nazionali, istituzioni e una vasta rete di imprese. Questa struttura integrata consente di creare una solida piattaforma di collaborazione e crescita tra il mondo accademico, la ricerca e il settore industriale.



#### IREFI

IREFI (Istituto per le Relazioni Economiche Francia-Italia) è un'organizzazione bilaterale e indipendente creata per rafforzare i legami economici tra i due Paesi. Riunisce imprenditori, manager e istituzioni pubbliche e private. L'Istituto si concentra su settori strategici come Innovazione, Energia, Infrastrutture e Difesa-Aerospazio, agendo come un catalizzatore per la cooperazione transalpina.



#### Centro Studi Americani

Il Centro Studi Americani è uno dei più prestigiosi istituti europei dedicati alla cultura e alle relazioni tra Italia e Stati Uniti, promuovendo il dialogo bilaterale grazie a iniziative, convegni e lectures di qualificati speakers italiani e americani sui temi più attuali della politica e dell'economia internazionale, e incontri con esponenti del mondo letterario, giornalistico, e artistico.



### L'Associazione Civita

L'Associazione Civita è un'organizzazione non profit attiva da oltre 35 anni nel mondo della cultura, proponendosi come laboratorio e incubatore di progetti per valorizzare il patrimonio italiano. L'Associazione crea connessioni, sinergie e spazi concreti di confronto fra i mondi della cultura, delle Istituzioni e delle imprese.

### Osservatorio sul trasporto aereo "Antonio Catricalà"

#### Osservatorio sul trasporto aereo "Antonio Catricalà"

L'Osservatorio sul trasporto aereo Antonio Catricalà, istituito da ENAC e LUISS School of Law e supportato da ADR, si occupa di formazione specialistica e divulgazione scientifica. Attraverso convegni e seminari, favorisce il confronto tra istituzioni, accademici ed esperti del settore aeronautico. Promuove inoltre l'attività di ricerca su temi chiave per lo sviluppo del comparto.

## 5.5.2 PARTNERSHIP INDUSTRIALI



### Principali KPIs

## 7 Partnerships

### Airports For Innovation

Nel 2022, ADR e AENA hanno lanciato Airports For Innovation, un network globale che unisce aeroporti di quattro continenti per sviluppare soluzioni digitali e migliorare l'esperienza dei passeggeri. Il network coinvolge aeroporti come ADR, Narita, Dubai, Aena, Atene, Nizza, Monaco, Oman, Vancouver e Dallas Fort Worth, raggiungendo circa 0,8 miliardi di passeggeri. L'iniziativa punta a progettare e testare soluzioni innovative scalabili, supportare l'industria nella definizione di nuovi standard e promuovere progetti congiunti per migliorare i servizi. Dopo aver lanciato a settembre 2024 la prima joint "Call4Startups", sono state selezionate cinque soluzioni ora in fase di test nei diversi hub.

### European Space Agency

L'accordo sottoscritto con la European Space Agency prevede un Memorandum of Intent volto a sostenere lo sviluppo e la validazione di soluzioni e servizi innovativi in ambito aerospaziale, con particolare attenzione alla sostenibilità e alla mobilità terra/aria. L'intesa mira a favorire l'applicazione di tecnologie satellitari e spaziali ai processi aeroportuali, migliorando efficienza, sicurezza e impatto ambientale. Inoltre, la collaborazione permette di creare un ponte tra ecosistemi aerospaziali e aeroportuali, accelerando l'adozione di innovazioni ad alto valore strategico.

### IAG; Vueling

L'accordo tra ADR, IAG e Vueling nasce per sviluppare soluzioni innovative comuni a supporto di una crescita sostenibile e di una migliore esperienza del passeggero. L'iniziativa punta a testare modelli efficaci che possano diventare standard per altri aeroporti e per l'intero settore dell'aviazione. Le parti collaboreranno per individuare soluzioni in ambito sostenibilità, accelerare la trasformazione digitale e realizzare PoC congiunte nei prossimi anni. L'obiettivo è creare sinergie tra infrastruttura aeroportuale e compagnia aerea. Complessivamente, l'accordo mira a ridefinire i processi e sostenere un'evoluzione più sostenibile del business.

### Enav

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

### Intelak

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

### Gruppo FS

Prosegue la partnership con il Gruppo FS finalizzata allo sviluppo dell'intermodalità commerciale, infrastrutturale e dei servizi, che ha consentito il completamento del progetto di fattibilità tecnico-economica dello sviluppo di accesso su ferro dell'aeroporto (raddoppio della stazione ferroviaria, quadruplicamento della linea e collegamenti con San Pietro e Civitavecchia). Per quanto riguarda i servizi, è attivo il punto "FCO Connect" presso la stazione di Fiumicino, dove i passeggeri ITA Airways possono effettuare il check-in e lasciare il proprio bagaglio che troveranno direttamente alla destinazione finale.

### Lufthansa Innovation Hub

La partnership tra ADR e Lufthansa Innovation Hub punta a promuovere progetti di innovazione congiunti attraverso la condivisione di conoscenze, best practices e competenze tecnologiche. ADR metterà a disposizione il proprio know-how maturato con il programma di accelerazione "Runway to the Future". Lufthansa Innovation Hub contribuirà con insight e opportunità derivanti dalle sue attività di ricerca, venture building e venture clienting attive dal 2014, diventando partner industriale del programma di accelerazione di ADR. L'accordo consente a entrambe le organizzazioni di unire risorse ed expertise per favorire l'innovazione e lo sviluppo di nuove tecnologie nel settore dell'aviazione.

## 5.5.3 PARTNERSHIP ISTITUZIONALI, CULTURALI, TERRITORIALI E CSR

### ADR per la cultura

ADR è impegnata quotidianamente nel miglioramento dell'esperienza di viaggio, con l'obiettivo di rendere l'Aeroporto di Fiumicino, per l'Italia e nel mondo, un luogo sempre più evocativo e accogliente che non sia unicamente luogo di arrivo, partenza o transito, ma palcoscenico per la valorizzazione del patrimonio culturale e artistico dell'Italia in tutte le sue declinazioni – dalla musica, al cinema – con un'attenzione particolare al territorio in cui opera e ai giovani talenti.

Nel corso del tempo, infatti, la programmazione culturale, artistica e divulgativa attraverso la quale ADR punta a coniugare sostenibilità sociale e innovazione, ha portato ad esporre presso lo scalo di Fiumicino opere d'arte di epoche diverse.

Per valutare le ricadute positive generate dalle iniziative culturali promosse in aeroporto, la Società ha implementato un modello strutturato di analisi dell'impatto, appli-

cato ai principali progetti realizzati nel 2025 e descritti di seguito. Questo sistema di valutazione si basa sugli Indicatori Cultura | 2030 dell'UNESCO, strumenti concepiti per monitorare e quantificare il contributo della cultura al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, sia come settore indipendente sia come elemento trasversale a diverse dimensioni del progresso sociale ed economico.

Il framework adottato si articola in quattro aree chiave: ambiente e resilienza; impatti sul benessere economico; sviluppo di conoscenza e competenze; cultura come motore di inclusione e partecipazione.

Attraverso l'analisi delle iniziative sviluppate nel 2025 in linea con questi principi, sono stati definiti indicatori sintetici in grado di misurare e valorizzare gli effetti economici, sociali e ambientali delle progettualità culturali sostenute da ADR. I principali risultati emersi da questa valutazione sono illustrati nella tabella seguente.

### I risultati più importanti dell'analisi di impatto delle principali iniziative

Ambiente e resilienza	Benessere economico	Conoscenze e competenze	Inclusione e partecipazione
22.000 m <sup>2</sup> di spazio dedicato all'esposizione delle opere	11 partner/sponsor culturali	Oltre 1 milione i bambini fruitori	54% Turisti/visitatori provenienti da altri paesi
34 milioni di persone hanno fruito delle iniziative culturali	50 dipendenti coinvolti nella realizzazione delle progettualità	Circa 616 mila impressioni sui Social Media	50% delle persone coinvolte nella realizzazione delle progettualità sono donne, percentuale che raggiunge il 100% nell'ambito della ideazione creativa

A completamento del modello valutativo, nel 2025 ADR ha analizzato come le installazioni artistiche presenti in aeroporto siano state vissute dai passeggeri, con l'obiettivo di comprenderne l'impatto e il modo in cui le opere dialogano con chi attraversa quotidianamente lo scalo.

L'indagine mostra che le installazioni vengono notate dalla grande maggioranza dei rispondenti e generano reazioni positive, confermando la capacità dell'arte di inserirsi con naturalezza nel percorso di viaggio. Molti partecipanti dichiarano che le opere hanno contri-

buito a rafforzare la conoscenza del patrimonio culturale italiano e a stimolare un rinnovato interesse per la cultura e l'arte, anche oltre il tempo trascorso in aeroporto. Allo stesso tempo, le iniziative favoriscono momenti di riflessione e arricchimento personale, con effetti positivi sull'esperienza dei passeggeri, rendendo più piacevole e coinvolgente la permanenza in aeroporto.

Nel complesso, i risultati confermano il valore della cultura come elemento identitario dello scalo e della visio-

ne di ADR: un aeroporto che accoglie, racconta e mette in dialogo creatività, territorio e patrimonio italiano con chi lo attraversa ogni giorno.

L'analisi verrà ripetuta anche nel 2026, così da monitorare nel tempo l'evoluzione delle percezioni e valorizzare ulteriormente il contributo delle progettualità culturali.

I principali risultati emersi dalla rilevazione sono riportati nella tabella seguente:

Ambiti di valutazione	Quota di rispondenti con giudizio positivo
Visibilità delle installazioni artistiche	80%
Reazione positiva alle iniziative culturali	89%
Impatto delle opere sulla conoscenza del patrimonio culturale italiano	84%
Incentivo alla conoscenza della cultura e dell'arte italiana	80%
Crescita dell'interesse nell'arte in generale	78%
Stimolo alla riflessione e arricchimento personale	71%
Benefici su benessere customer journey	90%

### Iniziative del Gruppo ADR per la promozione e la valorizzazione del patrimonio culturale e artistico

<b>Accademia Nazionale Santa Cecilia</b>	Con l'accordo di sponsorizzazione stipulato con ANSC, ADR ha voluto rinnovare il proprio sostegno alle attività artistiche della Fondazione per l'anno 2025, acquisendo la qualifica di Sponsor, per promuovere la cultura e i valori dell'arte e della musica, coerentemente con i propri principi e valori aziendali. Per arricchire l'esperienza dei viaggiatori e rendere l'aeroporto un luogo sempre più vibrante e accogliente, nell'ambito della partnership, ADR ha promosso diverse esibizioni all'interno dell'aeroporto di Fiumicino di artisti dell'Accademia.
<b>Teatro dell'Opera di Roma</b>	ADR ha sostenuto le attività artistiche della Stagione di Opera e Balletto e della Stagione estiva 2025 del Teatro dell'Opera di Roma, al fine promuovere la cultura e i valori dell'arte e della musica. Nell'ambito dell'accordo, a fronte della visibilità garantita al calendario artistico della Stagione, è stato organizzato un evento di networking istituzionale, ospitato alle Terme di Caracalla. Inoltre, all'interno degli spazi degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, la Fondazione ha organizzato quattro concerti coinvolgendo Fabbrica Young Artist Program, la Cantoria e il Coro di voci bianche del Teatro dell'Opera di Roma.
<b>Fondazione Cinema per Roma</b>	ADR, da sempre attenta alla valorizzazione del patrimonio cinematografico italiano, ha deciso di sostenere anche quest'anno la Fondazione Cinema per Roma in occasione della XX edizione della Festa Internazionale del Cinema di Roma, in qualità di partner istituzionale.
<b>Parco Archeologico di Ostia Antica</b>	ADR è impegnata ormai da diversi anni a promuovere e valorizzare il patrimonio artistico riconosciuto a livello internazionale del Parco Archeologico di Ostia Antica, strategicamente situato nel territorio di riferimento dell'Aeroporto di Fiumicino con diverse esibizioni ospitate presso lo scalo. Attualmente in mostra presso l'area di imbarco A del Terminal 1, l'esposizione di reperti provenienti dagli scavi di Ostia antica e dalla Necropoli di Isola Sacra dal titolo "Uomini e dei a Ostia antica" inaugurata in occasione dell'apertura del nuovo Molo A viene periodicamente rinnovata con l'esposizione di nuove sculture.
<b>Museo Nazionale Etrusco di Villa Giulia</b>	In un'ottica di valorizzazione delle bellezze artistiche del territorio e nazionali, dal 16 dicembre 2024, l'area arrivi del Terminal 1 del Leonardo da Vinci ospita l'esposizione "Etruschi per l'eternità". Ad accogliere i passeggeri in arrivo nella Capitale, tre suggestive opere risalenti al II secolo a.C., appartenenti alle collezioni permanenti del Museo Nazionale etrusco di Villa Giulia il cui prestito è stato rinnovato per un ulteriore anno.
<b>"Apparato Circolatorio. Sei cuori, un solo battito" di Jago</b>	Dal 22 dicembre 2025, l'aera di imbarco A del Terminal 1 dell'Aeroporto Leonardo da Vinci ospita "Apparato Circolatorio. Sei cuori, un solo battito", l'installazione immersiva firmata da Jago, artista tra i più riconosciuti della scultura contemporanea italiana. L'opera, composta da sei cuori rossi in ceramica – a simboleggiare valori universali quali uguaglianza, empatia, memoria, accoglienza, speranza e coraggio e tratti dalla serie realizzata nel 2017 – è accompagnata da una videoproiezione che ne riproduce la pulsazione ritmica, rendendo visibile e condivisibile ciò che normalmente resta invisibile: il battito della vita.

#### "Leonardo, Uomo illuminato" di Marco Lodola

Dal 31 ottobre 2025, il Terminal 5 dell'Aeroporto di Roma Fiumicino - recentemente rinnovato e ora in uso anche per i grandi eventi di ADR – ospita l'installazione luminosa di Marco Lodola. L'opera raffigura il volto del genio, Leonardo da Vinci, con i suoi tratti universalmente conosciuti. Attraverso fasci di luce colorata, l'artista ha voluto simboleggiare il suo genio, la vastità delle sue competenze e l'importanza delle sue scoperte.

#### "Aeroporto" di Camilla Gurgone

Durante le celebrazioni per il 65° anniversario dello scalo "Leonardo da Vinci" che si sono tenute il 31 ottobre scorso, alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ADR ha presentato l'opera "Aeroporto". Realizzata per l'occasione dalla giovane artista italiana Camilla Gurgone, l'opera vuole rappresentare il ruolo che l'aeroporto può assumere come luogo di contaminazione culturale e come punto di incontro tra umanità e tecnologia. Composta da due banner di alluminio incisi e poggiati su ganci ornamentali, l'installazione propone lo stesso pensiero espresso in due linguaggi opposti - la poesia e l'algoritmo - a raffigurare il dialogo fra sensibilità umana e logica artificiale.

#### "Grande Folla n.1" di Giò Pomodoro

A partire dall'8 maggio 2025, l'aeroporto di Fiumicino arricchisce ulteriormente il suo dialogo con l'arte contemporanea, accogliendo nel Terminal 1 la scultura monumentale "Grande Folla N.1" (1964) di Giò Pomodoro, uno dei maestri più riconosciuti dell'astrazione scultorea italiana del Novecento. L'opera, in prestito dalla Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea di Roma, è stata restaurata grazie al contributo di ADR.

#### "Aerea" di Davide Bramante

In occasione del Giubileo, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino hanno accolto l'arte di Davide Bramante, fotografo e artista visivo di fama internazionale, con un progetto espositivo dedicato a Roma, simbolo di connessione tra storie e destinazioni. La serie Aerea esposta al Terminal 3 di Fiumicino si compone di sette installazioni fotografiche sospese a circa tre metri dal soffitto, simili a leggere tende fluttuanti. Presso l'Aviazione Generale di Ciampino, invece, è proposta una selezione di grandi opere fotografiche dedicate alla Città eterna – realizzate tra il 2004 a oggi – con la tecnica di esposizioni multiple su pellicola – da quattro a nove scatti sovrapposti su un unico fotogramma – per la quale l'artista siciliano è noto.

#### "The Last Supper: The Living Tableau" di Armondo Linus Acosta

Sempre in occasione dell'Anno Giubilare, l'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma Fiumicino ospita The Last Supper: The Living Tableau, un'installazione video ispirata al capolavoro di Leonardo da Vinci, "L'Ultima Cena". L'opera, diretta dal regista americano Armondo Linus Acosta è una rappresentazione cinematografica della durata di nove minuti, realizzata con la collaborazione di tre nomi di spicco del cinema italiano e Premi Oscar: il direttore della fotografia Vittorio Storaro, lo scenografo Dante Ferretti e laset decorator Francesca Lo Schiavo.

#### "Getto di luce" di Helidon Xhixha

Da dicembre 2024 e fino a dicembre 2026, la scultura firmata dall'artista di fama internazionale Helidon Xhixha, "Getto di Luce", accoglie all'esterno del Terminal 1 i viaggiatori in partenza dal Leonardo da Vinci. Realizzata in omaggio alla città di Roma, l'opera monumentale - con i 10,7 metri di altezza in acciaio marino - rappresenta energia e movimento e, con la sua iconica forma triangolare, simboleggia il viaggio e la connessione tra culture diverse.

#### "Master of Mistakes" Daniele Sigalot

Da aprile 2024, la "Piazza" dell'area di imbarco A del Terminal 1 di Fiumicino, ospita l'installazione monumentale dell'artista romano Daniele Sigalot, "Master of Mistakes". La scultura sferica, con i suoi 3 metri di altezza e oltre 600 chili di peso, rappresenta la somma degli errori dell'artista. Un invito a riflettere sui propri errori come parte essenziale dell'esperienza umana.

#### "Natural Reaction" e "La Grande Anima" di Marcantonio Malerba

Diverse opere e installazioni contemporanee sono esposte presso lo scalo di Roma Fiumicino, in grado di richiamare l'attenzione e sensibilizzare il grande pubblico su temi cruciali per la strategia di sviluppo di ADR quali la sostenibilità e la tutela dell'ambiente. E' il caso delle due installazioni realizzate dall'artista e designer Marcantonio Malerba, "Natural Reaction", esposta nell'area di imbarco E del Terminal 3 di Fiumicino e "La Grande Anima"; la prima raffigurante un rinoceronte bianco in dimensioni reali, è un chiaro grido di allarme rispetto alle specie animali in via di estinzione, ma anche testimonianza dell'impegno di ADR rispetto alla lotta al traffico illegale di animali selvatici; la seconda, esposta tra gennaio e aprile 2023, attraverso la riproduzione in dimensioni originali dello scheletro di una balena invita gli osservatori a riflettere sulle responsabilità degli esseri umani rispetto ai destini del mondo naturale.

#### "Vertigine" di Manuel Felisi

Il viaggio e la natura sono al centro delle due installazioni, Vertigine, firmate dall'artista milanese Manuel Felisi, ed esposte presso la nuova area di imbarco A del Terminal 1. Le opere, posizionate una di fronte all'altra, sono composte da tante piccole tele, lavorate con tecnica mista, su cui sono riprodotte immagini di alberi, ritratti senza foglie e protesi verso il cielo in due momenti diversi, di mattina e di sera.

#### "Moving Data" di Davide Asker & WOA Creative Company

Nel corso del 2023, il Molo A del Terminal 1 dell'aeroporto di Fiumicino ha ospitato l'installazione interattiva di Data Art "Moving Data" volta alla sensibilizzazione sui viaggi sostenibili. Si tratta di un parallelepipedo interattivo che la capogruppo di ADR, Munds, ha voluto creare e mettere a disposizione dei viaggiatori per comunicare dati e target del Gruppo in termini di sostenibilità, trasformandoli in un'esperienza visiva coinvolgente per i passeggeri.

#### "Deti" di Marco Lodola

Le migliaia di passeggeri che quotidianamente transitano nell'aeroporto di Fiumicino possono ammirare l'opera Deti, donata nel 2022 dall'artista Marco Lodola in occasione dell'inaugurazione della nuova area di imbarco A, installata nei pressi della "Piazza" del T1. L'installazione luminosa è anche un omaggio alla famosa colomba di Pablo Picasso e ai colori della bandiera della pace. Un progetto che ADR ha abbracciato, riservando un posto centrale a questa opera, con l'intento di invitare ognuno di noi ad accettare l'altro, a condividere la strada ed aprire gli orizzonti, superando i propri limiti.

Nel corso del 2025 ADR ha sostenuto sui propri canali dedicati alla comunicazione istituzionale, numerose campagne promosse da Istituzioni, Enti, Forze dell'Ordine, Associazioni, Federazioni sportive nazionali e Orga-

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

#### Iniziative del Gruppo ADR per la promozione di iniziative culturali, sociali e istituzionali

<b>Fondazione INDA - Teatro di Siracusa</b>	ADR ha sostenuto il grande patrimonio artistico e culturale della Fondazione Inda del teatro di Siracusa, diffondendo sui propri canali il calendario della 60ª Stagione di rappresentazioni classiche in programma al Teatro Greco di Siracusa.
<b>Polizia di Stato</b>	In linea con i propri valori aziendali, ADR ha ospitato la campagna di sensibilizzazione della Polizia di Stato in occasione del 173º anniversario del Corpo.
<b>Fondazione Telethon</b>	Nel 2025 ADR ha scelto di rinnovare il proprio sostegno alla campagna di Fondazione Telethon 5x1000, volta a raccogliere fondi in favore della ricerca scientifica sulle malattie genetiche rare.
<b>Arma dei Carabinieri</b>	In occasione della Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, ADR ha voluto ospitare la campagna di comunicazione e responsabilizzazione dell'Arma dei Carabinieri che mira a rafforzare la consapevolezza e l'impegno sul tema.
<b>Guardia di Finanza</b>	In occasione del Centenario del "Gruppo Sciatori Fiamme Gialle", nel corso del 2025 ADR ha promosso sui propri canali la campagna di comunicazione della Guardia di Finanza volta a diffondere valori quali lealtà, rispetto, sacrificio e dedizione, riconoscendo il ruolo del Gruppo Sciatori Fiamme Gialle come modello educativo e culturale per le giovani generazioni.
<b>World Food Programme</b>	"ShareTheMeal". Anche quest'anno, in occasione della Giornata Mondiale dell'Alimentazione e delle Festività natalizie, ADR ha scelto di sostenere la campagna di sensibilizzazione alla lotta contro la fame nel mondo del WFP, attraverso l'app "ShareTheMeal", sistema di crowdfunding dell'Agenzia delle Nazioni Unite per la donazione di pasti a favore delle popolazioni più povere. Inoltre, ADR ha messo a disposizione la propria rete di retailer commerciali per promuovere la campagna del WFP presso i loro spazi all'interno dello scalo di Fiumicino.
<b>Associazione italiana Sclerosi Multipla</b>	Nel corso del 2025, ADR ha rinnovato il proprio sostegno ad AISM, promuovendo sui propri canali dedicati alla comunicazione istituzionale le campagne "Bentornata Gardensia" (in occasione della Giornata internazionale della Donna) e "La Mela" per sensibilizzare l'opinione pubblica sui sintomi della sclerosi multipla, malattia che colpisce in misura doppia le donne rispetto agli uomini, e a raccogliere fondi per sostenere la ricerca scientifica.
<b>Fondo Edifici di Culto – Ministero dell'Interno</b>	In un'ottica di valorizzazione del patrimonio culturale e artistico italiano e occasione della presentazione del Calendario 2025 dedicato alle Cupole nelle Basiliche e le Chiese e in virtù della significativa collaborazione con il Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno, anche quest'anno ADR ha assicurato visibilità al progetto editoriale del FEC dedicato all' "Arte nelle Cupole", iniziativa che celebra l'ingegno umano, in grado di realizzare opere architettoniche che adornano chiese e basiliche della Penisola, decorate da alcuni fra i più importanti maestri italiani.

#### 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:

#### Iniziative del Gruppo ADR per la promozione della cultura sportiva

<b>CONI</b>	Nel 2025 ADR ha rinnovato la propria collaborazione con il Comitato Olimpico Nazionale Italiano offrendo alla cultura e ai valori dello sport italiano un'opportunità di visibilità e di diffusione dei propri contenuti, in occasione di iniziative ed eventi sportivi che hanno coinvolto atleti del CONI in partenza o arrivo dall'aeroporto di Fiumicino, come accaduto in occasione dell'arrivo all'Aeroporto di Fiumicino della delegazione del Comitato Olimpico Internazionale guidata dalla Presidente, Kirsty Coventry, e della fiamma olimpica di Milano-Cortina 2026.
<b>Federazione Italiana Tennis e Padel</b>	In un'ottica di valorizzazione e promozione dei valori dello sport, nel 2025 ADR ha rinnovato la propria collaborazione con la Federazione italiana Tennis e Padel, volta a sostenere gli Internazionali BNL d'Italia.
<b>Federazione Italiana Sport Equestri</b>	In occasione del 92º Concorso internazionale di Piazza di Siena, ADR ha scelto di stringere una partnership con la Federazione Italiana Sport Equestri finalizzata a valorizzare un appuntamento di eccellenza che unisce cultura, storia e sport, rendendo la Capitale e l'Italia protagoniste sulla scena internazionale.

#### ADR per la sostenibilità

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

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

#### Iniziative del gruppo ADR per la sostenibilità

<b>United Nations Global Compact</b>	ADR aderisce al Global Compact delle Nazioni Unite attraverso il network italiano, impegnandosi a rispettare i dieci principi fondamentali in materia di diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. La Società partecipa attivamente ai gruppi di lavoro promossi dal Global Compact come quello sul Procurement e sulla D&I. Inoltre, anche nel 2025 ADR ha partecipato al UN Global Compact Leaders Summit tenutosi a New York a settembre, l'evento internazionale che favorisce il confronto tra leader aziendali, istituzioni e organizzazioni globali sulle strategie per un futuro sostenibile.
<b>AIS – Associazione Infrastrutture Sostenibili</b>	ADR è membro di AIS, collaborando, attraverso la partecipazione a tavoli tecnici, alla promozione di infrastrutture sostenibili e resilienti attraverso il rispetto di criteri ambientali, sociali ed economici.
<b>ASVIS – Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile</b>	ADR partecipa alle iniziative di ASVIS per contribuire all'attuazione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile. Nel 2025, in particolare, ha partecipato al Festival dello Sviluppo Sostenibile, organizzato da ASVIS dal 7 al 23 maggio, l'evento di rilevanza nazionale dedicato alla promozione dell'Agenda 2030; durante il festival, ADR ha portato la propria esperienza nel dibattito "Infrastrutture sostenibili per ridurre le disuguaglianze sociali".
<b>Salone della CSR</b>	ADR partecipa da diversi anni al consueto evento di ottobre presso il Salone della CSR e dell'Innovazione Sociale, punto di riferimento in Italia per la promozione della responsabilità sociale d'impresa e dello sviluppo sostenibile, portando il proprio contributo attraverso esperienze, progetti e testimonianze che riflettono l'impegno del Gruppo in questi ambiti.
<b>Osservatorio Smart City Bocconi</b>	ADR partecipa all'Osservatorio Smart City Bocconi, avviato nel 2018, che si propone come punto di riferimento per imprese, istituzioni e associazioni interessate allo sviluppo "smart" delle infrastrutture e dei servizi urbani. Attraverso attività di studio, ricerca e divulgazione interdisciplinare, l'Osservatorio analizza le tematiche economiche, giuridiche, gestionali, tecnologiche e finanziarie, con focus su edilizia, energia, utilities, trasporti, ICT e materiali. La gestione delle attività di ricerca è affidata ai ricercatori del GREEN e del Dipartimento di Studi Giuridici dell'Università Bocconi.



Percorso espositivo "Uomini e dei a Ostia antica" Terminal 1

## 5.6 Finanza Sostenibile

### 5.6.1 QUADRO STRATEGICO

Al 31 dicembre 2025, il 75% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari del Gruppo - considerando anche il contributo della Revolving Credit Facility da 350 milioni di euro interamente non erogata al 31 dicembre 2025 - è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-Linked" (66% al 31 dicembre 2024).

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

Segnatamente:

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

veicoli degli handler;

- a maggio 2025, ADR ha emesso il suo terzo Sustainability-Linked bond da 750 milioni di euro con scadenza 2032.

### 5.6.2 SUSTAINABILITY-LINKED FINANCING FRAMEWORK

Il Sustainability-Linked Financing Framework<sup>12</sup> ("Framework" o "SLFF") rappresenta il principale documento per la finanza sostenibile di ADR.

Il Framework è stato pubblicato per la prima volta ad aprile 2021 e successivamente aggiornato ad aprile 2022. Ad aprile 2025 è stata rilasciata una nuova versione del Framework, che ha rivisto i KPI e i target sottostanti al fine di includere nuove categorie emmissive e riflettere le migliori best practice di sostenibilità in ambito aeroportuale. Quest'ultima versione è stata predisposta in conformità ai Sustainability-Linked Bond Principles (SLBP) pubblicati dall'International Capital Markets Association (ICMA) nel 2024 e ai Sustainability-Linked Loan Principles (SLLP) pubblicati dalla Loan Markets Association (LMA) nel 2025.

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

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

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

### 5.6.3 SUSTAINABILITY-LINKED BOND

A seguire vengono riportati i Sustainability Linked Bond emessi a partire dal 2021 con la sintesi delle informazioni principali e rilevati. È opportuno precisare che, come precedentemente indicato, il Framework di riferimento

per la rendicontazione dei KPI riportati nel paragrafo successivo (Progress Report) ha subito degli aggiornamenti a partire dalla prima emissione del 2021.

	Data di scadenza	Cedola	Observation year	Potenziale step-up sulla cedola	Framework di riferimento
SLB 2021-2031 500€mln	30/07/2031	1,750%	2027	fino a 25 bps p.a. per n. 4 cedole a partire dalla cedola pagabile nel 2028 e fino a scadenza	SLFF 2021
SLB 2023-2033 400€mln	10/07/2033	4,875%	2030	fino a 40 bps p.a. per n. 3 cedole a partire dalla cedola pagabile nel 2031 e fino a scadenza	SLFF 2022
SLB 2025-2032 750€mln	15/06/2032	3,625%	2030	fino a 37,5 bps p.a. per n. 2 cedole a partire dalla cedola pagabile nel 2031 e fino a scadenza	SLFF 2025

#### Progress Report

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

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

La Rendicontazione di Sostenibilità è inclusa nel capitolo 6 "Rendicontazione di Sostenibilità" della presente Rela-

zione Annuale Integrata al 31 dicembre 2025.

I Key Performance Indicators (KPI) definiti nel Framework 2025 - e su cui si basa l'emissione obbligazionaria del 2025 - sono:

- KPI1 SLFF 2025: emissioni assolute di CO<sub>2</sub>e Scope 1 e 2 (tCO<sub>2</sub>e), perimetro Fiumicino;
- KPI2 SLFF 2025: emissioni di CO<sub>2</sub>e Scope 3 per passeggero (decollo e atterraggio degli aeromobili - kgCO<sub>2</sub>e/pax), perimetro Fiumicino;
- KPI3 SLFF 2025: diversità di genere nelle posizioni di middle e senior management, perimetro Gruppo ADR. Tale KPI, ad oggi, non è stato utilizzato per strumenti pubblici come gli SLB.

Nel Progress Report si rendicontano inoltre i KPI 2 e 3 del Framework 2022, su cui si basano le emissioni obbligatorie del 2023 e del 2021:

- KPI2 SLFF 2022: mantenere il livello 4+ della certificazione ACA, perimetro Fiumicino;
- KPI3 SLFF 2022: emissioni di CO<sub>2</sub>e Scope 3 per passeggero (escluse fonti da aeromobili - kgCO<sub>2</sub>e/pax), perimetro Fiumicino.

Di seguito una tabella riepilogativa dei Sustainability-Linked Bond emessi negli anni e dei relativi framework di riferimento, con i KPIs e gli SPTs da essi previsti.

<sup>12</sup> Il Sustainability-Linked Financing Framework è disponibile al seguente link: <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

		Sustainability-linked financing Framework di riferimento					
		Framework 2021 e update 2022			Framework 2025		
KEY PERFORMANCE INDICATORS (KPI)		KPI 1 emissioni assolute di CO <sub>2</sub> e Scope 1 e 2 (tCO <sub>2</sub> e), perimetro Fiumicino	KPI 2 mantenere il livello 4+ della certificazione ACA, perimetro Fiumicino	KPI 3 emissioni di CO <sub>2</sub> e Scope 3 per passeggero (escluse fonti da aeromobili - kgCO <sub>2</sub> e/pax), perimetro Fiumicino	KPI 1 emissioni assolute di CO <sub>2</sub> e Scope 1 e 2 (tCO <sub>2</sub> e), perimetro Fiumicino	KPI 2 emissioni di CO <sub>2</sub> e Scope 3 per passeggero (decollo e atterraggio degli aeromobili - kgCO <sub>2</sub> e/pax), perimetro Fiumicino	KPI 3 diversità di genere nelle posizioni di middle e senior management, perimetro Gruppo ADR
EMISSIONI OBBLIGAZIONARIE SLB	SLB 2021-2031 500€MLN	OBSERVATION YEAR 2027	2027				
		Sustainability Performance Targets (SPT)	-53% vs baseline 2019	Mantenimento certificazione ACA 4+	-7% vs baseline 2019		
	SLB 2023-2033 400€MLN	OBSERVATION YEAR 2030	2030				
	Sustainability Performance Targets (SPT)	-100% vs baseline 2019	Mantenimento certificazione ACA 4+	-30% vs baseline 2019			
SLB 2025-2032 750€MLN	OBSERVATION YEAR 2030	2030			-100% vs baseline 2019	-18,9% vs baseline 2024	KPI non utilizzato

Nel seguito vengono riepilogati gli indicatori riferiti al SLFF 2025.

### KPI 1 SLFF 2025 EMISSIONI ASSOLUTE DI CO<sub>2</sub> SCOPE 1 E SCOPE 2

**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 in linea con il GHG Protocol;

emissioni indirette di CO<sub>2</sub> (Scope 2) associate al consumo di energia: emissioni da elettricità acquistata. I fattori di emissione per lo Scope 2 sono in linea con il GHG Protocol.

- emissioni indirette di CO<sub>2</sub> (Scope 2) associate al consumo di energia: emissioni da elettricità acquistata. I fattori di emissione per lo Scope 2 sono in linea con il GHG Protocol.

**Baseline:**

- 74.743 tonnellate CO<sub>2</sub> nel 2019 (Scope 1 = 72.519 ton CO<sub>2</sub> e Scope 2 = 2.224 ton CO<sub>2</sub>);
- la baseline 2019 è stata ricalcolata, nel corso del 2024, tenendo conto dell'avvenuta acquisizione da parte di ADR, tra il 2021 e il 2022, del 100% di Leonardo Energia S.r.l., società responsabile della gestione degli impianti di produzione aeroportuali, tra cui una Centrale di Cogenerazione e una Centrale Termica alimentate a gas naturale. Nonostante tale variazione di perimetro, che rende più sfidante il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, ADR ha confermato il target di raggiungere il Net Zero al 2030 previsto sin dal Framework 2021.

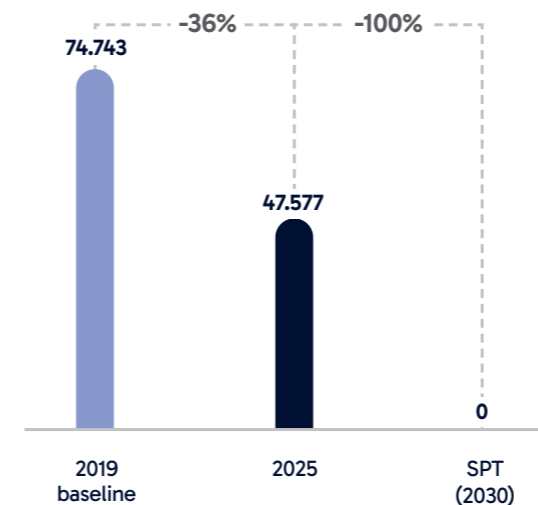
**Progress:**

- valore totale anno 2025 Scope 1 e 2: 47.577 ton CO<sub>2</sub> (Scope 1 = 47.577 ton CO<sub>2</sub> e Scope 2 = 0 ton CO<sub>2</sub>)<sup>13</sup>;
- track progress rispetto alla Baseline: -36%.

Tale performance conferma il pieno allineamento alla traiettoria Net Zero al 2030 e la solidità del modello di governance energetica e di decarbonizzazione dello scalo di Fiumicino. In particolare, nel corso del 2025 sono state adottate le seguenti leve:

- ottimizzazione dei consumi di gas naturale, principale fonte emissiva, attraverso una gestione efficiente delle Centrali;
- introduzione di una progressiva capacità di generazione fotovoltaica in esercizio e interventi di sobrietà ed efficienza energetica su impianti e processi;
- accelerazione nella transizione energetica dei mezzi e dei gruppi elettrogeni alimentati a diesel, con ampia adozione di HVO, che ha consentito una riduzione significativa delle emissioni da combustibili fossili;
- contenimento delle perdite di gas refrigerante grazie al monitoraggio e all'adozione di sistemi di rilevazione automatica.

Emissioni Scope 1 & 2 (tonnellate di CO<sub>2</sub>)



### KPI 2 SLFF 2025 EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> SCOPE 3 (DECOLLO E ATTERRAGGIO DEGLI AEROMOBILI) PER PASSEGGERO

**Definizione della metrica:** emissioni di CO<sub>2</sub> Scope 3 per

passaggero (decollo e atterraggio degli aeromobili - kgCO<sub>2</sub>e/pax).

**Perimetro:** aeroporto di Fiumicino (FCO).

**Metodologia:** la quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> Scope 3 legate alle fasi di decollo e atterraggio degli aeromobili 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 delle emissioni comprende il ciclo di "landing and take-off" degli aeromobili, incluse le fasi di rullaggio.

**Baseline:**

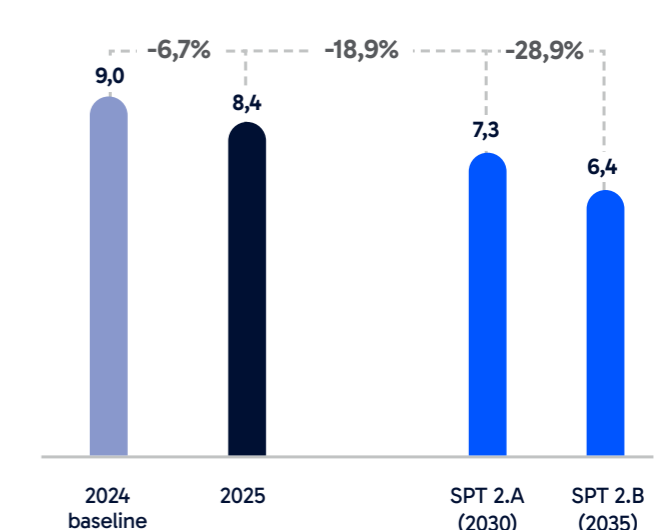
- 442.908 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2024, pari a 9,0 kg CO<sub>2</sub> per passeggero.

**Progress:**

- valore totale Scope 3: 432.466 tonnellate di CO<sub>2</sub>, track progress rispetto alla Baseline: -10.442 ton CO<sub>2</sub>;
- valore Scope 3 per passeggero: 8,4 kg CO<sub>2</sub> per passeggero, track progress rispetto alla Baseline: -6,7%.

La diminuzione delle emissioni nel ciclo LTO è attribuibile principalmente all'utilizzo di SAF (Sustainable Aviation Fuel) presso lo scalo. In particolare, all'aeroporto di Fiumicino è stato superato il target (definito in sede europea) del 2%, raggiungendo una quota pari al 3,5% del volume totale di carburante rifornito nel 2025. A tale risultato si è affiancata la riduzione dei tempi di rullaggio, che ha consentito una diminuzione dei consumi a terra. Pur a fronte di una crescita del traffico passeggeri pari al 4%, le misure sopra evidenziate hanno portato a una riduzione delle emissioni, sia in termini assoluti sia relativi.

Emissioni di Scope 3 LTO per passeggero (Kg di CO<sub>2</sub>)<sup>14</sup>



<sup>13</sup> Lo scope 2 ha apporto nullo in quanto viene approvvigionata dall'esterno esclusivamente energia elettrica green, certificata tramite Garanzie d'Origine (GO) e contabilizzata secondo l'approccio Market Based.

<sup>14</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

**KPI 3 SLFF 2025****DIVERSITÀ DI GENERE NELLE POSIZIONI DI MIDDLE E SENIOR MANAGEMENT**

**Definizione della metrica:** percentuale quadri e dirigenti di genere femminile

**Perimetro:** Gruppo ADR

**Metodologia:** dipendenti di genere femminile qualificati come “Quadro” o “Dirigente”, in relazione al numero totale di dipendenti qualificati come “Quadro” o “Dirigente”, al 31 dicembre di ogni anno.

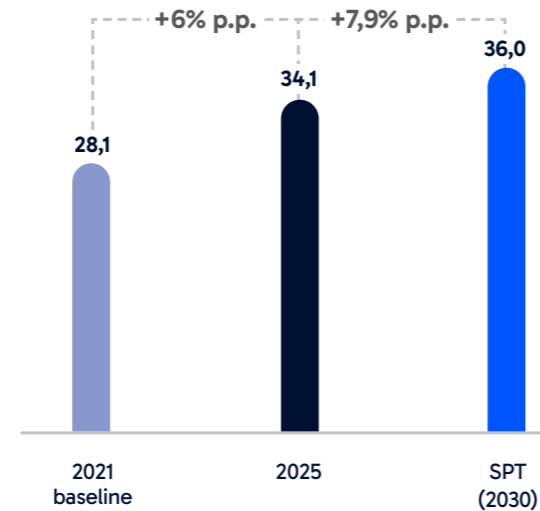
**Baseline:** 28,1% nel 2021.

**Progress:** 34,1%, track progress rispetto alla Baseline +6 p.p.

Nel 2025, ADR ha continuato ad investire nella realizzazione del Piano Strategico Diversity, Equity & Inclusion (DE&I) finalizzato alla valorizzazione ed inclusione delle diversità esistenti nell'ambiente di lavoro, attraverso una serie di iniziative trasversali.

Tra queste, in linea con la strategia DE&I, ADR ha messo in campo azioni di sensibilizzazione sui temi dell'integrazione intergenerazionale, la parità di genere e la genitorialità. Nel 2025, infatti, è stata nuovamente confermata, per il terzo anno consecutivo, la Certificazione UNI/PDR 125:2022 riconosciuta alle singole società del Gruppo ADR coinvolte nel processo di certificazione. Questo riconoscimento consolida il percorso intrapreso negli anni precedenti e rafforza l'attenzione verso l'equità di genere intesa come pari opportunità di accesso alla crescita professionale. A completamento del quadro, continua il lavoro dell'Employee Resource Group (ERG), il gruppo permanente composto da colleghi provenienti da diverse funzioni aziendali. L'ERG, dedicato alla creazione di un ambiente inclusivo, è a partire dal 2025, un gruppo autonomo rispetto alla funzione organizzativa “People Development & DE&I”. Attraverso modalità innovative, l'ERG ascolta i colleghi e ne rileva i bisogni in termini di miglioramento della cultura e del benessere organizzativo, suggerendo eventuali iniziative di comunicazione, sensibilizzazione e formazione.

Percentuale quadri e dirigenti di genere femminile



Nel seguito vengono riepilogati gli indicatori riferiti al SLFF 2022.

**KPI 1 SLFF 2022****EMISSIONI ASSOLUTE DI CO<sub>2</sub> SCOPE 1 E SCOPE 2**

**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:

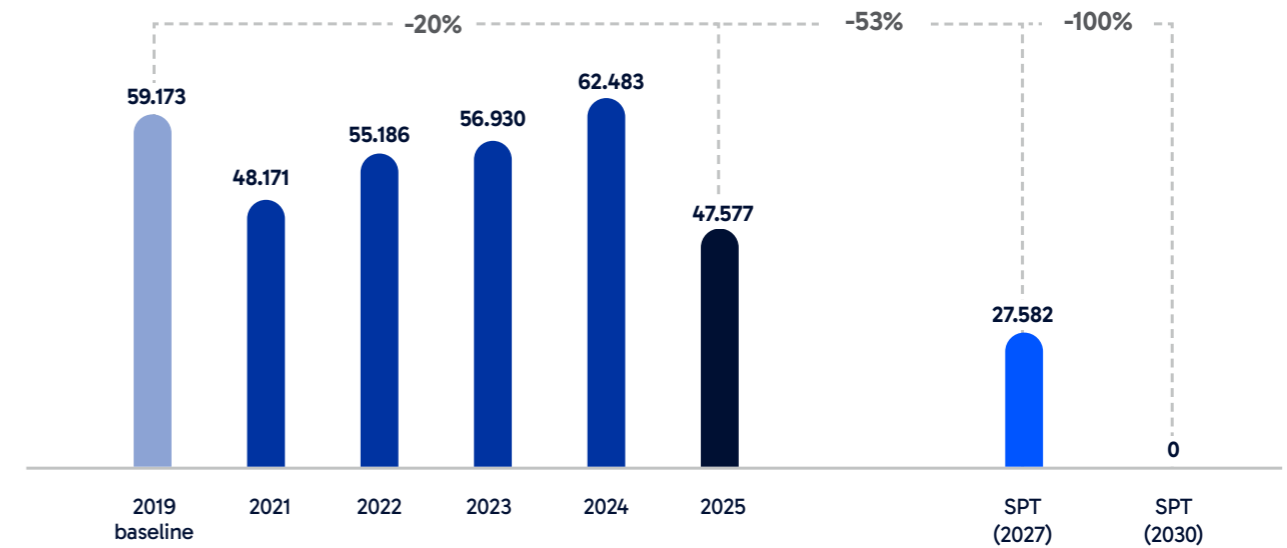
- emissioni dirette di CO<sub>2</sub> (Scope 1): “fonti fisse”, “fonti mobili”, “emissioni di processo”, e “altre”. I fattori di emissione per lo Scope 1 sono in linea con il GHG Protocol;
- emissioni indirette di CO<sub>2</sub> (Scope 2) associate al consumo di energia: emissioni da elettricità acquistata. I

fattori di emissione per lo Scope 2 sono in linea con il GHG Protocol.

**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.

Emissioni Scope 1 & 2 (tonnellate di CO<sub>2</sub>)

**KPI 2 SLFF 2022****MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE ACA LEVEL 4+**

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

**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

**Progress:**

- valore totale anno 2025 Scope 1 e 2: 47.577 ton CO<sub>2</sub> (Scope 1 = 47.577 ton CO<sub>2</sub> e Scope 2 = 0 ton CO<sub>2</sub>)<sup>15</sup>;
- track progress rispetto alla Baseline: -20%.

Per dettagli circa l'avanzamento del piano d'azione sottostante, si rimanda al precedente paragrafo “KPI 1 SLFF 2025”.

ne delle emissioni degli Stakeholder rispetto all'obiettivo generale;

- presentazione annuale dell'impronta di carbonio non verificata negli anni intermedi;
- ogni due rinnovi (cioè ogni sei anni), l'aeroporto deve dimostrare di essere in linea con la traiettoria prevista verso il proprio obiettivo a lungo termine o milestone intermedia;
- compensazione delle emissioni di Scope 1, Scope 2 e almeno quelle della categoria trasferte lavorative per quanto riguarda lo Scope 3, attraverso l'acquisto di crediti di carbonio.

**Progress:**

- certificazione mantenuta.

<sup>15</sup> Lo scope 2 ha apporto nullo in quanto viene approvvigionata dall'esterno esclusivamente energia elettrica green, certificata tramite Garanzie d'Origine (GO) e contabilizzata secondo l'approccio Market Based.

**KPI 3 SLFF 2022****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:

- accessibilità dei passeggeri che viaggiano da e verso l'aeroporto<sup>16</sup>;
- Ground Support Equipment (GSE) e i veicoli degli operatori, che supportano gli aerei durante il turnaround at the stand;
- accessibilità di staff terzo, in viaggio da e per l'aeroporto;
- accessibilità delle merci (stimata);
- gestione dei rifiuti, trattamento e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi generati nelle operazioni dell'aeroporto;
- viaggi di lavoro del personale di ADR;
- fonti fisse di terzi (emissioni da generatori e impianti in loco);
- de-icing 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;

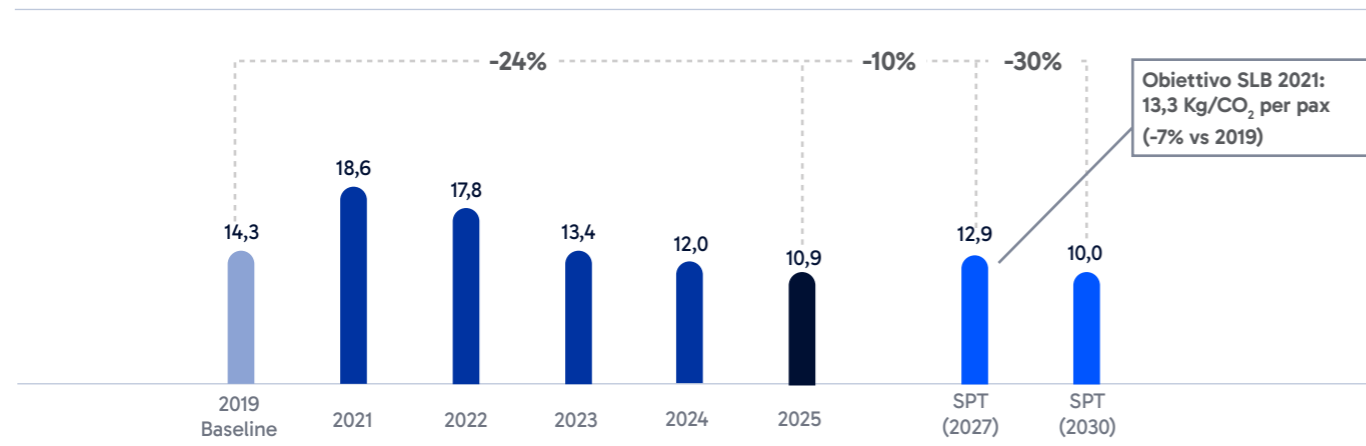
- la baseline 2019 è stata verificata da RINA e WSP secondo le regole ACA.

**Progress:**

- valore totale Scope 3: 559.593 tonnellate di CO<sub>2</sub>, track progress rispetto alla Baseline: -63.764 ton CO<sub>2</sub>;
- valore Scope 3 per passeggero: 10,9 kg CO<sub>2</sub>, track progress rispetto alla Baseline: -24%.

Delle emissioni contenute all'interno del perimetro di questo KPI, il 92% è riferibile ai trasferimenti dei passeggeri da e verso l'aeroporto. La stima delle emissioni associate all'accesso dei passeggeri si basa sui risultati di un questionario somministrato nel corso dell'anno, finalizzato a raccogliere varie informazioni, tra cui la provenienza/destinazione degli stessi e la tipologia di mezzo impiegato per raggiungere/lasciare lo scalo. I risultati del questionario vengono quindi aggiornati al numero complessivo dei passeggeri, al fine di garantire la coerenza con il perimetro di rendicontazione. I chilometri percorsi e il mix modale così ottenuti vengono infine moltiplicati per specifici fattori di emissione, consentendo la quantificazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> associate.

In particolare, nel corso del 2025 il mix modale ha registrato un incremento dell'utilizzo di auto e moto private per gli spostamenti da e verso lo scalo, compensato da una riduzione del chilometraggio medio percorso. Si è inoltre osservata una lieve flessione nella percentuale di passeggeri che raggiungono o lasciano lo scalo accompagnati, anch'essa associata ad un minore chilometraggio medio percorso. Nel complesso, è aumentata la quota di passeggeri che ricorrono a mezzi di trasporto a minore impatto ambientale (elettrici, ibridi o alimentati da biocombustibili), a discapito dell'utilizzo di veicoli maggiormente emissivi.

**Emissioni di Scope 3 (escluse fonti aeromobili) per passeggero (Kg di CO<sub>2</sub>)<sup>17</sup>**

<sup>16</sup> A partire dal 2024, la voce di Scope 3 "Accesso Passeggeri" ha recepito un aggiornamento della metodologia di calcolo. Tuttavia, il valore qui riportato per il 2025 non recepisce il suddetto cambio di metodologia, che avrebbe generato un valore non comparabile con la rendicontazione legata al presente Progress Report.

<sup>17</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.

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

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

**Relazione della società di revisione indipendente sul Progress Report**

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

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato ("*limited assurance engagement*") del Progress Report al 31 dicembre 2025 riferito ai tre Sustainability-linked Bond emessi rispettivamente nel 2021, 2023 e 2025 della Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la "Società"). Il Progress Report è inserito nella Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2025 della Società al paragrafo 5.6.3 ed è stato predisposto in conformità alle metodologie descritte nei Sustainability Linked Financing Framework 2022 e 2025 (di seguito "SLFF").

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

La Direzione è responsabile per la redazione del Progress Report al 31 dicembre 2025 della Società in conformità alle metodologie definite per il calcolo dei KPI, per il loro avanzamento e per il raggiungimento dei Sustainability Performance Target (SPT) inclusi nei SLFF.

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

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

**Indipendenza della società di revisione e gestione della qualità**

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

**Responsabilità della società di revisione**

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Progress Report al 31 dicembre 2025 della Società alle metodologie descritte nei SLFF.

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



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

Società per azioni  
Capitale sociale  
Euro 10.415.500,00 i.v.  
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi  
e Codice Fiscale N. 00709600159  
R.E.A. Milano N. 512867  
Partita IVA 00709600159  
VAT number IT00709600159  
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38  
20124 Milano MI ITALIA



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

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

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

Le procedure svolte sul Progress Report si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Progress Report al 31 dicembre 2025, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 ottenimento e lettura delle second party opinion rilasciata da Sustainalytics (nel 2022 e nel 2025);
- 2 ottenimento e lettura dei Sustainability Linked Financing Framework (2022 e 2025);
- 3 interviste con la Direzione ed il personale rilevante responsabile del Progress Report della Società al fine di ottenere una comprensione dei processi, dei sistemi e dei controlli esistenti;
- 4 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> di scope 1, 2 e 3 per passeggero relative all'esercizio 2025 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 CO<sub>2</sub> di scope 1, 2 e 3 per passeggero relative all'esercizio 2025 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 CO<sub>2</sub> di scope 1, 2 e 3 per passeggero relative all'esercizio 2025 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 7 verifica del mantenimento della certificazione ACA (Airport Carbon Accredited) livello 4+ al 31 dicembre 2025;
- 8 ottenimento di un prospetto relativo al personale di genere femminile e maschile in forza al 31 dicembre 2025 appartenente alle categorie quadro e dirigente riferito al Gruppo;
- 9 svolgimento di limitate procedure di verifica documentale al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione e l'elaborazione delle informazioni relative al personale di genere femminile in forza al 31 dicembre 2025 appartenente alle categorie quadro e dirigente riferito al Gruppo;
- 10 svolgimento di limitate procedure di verifica documentale per accertare, su base campionaria, la corretta aggregazione dei dati relativi all'elaborazione delle informazioni relative al personale di genere femminile in forza al 31 dicembre 2025 appartenente alle categorie quadro e dirigente con riferimento al Gruppo;
- 11 svolgimento di visite in loco (uffici di Fiumicino) per la raccolta di riscontri documentali, su base campionaria, in merito alla corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo relativi al personale di genere femminile in forza al 31 dicembre 2025 appartenente alle categorie quadro e dirigente del Gruppo;

2



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

- 12 svolgimento di visite in loco (uffici di Fiumicino) per la raccolta di riscontri documentali, su base campionaria, in merito alla corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> di Scope 1, 2 e 3 per passeggero relative all'esercizio 2025 con riferimento al solo aeroporto di Fiumicino.

### Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Progress Report al 31 dicembre 2025 riferito ai tre Sustainability-Linked Bond emessi rispettivamente nel 2021, 2023 e 2025 della Aeroporti di Roma S.p.A. non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle metodologie descritte nei Sustainability-Linked Financing Framework 2022 e 2025.

### Limitazione all'uso

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

Roma, 11 marzo 2026

KPMG S.p.A.

Marco Maffei  
Socio

3

## 5.6.5 REVOLVING CREDIT FACILITY

In data 4 ottobre 2022, ADR ha sottoscritto con un pool di 8 istituti di credito, una Revolving Credit Facility di importo massimo pari a 350 milioni di euro, in formato sustainability-linked. Tale formato prevede l'applicazione di un potenziale aggiustamento sul tasso di interesse, in incremento o in riduzione, fino a un massimo di 5 bps in funzione del raggiungimento o meno di determinati obiettivi di sostenibilità nel corso del precedente esercizio.

Il contratto include tre KPI, due di carattere ambientale e uno di carattere sociale. Nello specifico, il KPI 1 è legato alle emissioni di CO<sub>2</sub> - Scope 1 & 2 mentre il KPI 2 a quelle Scope 3 (escluse fonti da aeromobili) per passeggero; il KPI 3 è invece connesso ad obiettivi di gender equality. L'attuale scadenza della linea è ottobre 2029. Al 31 dicembre 2025, i KPI oggetto di testing (il KPI 1 e il KPI 3) risultano entrambi rispettati.

## 5.6.6 GREEN FINANCING FRAMEWORK E GREEN BOND

### Il Green Financing Framework

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

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

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.

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").

### Green Bond 2020

Nel novembre 2020, ADR ha emesso un Green Bond per un importo di 300 milioni di euro che 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%.

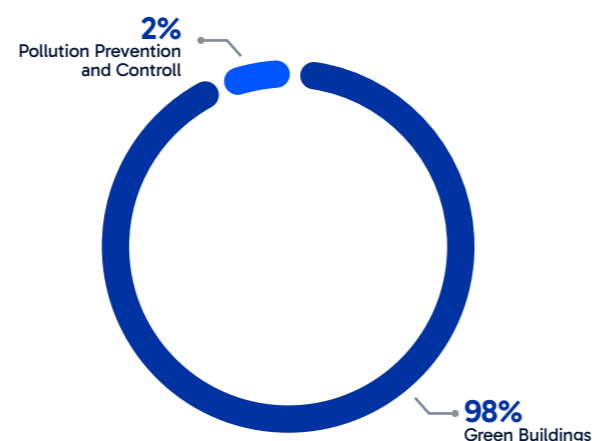
### Green Bond Impact Report

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>18</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 è prevista la pubblicazione di ulteriori Allocation Report. Pertanto, il presente paragrafo contiene esclusivamente il Green Bond Impact Report, fornendo un aggiornamento - ove rilevante - in merito ai KPI selezionati.

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

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

### Allocazione proventi per categoria di Eligible Green Project



### Principali eligible green projects

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

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

### Descrizione dello stato di avanzamento dei principali progetti eligible

Progetto	Descrizione	Stato al 31/12/2025	Totale Costo Progetto <sup>19</sup> (Milioni di euro)	Importo Allocato (Milioni di euro)	% di 300m di proventi allocati
<b>MOLO D'IMBARCO E ED 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>	341,0	170,5	57%
<b>SVILUPPO HUB EST</b>	<p>I lavori hanno portato al 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 30 nuovi gate (13 contact e 17 per autobus) e 3 nuovi nastri per il ritiro dei bagagli. Tutti gli impianti sono stati progettati in linea con i più elevati standard in termini di costruzione e misure energetiche. Il molo A è stato certificato LEED - livello Gold.</p>	<b>Completato</b>	390,1	106,7	36%
<b>TOTALE</b>			<b>731,1</b>	<b>277,2</b>	<b>92%</b>

<sup>19</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>18</sup> [https://www.adr.it/documents/17615/20916850/2021+11+25+Green+Bond+Report\\_Fpdf/fac19441-3db3-f3b0-579c-e6c2b7ba4465?t=1638194225588](https://www.adr.it/documents/17615/20916850/2021+11+25+Green+Bond+Report_Fpdf/fac19441-3db3-f3b0-579c-e6c2b7ba4465?t=1638194225588)

## 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 deri-

vanti 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.

### KPI ambientali associati

KPI	Descrizione, metodologia e assunzioni	Impatto <sup>20</sup>
<b>RIDUZIONE DEL CONSUMO DI ENERGIA</b>	Consumi energetici dei Terminal di FCO (Kwh) / (#passeggeri)*(-superficie netta complessiva dei Terminal in mq).	<b>-53% vs baseline (rappresentata dalla media dei valori 2014-2015-2016)</b>
<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub></b>	<p>Emissioni di CO<sub>2</sub> equivalenti dei Terminal di FCO (Kg) / (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq).</p> <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>fattore di emissione per kWh calcolato secondo gli standard Italiani ISPRA<sup>21</sup>;</li> <li>nel 2025 ADR ha destinato energia elettrica da fonti rinnovabili (sia prodotta in-house sia acquistata da mercato) per un quantitativo pari all'80% circa del totale di energia elettrica consumata nei terminal;</li> <li>le emissioni di CO<sub>2</sub> relative al consumo di energia dei terminal sono calcolate sul restante 20%.</li> </ul>	<b>-95% vs baseline (rappresentata dalla media dei valori 2014-2015-2016)</b>
<b>CERTIFICAZIONI E SUSTAINABLE LABELS PER I GREEN BUILDINGS</b>	<p>Certificazione di eligible buildings secondo protocolli ambientali internazionali, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LEED® Gold<sup>22</sup>;</li> <li>BREEAM® Very Good<sup>23</sup>;</li> <li>EPBD<sup>24</sup>.</li> </ul>	<p><b>Certificazioni LEED conseguite:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal General Aviation di Ciampino (completato) - Certificazione livello "GOLD";</li> <li>Asilo aziendale "Baby gate" (ottenuta in data 18/10/2022) - Certificazione livello "GOLD";</li> <li>Nuovo molo A (ottenuta in data 23/05/2023) - Certificazione livello "GOLD";</li> <li>Ristrutturazione molo B (ottenuta in data 04/12/2025) - Certificazione livello "PLATINUM".</li> </ul> <p><b>Certificazioni GBC HISTORIC BUILDING conseguite:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Molo E (ottenuta in data 26/08/2025) - Certificazione livello "Excellent";</li> <li>AVC T3 (ottenuta in data 26/08/2025) - Certificazione livello "Excellent";</li> <li>T1, Estensione T1, Avancorpo T1 (ottenuta in data 04/01/2024) - Certificazione livello "Very Good";</li> <li>A 21-27, (ottenuta in data 31/10/2025) - Certificazione livello "Very Good".</li> </ul> <p><b>Progetti futuri di Certificazione: ristrutturazione molo D (LEED), Aviazione Commerciale di CIA (LEED), Satellite Ovest, Finger Ovest.</b></p>

<sup>20</sup> | Fonte: elaborazioni interne ADR.

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

<sup>22</sup> LEED - Leadership in Energy and Environmental Design.

<sup>23</sup> BREEAM - Building Research Establishment Environmental Assessment Method.

<sup>24</sup> EPBD - Energy Performance of Buildings Directive.



# 6.

## Rendicontazione di sostenibilità

## 6.1 Informazioni generali

### 6.1.1 BASE PER L'INFORMATIVA DI SOSTENIBILITÀ E ACCOUNTING POLICY

ESRS 2 BP-1

#### Criteria generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità

La Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo ADR, redatta in forma consolidata e in conformità con le previsioni del D. Lgs. 125/2024 (“Corporate Sustainability Reporting Directive”), riporta le informazioni relative alle seguenti società controllate, in coerenza con il perimetro di consolidamento di riferimento per il bilancio consolidato: ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., Leonardo Energia S.r.l. e ADR Ventures S.r.l. Le informazioni riportate si basano sulle attività dirette svolte dalle società del Gruppo, nonché sulle attività che lo stesso abilita attraverso la sua catena del valore, definita come segue.

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

Inoltre, alcune informazioni contenute nella presente Rendicontazione di Sostenibilità sono state incluse mediante riferimento ad altri capitoli della Relazione Annuale Integrata. Tali informazioni sono chiaramente indicate all'interno del testo.

La catena del valore di ADR può essere suddivisa in due segmenti: upstream e downstream. Le attività a monte (upstream) riguardano principalmente l'approvvigionamento di beni e servizi necessari a supportare le operations, come ad esempio la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture, l'applicazione di soluzioni tecnologiche, la fornitura di energia. Le attività a valle (downstream) si concentrano sull'offrire agli utenti finali – passeggeri, compagnie aeree e concessionari commerciali – un'esperienza di qualità, garantendo il rispetto delle normative, la soddisfazione del cliente e la responsabilità socio-ambientale.

#### Catena del Valore Upstream

I principali stakeholder a monte includono i fornitori di materiali e attrezzature per lo sviluppo e la manutenzio-

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

#### Catena del Valore Downstream

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

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

ESRS 2 BP-2

#### Informativa in relazione a circostanze specifiche

La presente Rendicontazione di Sostenibilità descrive le performance ambientali, sociali e di governance consuntivate al 31 dicembre 2025, e include anche informazioni riguardo i principali obiettivi e piani d'azione che il Gruppo ADR si impegna a raggiungere nel prossimo futuro. La maggior parte degli obiettivi riguarda il 2030, anno identificato come riferimento per il medio periodo, mentre in ogni casistica in cui si fa riferimento al breve periodo ci si riferisce all'anno 2026. Tutto ciò che va oltre il 2030 viene identificato come lungo periodo, riguardando specificatamente il 2046, anno di fine della concessione aeroportuale per gli scali di Fiumicino e Ciampino.

Nel corso del 2025 sono, inoltre, stati svolti alcuni approfondimenti rispetto a metodologie di calcolo, specificatamente per quanto riguarda il gender pay gap. Maggiori informazioni sono disponibili al capitolo 6.3.1 Forza Lavoro Propria.

## 6.1.2 STRATEGIA E MODELLO DI BUSINESS

### ESRS 2 SBM-1

#### Strategia, modello aziendale e catena del valore

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

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

#### Persone

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

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

#### Ambiente

Ci impegniamo per abilitare lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo, concentrandoci sulla mitigazione degli impatti e sulla riduzione delle emissioni climalteranti. Abbiamo l'obiettivo di raggiungere il Net Zero delle emissioni di CO<sub>2</sub> sotto il nostro diretto controllo entro il 2030

grazie alle seguenti principali iniziative:

- realizzazione di impianti fotovoltaici;
- acquisto di energia rinnovabile;
- elettrificazione dei veicoli di terra e uso di biocarburanti.

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

#### Sviluppo

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

Per approfondimenti in merito a strategia generale, modello aziendale e catena del valore si prega di consultare il Capitolo 2 "Strategia e modello di Business".

### Gli obiettivi di Sostenibilità del Gruppo ADR

TEMA MATERIALE	STRATEGIC TARGET	TARGET	ANNO
CAMBIAMENTI CLIMATICI	Net Zero Carbon (Scope 1 & 2)	Net Zero	2030
	Emissioni LTO da compagnie aeree con target science-based	60%	2028
	Intensità emissioni Scope 3 non-aviation	-30% vs 2019	2030
	Intensità emissioni Scope 3 LTO	-18,9% vs 2024	2030
ECONOMIA CIRCOLARE	Infrastrutture certificate sostenibili	80%	2030
	Materiali riciclati nelle pavimentazioni	50%	2030
	Rifiuti da pavimentazione inviati a recupero	100%	2030
	Intensità rifiuti prodotti da operations aeroportuali	-10% vs 2019	2030
SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	Tasso frequenza infortuni dipendenti	9	2030
VALORIZZAZIONE, INCLUSIONE E BENESSERE DEL PERSONALE	Donne in posizioni manageriali	36%	2030
	Gender Pay Gap	Zero (+/- 5%)	2030
	Formazione media	>24 ore annue	2030
TUTELA E SVILUPPO DEI TERRITORI E DELLE COMUNITÀ LOCALI	Beneficiari diretti raggiunti dalle principali iniziative sul territorio e per le comunità	Crescente	-
	Valore aggiunto generato		
	Posti di lavoro attivati		
GOVERNANCE, INTEGRITÀ ED ETICA DI BUSINESS LUNGO LA CATENA DEL VALORE	ISO 37001 Anticorruzione	Mantenimento	-
	Framework Human Rights Due Diligence	Mantenimento	-
	Maturità cybersecurity (framework NIST)	4/5	2030
SODDISFAZIONE DEL PASSEGGERO	Rating Skytrax Fiumicino	5	-
	Soddisfazione passeggeri Fiumicino (ACI)	> 4,4	-

### ESRS 2 SBM-2

#### Interessi e opinioni dei portatori di interessi

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

#### Principali stakeholder e relativi canali di contatto

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

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

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

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

dall'azienda.

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

Nel corso del 2025, inoltre, ADR ha lanciato una nuova "Engagement Survey" rivolta a tutti i dipendenti del Gruppo. Questa indagine, mirata a monitorare eventuali cambiamenti nel livello di ingaggio, nell'ambiente di lavoro, nella cultura organizzativa e nel clima aziendale, ha raccolto nuovi feedback dai dipendenti sulle diverse dimensioni oggetto di analisi.

ADR ha già da tempo basato la propria strategia su un approccio integrato e trasparente per tenere conto delle opinioni, gli interessi ed i diritti delle cittadinanze del territorio circostante gli aeroporti di Fiumicino e Ciampi-

no, quali driver, non solo per rafforzare il legame di fiducia instauratosi con le comunità limitrofe, ma soprattutto ad integrazione del modello di crescita sostenibile, inclusivo e resiliente che ADR vuole perseguire.

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

Il coinvolgimento attivo della comunità territoriale è direttamente correlato anche alle iniziative promosse da ADR, definite congiuntamente con le Amministrazioni comunali in funzione dei bisogni rappresentati dai cittadini, per cui si rimanda al paragrafo 6.3.3 "Tutela e sviluppo dei territori e delle comunità locali".

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

## 6.1.3 GOVERNANCE

ESRS 2 GOV-1

**Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo**

ESRS 2 GOV-2

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

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

Negli organi di amministrazione, direzione e controllo sono presenti componenti con elevate competenze specialistiche per gestire le tematiche di sostenibilità materiali, in considerazione del ruolo che ricoprono in altre realtà aziendali e degli incarichi ricoperti negli organi di amministrazione e controllo di società quotate e non, tenute alla redazione della Relazione Annuale Integrata.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, nominato un comitato endoconsiliare, denominato Comitato Sviluppo Sostenibile - composto da tre Consiglieri di Amministrazione, che rimane in carica per il periodo di durata del Consiglio di Amministrazione che lo ha nominato - avente, inter alia, il compito di (i) monitorare l'implementazione dei programmi di sostenibilità e l'andamento degli indicatori legati alla sostenibilità rilevanti per finanziamenti, adempimenti normativi e del Contratto di Programma, certificazioni, altri impegni con stakeholders; (ii) esaminare la Relazione Annuale Integrata (RAI), con particolare riferimento ai temi della sostenibilità e al Progress Report sui KPI associati ai due Sustainability-Linked Bond in circolazione incluso nella RAI stessa (si rimanda al paragrafo 5.6.3 per ulteriori approfondimenti); (iii) esaminare ulteriori temi in materia di sostenibilità o investimenti su richiesta del Consiglio di Amministrazione. Il Comitato deve dare tempestiva informativa delle

convocazioni delle proprie riunioni, con il relativo Ordine del Giorno, al Presidente del Collegio Sindacale, affinché possa valutare l'opportunità di partecipare, direttamente o indicando un membro del Collegio. Il Comitato, inoltre, riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, con cadenza almeno semestrale, in merito all'attività svolta. Inoltre, al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale viene inviata un'informativa di sintesi di ogni riunione del Comitato, che riporti anche, qualora previsto, l'orientamento assunto dal Comitato in merito alle proposte di deliberazione sottoposte all'esame del Consiglio di Amministrazione per le quali, ai sensi del Regolamento del Comitato approvato dal Consiglio di Amministrazione, sia richiesto l'esame del Comitato.

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

Nel corso del 2025, tra le varie tematiche trattate dagli organi di governance del Gruppo ADR, figurano le review delle performance di sostenibilità, trattate con frequenza periodica, oltre che nel CdA del 17 marzo 2025, data in cui il CdA ha approvato la Relazione Annuale Integrata 2024. Inoltre, lo stesso CdA si è espresso riguardo le risultanze dell'analisi di Doppia Materialità nella seduta del 4 novembre 2025.

ESRS 2 GOV-3

**Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione**

La remunerazione dei dipendenti del Gruppo ADR prevede, oltre ad una componente fissa, dei sistemi di incentivazione collegati al conseguimento di obiettivi.

Tra i diversi Piani di incentivazione, si ricordano:

- Premio di risultato**, le cui regole sono differenti per ciascuno dei CCNL di riferimento per il personale



del Gruppo e tipicamente prevedono il conseguimento di KPI connessi ai più generici parametri di produttività e redditività, ma anche a dimensioni coerenti con la realizzazione dei risultati strategici di business, quali qualità e sostenibilità. Rispetto a questo, nel corso del 2025 la sostenibilità si conferma come una dimensione rilevante, con particolare focus alle tematiche connesse al climate change, a quelle energetiche e a quelle sulla sicurezza sul lavoro.

- 2. Piano di Incentivazione di breve periodo (MBO)**, destinato al management del Gruppo ADR. Il Piano prevede il pagamento di un Premio monetario (pay-out) connesso al conseguimento di obiettivi coerenti con gli indirizzi strategici di breve periodo (tipicamente 12 mesi) di natura principalmente economico/finanziaria, di sostenibilità, di crescita, di efficienza operativa e qualità. Per quanto riguarda il Piano MBO 2025, agli obiettivi di Sostenibilità è stato destinato un peso complessivo del 15% del pay-out target finale, con particolare focus sul tema della riduzione delle emissioni climalteranti ed il benessere dei lavoratori (Engagement Index).

- 3. Piano di Incentivazione di medio-lungo (LTI)**, destinato agli executives manager ed a manager selezionati a rischio mercato o con impatto su obiettivi strategici. Il Piano prevede il pagamento di un Premio monetario (pay-out) connesso al conseguimento di obiettivi coerenti con gli indirizzi strategici di medio-lungo periodo (tipicamente 36 mesi) di natura economico/finanziaria, di sostenibilità e di crescita. Con particolare riferimento all'anno 2025, risultano attivi 3 diversi Piani di Incentivazione di lungo periodo:

- a. Piano di Incentivazione 2023-2025;
- b. Piano di Incentivazione 2024-2026;
- c. Piano di incentivazione 2025-2027.

Nei Piani di cui ai precedenti punti a) e b), sono presenti obiettivi di Sostenibilità cui è stato destinato un peso complessivo del 20% del pay-out target totale, con focus in particolare sulla riduzione delle emissioni climalteranti e sulla rappresentanza di genere nelle posizioni manageriali.

ESRS 2 GOV-4

#### Dichiarazione sul dovere di diligenza

#### Dovere di Diligenza

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

ESRS 2 GOV-5

#### Gestione del rischio e controlli interni sulla Rendicontazione di sostenibilità

Il Gruppo ADR, con l'obiettivo di assicurare la piena conformità del reporting di sostenibilità ai requisiti di adeguatezza, affidabilità e tracciabilità delle informazioni di sostenibilità rendicontate, si è dotato di un Sistema di Controllo Interno sulla Rendicontazione di Sostenibilità (di seguito anche "SCIRS").

A tal fine, il Gruppo ADR ha adottato e pubblicato la Procedura "Sistema di Controllo Interno per la Rendicontazione di Sostenibilità di Aeroporti di Roma" che disciplina la governance dello SCIRS per la Rendicontazione di Sostenibilità definendo le attività, i ruoli delle funzioni coinvolte e la metodologia adottata i fini dell'identificazione degli indicatori di sostenibilità. Inoltre, il Gruppo ADR adotta anche le linee guida definite dal Gruppo Mundys nell'ambito SCIRS, le quali illustrano i) la gestione e il monitoraggio degli Entity Level Controls (ELC), ii) la verifica e l'aggiornamento dei Controlli IT (Information Technology General Controls - ITGCs), iii) l'analisi e la supervisione dei Controlli a livello di processo (Process Level Controls - PLC), iv) lo svolgimento delle attività di Risk Assessment, v) l'analisi e la valutazione del disegno dei controlli, vi) l'elaborazione e l'aggiornamento delle Management Guidelines (MG) e vii) il monitoraggio costante e la verifica dell'effettiva applicazione dei controlli di II livello.

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

In particolare, i rischi sono valutati in termini di impatto e di probabilità di accadimento in considerazione dei seguenti fattori: i) numerosità delle transazioni/operazioni che concorrono alla determinazione del valore complessivo del singolo indicatore; ii) livello di automazione dell'attività di rendicontazione dell'indicatore oggetto di analisi; iii) tipologia del dato (es. dato transazionale, dato oggetto di stima); iv) errori/carenze di controllo rilevate negli anni precedenti; v) erogazione di formazione alle persone coinvolte nel processo di reporting; vi) esistenza di un requisito normativo cogente sottostante. Sulla base della combinazione di impatto e probabilità è identificata la rilevanza e relativa prioritizzazione del rischio sulla Rendicontazione di Sostenibilità.

Al fine di valutare l'adeguatezza e l'efficacia dello SCIRS, sono svolte attività di monitoraggio sui controlli rilevanti al fine di garantire, con ragionevole certezza, che le procedure siano state effettivamente applicate. Sulla base del monitoraggio annuale sui controlli svolti, vengono sintetizzate le risultanze del SCIRS e valutate le eventuali carenze del sistema di controllo.

Dopo aver acquisito e valutato gli esiti delle attività di verifica a livello di Gruppo, viene redatto, e presentato al Comitato Controllo e Rischi, il resoconto conclusivo dell'attività di monitoraggio sullo SCIRS, in termini di: i) aggiornamenti della documentazione normativa di processo (matrici attività e controlli, Entity Level Control, mappatura IT); ii) attività di testing e relativi esiti; iii) piano di azione per i controlli i cui test hanno avuto esito negativo e dettagli sulle condivisioni di tali piani con i relativi owner; iv) risultanze dei follow up sui controlli con esito negativo emersi nelle precedenti attività di verifica.

## 6.1.4 L'ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ

### ESRS 2 IRO-1

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

### ESRS 2 IRO-2

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

Nel corso del 2025, ADR, di concerto con la capogruppo Mundy's, ha deciso di aggiornare la propria Analisi di Doppia Materialità, con l'obiettivo di definire un approccio strutturato e condiviso per identificare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità (IROs) lungo l'intera catena del valore.

L'analisi degli IROs è stata sviluppata integrando analisi e valutazioni interne, benchmark di settore e un articolato coinvolgimento degli stakeholder, con una valutazione congiunta della probabilità di accadimento e degli effetti finanziari. Il processo ha incluso l'identificazione e la valutazione non solo dei rischi e delle opportunità, ma anche degli impatti generati dalle attività di ADR sulle persone e sull'ambiente, in coerenza con l'approccio "inside-out" previsto dagli ESRS. Gli impatti sono stati analizzati applicando criteri strutturati — tra cui gravità, portata, irrimediabilità e probabilità — e validati attraverso workshop interni, contributi delle funzioni tecniche e una survey rivolta agli stakeholder esperti. Questo ha permesso di rilevare sia effetti positivi, come quelli legati all'efficienza energetica, alla produzione di energia rinnovabile e alla gestione responsabile della catena del valore, sia impatti negativi, come emissioni, inquinamento, consumo di risorse o ricadute sociali sulle comunità locali.

L'identificazione e la valutazione dei rischi si sono basate sul processo di Enterprise Risk Management (ERM), già in essere all'interno dell'azienda. L'ERM rappresenta pertanto parte integrante del processo di materialità. La metodologia applicata valuta i rischi in termini di probabilità di accadimento e magnitudine dell'effetto su indicatori finanziari chiave, in particolare in termini di impatti sull'EBITDA. Si sono confermati rilevanti i rischi legati all'adattamento ai cambiamenti climatici, oltre

che le tematiche di salute e sicurezza sul lavoro e di cybersecurity.

L'identificazione delle opportunità ha invece seguito una metodologia bottom-up, identificando gli stream di business che l'azienda sta già cogliendo e prevede di continuare a cogliere nel prossimo futuro. Per quanto il gruppo ADR investe in sostenibilità e tematiche connesse, al momento si confermano come uniche opportunità rilevanti quella connesse alla mitigazione del cambiamento climatico e alla transizione energetica, includendo investimenti in efficientamento energetico, produzione di energia rinnovabile adozione di sistemi di accumulo.




L'integrazione delle analisi su impatti, rischi e opportunità ha garantito una lettura realmente trasversale delle dinamiche ESG lungo la catena del valore, fornendo una base metodologica solida e allineata alla CSRD per la definizione dei temi materiali e delle priorità strategiche del Gruppo e permettendo di allineare gli obiettivi ESG con la strategia finanziaria, favorendo un modello di crescita sostenibile e resiliente. Si prega di fare riferimento alle tabelle di Impatti, Rischi e Opportunità materiali incluse nel presente documento alla sezione "Allegati tecnici" per una vista completa.

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

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

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

### Aree tematiche ESRS materiali

	Tema	Titolo
 AMBIENTALE	E1 Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici
		Mitigazione dei cambiamenti climatici
		Energia
	E2 Inquinamento	Inquinamento dell'aria
	E5 Uso delle risorse ed economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse Rifiuti
 SOCIALE	S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro
		Salute e sicurezza
		Parità di trattamento e opportunità per tutti
	S2 Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro
		Salute e sicurezza
	S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità
		Inquinamento acustico
S4 Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	
	Soddisfazione del passeggero	
 GOVERNANCE	G1 Condotta delle imprese	Impegno politico e attività di lobbying
		Cyber Security
		Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento

## 6.2 Informazioni di carattere ambientale

### 6.2.1 CAMBIAMENTI CLIMATICI

#### Strategia

EI-1; ESRS 2 SBM-3; EI-3; ESRS 2 MDR-A

#### Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Al fine di ridurre e monitorare il proprio impatto sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, ADR ha aderito già dal 2011 all'ACA (Airport Carbon Accreditation) di ACI Europe (Airport Council International), ottenendo nel 2021 (per prima in Europa) il livello 4+ di tale certificazione su entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino.

Con l'adesione a tale programma, ADR ha formulato un obiettivo climatico a lungo termine sulle emissioni direttamente imputabili alla propria attività di gestore aeroportuale e a quelle delle proprie società controllate, in linea con l'Accordo di Parigi e il limite di riscaldamento globale di 1,5°C,

che prevede un piano concreto per raggiungere il Net Zero al 2030 (con 20 anni di anticipo rispetto agli obiettivi europei di settore), comprensivo di tappe intermedie per misurare i progressi effettuati e fare il punto sui risultati ottenuti.

In particolare, per perseguire tali obiettivi, ADR sta portando avanti numerose iniziative e investimenti nella direzione di rendere gradualmente gli scali capitolini indipendenti dalle fonti fossili. Si riepilogano di seguito le principali azioni, realizzate e in corso di realizzazione, la cui efficacia viene costantemente monitorata attraverso allineamenti periodici con le diverse strutture aziendali coinvolte nella loro implementazione:

LEVE DI DECARBONIZZAZIONE	SCALO	DESCRIZIONE INIZIATIVA
Realizzazione di <b>impianti fotovoltaici multi-megawatt</b> per la produzione on-site di energia green	FCO	<b>Impianto fotovoltaico "Pista 3":</b> Realizzazione del più grande impianto fotovoltaico in regime di autoconsumo all'interno di un aeroporto europeo: si tratta di un impianto da 22 MWp realizzato in parallelo alla "Pista 3" dello scalo di Fiumicino, che consentirà la produzione di oltre 30 GWh/anno di energia rinnovabile.
	FCO	<b>Impianto fotovoltaico "Lunga Sosta":</b> Realizzazione di un impianto fotovoltaico da 5,6 MWp realizzato al di sopra delle pensiline del parcheggio "Lunga Sosta" di Fiumicino.
	FCO	<b>Impianto fotovoltaico "Pista 1 Est":</b> Realizzazione ad est della "Pista 1" dell'Aeroporto di Fiumicino di un impianto fotovoltaico da 7,3 MWp.
	FCO	<b>Impianto fotovoltaico "Pista 1 Ovest" e "Pista 2":</b> Realizzazione tra la zona ovest della "Pista 1" e la "Pista 2" dell'Aeroporto di Fiumicino di un impianto fotovoltaico da 6 MWp.
	FCO	<b>Ulteriori impianti fotovoltaici:</b> Conduzione di studi finalizzati all'individuazione di ulteriori aree elegibili per la realizzazione di impianti destinati a coprire il crescente fabbisogno elettrico tramite energia verde prodotta in situ.
	CIA	<b>Impianto fotovoltaico "Ciampino":</b> Realizzazione di un impianto fotovoltaico da 2,7 MWp installato in area prossima alla pista dell'Aeroporto di Ciampino.
Realizzazione di <b>storage elettrici</b> per massimizzare l'utilizzo di energia green prodotta on-site	FCO	<b>Iniziativa "Second Life Batteries":</b> Installazione di un sistema di storage elettrico da 2,5 MW/10 MWh realizzato tramite batterie second-life provenienti dal settore automotive per lo stoccaggio di energia green. L'iniziativa, in particolare, si inserisce all'interno del progetto europeo "Pioneer" ("airPort sustainability secONd life battEry stoRage"), nato dalla collaborazione tra ADR, Enel X, Fraunhofer Institute e co-finanziato dalla Commissione Europea e contribuirà ad ottimizzare la gestione energetica dello scalo di Fiumicino.
Transizione verso la <b>mobilità sostenibile aziendale</b>	FCO CIA	Installazione di più di 400 <b>punti di ricarica per veicoli elettrici</b> al 2025, destinati a veicoli aziendali, passeggeri e altri operatori.
	FCO CIA	Promozione di diverse iniziative volte ad incrementare l' <b>utilizzo di HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)</b> , contribuendo alla transizione verso una mobilità più sostenibile anche per i mezzi non ancora elettrificati o non elettrificabili. L'HVO è già disponibile presso lo scalo di Fiumicino; nel corso del 2025 ne è stata ulteriormente incentivata la diffusione, estendendone l'impiego anche ad altre società del gruppo ADR. È stata inoltre sviluppata un'iniziativa che ne consentirà la distribuzione anche presso lo scalo di Ciampino.

L'applicazione di tali leve di decarbonizzazione non consentirà, tuttavia, ad ADR di abbattere completamente le emissioni dirette (Scope 1) e le emissioni indirette (Scope 2). All'interno di questo perimetro, infatti, ricadono alcune fonti emissive (in particolare, i gas refrigeranti utilizzati nei circuiti degli impianti di condizionamento e le sostanze impiegate per le operazioni di de-icing delle piste di volo) per le quali non sono attualmente disponibili tecnologie che ne permettano il totale abbattimento del potere emissivo. Le emissioni di CO<sub>2</sub> ad esse riconducibili, tuttavia, risultano re-

siduali e verranno gestite attraverso il finanziamento di progetti di carbon removal sul mercato volontario dei crediti di carbonio (VCM).

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

LEVE DI DECARBONIZZAZIONE	SCALO	DESCRIZIONE INIZIATIVA
Transizione verso la <b>mobilità sostenibile dei mezzi di terra</b>	FCO CIA	Installazione di più di 400 punti di ricarica per veicoli elettrici al 2025, destinati a veicoli aziendali, passeggeri e altri operatori.
	FCO CIA	Promozione di diverse iniziative volte ad incrementare l'utilizzo di HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), contribuendo alla transizione verso una mobilità più sostenibile anche per i mezzi non ancora elettrificati o non elettrificabili. L'HVO è già disponibile presso lo scalo di Fiumicino; nel corso del 2025 ne è stata ulteriormente incentivata la diffusione nei confronti degli altri operatori che operano nel sedime aeroportuale.
Transizione verso la <b>mobilità sostenibile del trasporto aereo</b>	FCO	Dopo i primi test pilota effettuati in sinergia con ENI ed ITA Airways tra il 2021 e il 2022, il SAF (Sustainable Aviation Fuel) viene ormai approvvigionato in maniera strutturale. Nel 2025 lo scalo di Fiumicino ha raggiunto una quota di utilizzo pari al 3,5% sul totale del carburante rifornito, superando il requisito minimo del 2% previsto dal Regolamento ReFuelEU Aviation, grazie alla rete logistica dedicata e alle infrastrutture disponibili che ne consentono una gestione efficiente e scalabile. Si sono proseguite inoltre le iniziative mirate a promuovere l'uso del SAF presso lo scalo, collaborando attivamente con tutti gli interlocutori della filiera dei carburanti per l'aviazione.
	FCO	È vigente un nuovo impianto tariffario dei servizi aeroportuali, che prevede tariffe differenziate alle compagnie aeree per incentivare l'uso di aeromobili più sostenibili. Il sistema include anche un meccanismo bonus/malus che premia la classe acustica — obiettivo primario della leva tariffaria, ma al tempo stesso strettamente correlata al livello di emissioni e all'efficienza dei velivoli, poiché gli aeromobili più silenziosi sono generalmente anche più moderni e meno emissivi — e l'adesione alla Science Based Targets initiative (SBTI) <sup>25</sup> , incoraggiando un impegno concreto nella riduzione delle emissioni.

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

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

#### Valori investiti a supporto della decarbonizzazione

Categoria di Investimento	UdM	2025	2024
<b>Airport Decarbonization</b>	€mln	12,8	49,2
<b>Non-Airport Decarbonization</b>	€mln	9,8	9,2
<b>Climate Adaptation</b>	€mln	0,6	1,2

<sup>25</sup> La Science Based Targets initiative (SBTI) è un'iniziativa internazionale che definisce standard e valida obiettivi di riduzione delle emissioni delle imprese, in linea con la scienza del clima e con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

Nel corso del 2025 sono proseguite le principali attività legate all'efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali, all'installazione di impianti fotovoltaici, alla realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici e ad altri investimenti finalizzati alla resilienza ai cambiamenti climatici.

La diminuzione degli importi rispetto all'annualità precedente è principalmente attribuibile al completamento l'investimento relativo alla Solar Farm di pista 3, che ha determinato un livello complessivo di spesa più elevato nel 2024, rilevabile nella categoria Airport Decarbonization. Il completamento di tale intervento è apprezzabile anche dall'aumento della quota di energia rinnovabile consumata da ADR, come riportato nei paragrafi successivi.

E1-1; ESRS 2 SBM-3

#### Analisi di resilienza

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

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

- Modellizzazione climatica per i rischi fisici: attraverso l'analisi delle tendenze climatiche effettuata per mezzo di dati storici e proiezioni future viene svolta

una modellizzazione climatica dei pericoli rilevanti su diversi orizzonti temporali e per 3 scenari climatici (ottimistico - SSP 1-2.6, intermedio - SSP 2-4.5 e pessimistico - SSP 5-8.5). L'identificazione dei pericoli climatici (climate hazard) viene svolta in coerenza con la Tassonomia Europea per gli investimenti sostenibili che distingue, per i rischi fisici, tra pericoli «acuti», ovvero causati da eventi estremi (quali siccità, alluvioni e tempeste) e «cronici» (così definiti se provocati da mutamenti progressivi, ad esempio, delle temperature o del livello del mare) relativi a temperatura, venti, acque e massa solida.

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

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

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

## Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

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

### Impatti derivanti dall'analisi di resilienza

Tematica rilevante per ADR	Descrizione impatti
SICCITÀ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione disponibilità acqua potabile, aumento del prezzo per la stessa e possibili restrizioni per il suo utilizzo;</li> <li>• riduzione disponibilità di acqua industriale utilizzata per i fabbisogni aeroportuali dovuta anche ad una minore qualità della stessa;</li> <li>• possibile aumento inondazioni per aumento impermeabilità del suolo.</li> </ul>
ONDATE DI CALORE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maggiori costi per danni alle pavimentazioni se le temperature superano gli standard di progetto;</li> <li>• aumento costi per manutenzione e riparazione di piste e altre superfici e infrastrutture vulnerabili al calore;</li> <li>• stress sui sistemi di riscaldamento, ventilazione e condizionamento dell'aria: aumento del fabbisogno di raffreddamento, aumento dei costi complessivi di gestione del sistema di condizionamento e potenziali guasti al sistema - maggiore manutenzione, riduzione della durata di vita dei sistemi condizionamento;</li> <li>• surriscaldamento delle apparecchiature aeroportuali o degrado delle prestazioni;</li> <li>• deterioramento dei sistemi elettrici (compresi illuminazione e segnaletica);</li> <li>• impatto sulla salute e sulla sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri;</li> <li>• impatto sulla movimentazione e sullo stoccaggio del carburante, per limitazioni in termini di temperatura massima.</li> </ul>
CUNEO SALINO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione disponibilità di acqua industriale utilizzata per i fabbisogni aeroportuali dovuta anche ad una minore qualità della stessa;</li> <li>• maggiori costi per riduzione vita utile, maggiori attività manutentive sulle reti idriche.</li> </ul>
DEGRADAMENTO DEL SUOLO / EROSIONE DEL SUOLO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione della capacità di smaltimento acqua della rete idrica causa della quantità di limo con possibili allagamenti;</li> <li>• aumento costi di manutenzione per pulire le infrastrutture.</li> </ul>
INNALZAMENTO DEL LIVELLO DEL MARE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impatti sull'operatività aeroportuale dovuta ad inondazioni con conseguenti disagi per i passeggeri dovuti a ritardi o cancellazioni dei voli e danni di immagine;</li> <li>• danni da acqua marina o inondazione delle infrastrutture aeroportuali;</li> <li>• rischio di inondazione permanente in alcune aree aeroportuali con conseguente impossibilità di utilizzo delle stesse;</li> <li>• innalzamento delle falde acquifere con danneggiamento delle infrastrutture;</li> <li>• rischio di inondazione delle vie di collegamento all'aeroporto.</li> </ul>
FORTI TEMPORALI FORTI PRECIPITAZIONI (PIOGGIA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danni alle infrastrutture;</li> <li>• impatti sull'operatività aeroportuale/ ritardi con conseguenti disagi per i passeggeri e danni di immagine dovuti ad allagamenti;</li> <li>• impatti sulla safety delle operazioni (ad esempio per minore visibilità).</li> </ul>

### Rischi e opportunità derivanti dall'analisi di resilienza

Tematica rilevante per ADR	Descrizione impatti
MERCATO-IMPATTI NEGATIVI SULLA DOMANDA DEL TRASPORTO AEREO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibile diminuzione della domanda di trasporto aereo per aumento del prezzo dei biglietti aerei derivante da maggiori costi a carico delle compagnie aeree per aumento del Carbon price (EU-ETS) e normative in materia di sostenibilità ("Fit for 55 Aviation", obblighi SAF).</li> </ul>
LEGALE/NORMATIVO-COPERTURE ASSICURATIVE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancanza/difficoltà a sottoscrivere coperture assicurative/incremento costi legati ai premi e/o maggiori franchigie per i rischi connessi al climate change.</li> </ul>
TECNOLOGIA- INFRASTRUTTURE-AUMENTO RESILIENZA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maggiori costi per adeguamento delle infrastrutture ai cambiamenti climatici (Adaptation Plan).</li> </ul>
LEGALE/NORMATIVO- IMPIANTI AEROPORTUALI - FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA AGLI AEROMOBILI IN SOSTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maggiori investimenti per adeguamento delle infrastrutture aeroportuali ai fini della compliance normativa (es. Regolamento UE-AFIR che prevede il divieto utilizzo della Auxiliary Power Unit (APU)<sup>26</sup> per gli aeromobili in sosta a fronte della fornitura di energia elettrica e aria precondizionata con impianti di terra per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute a combustione di cherosene).</li> </ul>
MERCATO – BUSINESS PARCHEGGI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppo business e ricavi ADR Mobility per vendita servizi sostenibili nel business elettrico (ad es. punti di ricarica).</li> </ul>

<sup>26</sup> L'APU (Auxiliary Power Unit) è un piccolo motore a turbina installato a bordo degli aeromobili che brucia cherosene per generare energia elettrica e pneumatica a terra e nelle fasi di avviamento, senza l'impiego dei motori principali.

## Metriche e obiettivi

E1-4; ESRS 2 MDR-T

### Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

ADR monitora costantemente le emissioni di gas climalteranti sviluppate sia dalla propria attività e da quella delle proprie società controllate, sia dagli altri operatori del settore, quali le compagnie aeree e le altre società operanti negli scali aeroportuali romani.

Lo schema di rendicontazione ACA, a cui ADR ha aderito già nel 2011, in linea con le indicazioni fornite dal GHG Protocol, dai principi della ISO 14064 e dall'ISO Net Zero Guidelines IWA 42:2022, prevede, infatti, la contabilizzazione delle emissioni dirette e indirette attraverso la suddivisione in tre tipologie o "Scope":

- Scope 1: emissioni dirette;
- Scope 2: emissioni indirette associate al consumo di energia;
- Scope 3: altre emissioni indirette.

Come anticipato nei paragrafi precedenti, ADR sta portando avanti diverse iniziative finalizzate all'abbattimento delle emissioni di Scope 1 e 2, al fine raggiungere l'obiettivo del Net Zero Emission al 2030 per gli scali di Fiumicino e Ciampino. Le leve principali che si stanno attivando riguardano:

- l'efficiamento energetico delle infrastrutture ae-

- roportuali;
- la realizzazione di impianti fotovoltaici multi-megawatt;
- l'installazione di batterie per l'accumulo di energia;
- la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici;
- l'utilizzo di biocarburanti (HVO).

Tutte le azioni introdotte devono tenere conto di come gli sviluppi futuri le possano influenzare. Questo è stato preso in considerazione attraverso:

- investimenti in innovazione per sviluppare prodotti e servizi a basse emissioni di CO<sub>2</sub>;
- educazione e sensibilizzazione, con la finalità di aumentare la consapevolezza ambientale tra i vari stakeholder;
- collaborazioni e partnership, al fine di trovare soluzioni meno impattanti dal punto di vista emissivo;
- monitoraggio attivo di politiche e regolamentazioni di settore;
- monitoraggio costante e reporting periodico delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

ADR è impegnata anche nella riduzione delle emissioni climalteranti lungo l'intera catena del valore, riconducibili alle emissioni Scope 3. Gli obiettivi di riduzione su questo fronte sono stati collegati a specifiche metriche di finanza sostenibile, come riportato di seguito:

FCO	Baseline 2019	Obiettivo al 2030
Intensità emissioni Scope 3 non-aviation [kgCO <sub>2</sub> eq/passeggero]	14,3	10,1 (-30% vs 2019)

### Obiettivo intensità emissioni Scope 3 – Fonti non aeronautiche

### Obiettivo intensità emissioni LTO (atterraggio e decollo degli aeromobili)

FCO	Baseline 2024	Obiettivo al 2030
Intensità emissioni LTO [kgCO <sub>2</sub> eq/passeggero]	9,0	7,3 (-18,9% vs 2024)

Inoltre, in sinergia con gli obiettivi della capogruppo Mundys validati dalla Science Base Target Initiative, ADR ha attivato un piano di engagement con le compagnie

aeree finalizzato a promuovere l'adozione di obiettivi di decarbonizzazione basati sulla scienza, come di seguito riportato:

### Obiettivo di Engagement "Science Based Target Initiative" – Emissioni Scope 3 LTO

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

In particolare, nel corso del 2025 l'impegno di ADR per la riduzione delle emissioni di Scope 3 si è ulteriormente intensificato, attraverso un insieme coordinato di iniziative volte a mitigare l'impatto ambientale della catena del valore delle attività aeroportuali.

Come anticipato nei paragrafi precedenti, infatti, sono state avviate iniziative volte a favorire la mobilità so-

stenibile sia per i mezzi di terra utilizzati da passeggeri, dipendenti e operatori aeroportuali, attraverso lo sviluppo di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici e la promozione di carburanti sostenibili (HVO), sia per il trasporto aereo, con particolare attenzione all'adozione di SAF (Sustainable Aviation Fuel), elemento chiave per la decarbonizzazione del settore.

E1-5; ESRS 2 MDR-M

### Consumo di Energia e Mix Energetico

#### Consumo di energia

Gli scali di Fiumicino e Ciampino sono realtà energeticamente complesse, che devono sopperire ai consumi di diversi usi energetici, tra cui l'illuminazione degli edifici e delle aree esterne, la climatizzazione per garantire il comfort ai passeggeri, gli impianti di traslazione, gli impianti che garantiscono il mantenimento della sicurezza e tutti gli apparati a servizio degli aeromobili in piazzola. La somma di tutti i consumi energetici totali degli scali nel 2025 è stata pari a 326.498,2 MWh; questo consumo

è stato sostenuto da:

- fonti fossili: in particolare, gas naturale per alimentare centrale di cogenerazione e altre caldaie;
- fonti rinnovabili: tra cui consumo di energia elettrica da fornitore esterno con certificazione "green" e consumo di energia rinnovabile autoprodotta da impianti fotovoltaici;
- fonti mobili: tra cui benzina, diesel e HVO.

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

### Consumo di Energia e Mix Energetico

Mix consumo energetico	Unità	2025	2024	2023
<b>Consumo totale di energia da fonti fossili</b>	MWh	<b>224.427,6</b>	<b>295.355,5</b>	<b>340.593,6</b>
carbone e prodotti del carbone	MWh	-	-	-
petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	6.671,6	9.339,2	17.280,6
gas naturale	MWh	217.756,0	286.016,3	323.313,0
altre fonti fossili	MWh	-	-	-
energia elettrica, calore, vapore o raffrescamento acquistati o acquisiti	MWh	-	-	-
<b>Consumo totale di energia da fonti nucleari</b>	MWh	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Consumo totale di energia da fonti rinnovabili</b>	MWh	<b>102.070,6</b>	<b>60.880,1</b>	<b>37.518,1</b>
biomassa, biocarburanti, biogas, idrogeno da fonti rinnovabili	MWh	3.595,6	835,4	394,4
energia elettrica, calore, vapore	MWh	63.956,4	57.685,4	36.648,7
energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	34.518,6	2.359,3	475,0
<b>Quota di fonti rinnovabili sul consumo energetico totale (%)</b>	MWh	<b>31,3%</b>	<b>17,1%</b>	<b>9,9%</b>
<b>Consumo energetico totale</b>	MWh	<b>326.498,2</b>	<b>356.235,6</b>	<b>378.111,7</b>

**Produzione di energia**

Nello scalo di Fiumicino sono invece presenti una centrale di cogenerazione per la produzione di energia elettrica e termica, una centrale termica di backup, degli impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica e uno storage elettrochimico costituito da batterie “second-life”.

Lo scalo di Ciampino acquista direttamente energia elettrica da rete e gas per alimentare le centrali termiche.

**Intensità energetica**

L'indicatore kWh/(Mpax·mq) misura il consumo energetico elettrico per milione di passeggeri (Mpax) per metro quadro di superficie aeroportuale. Nel 2025, a Fiumicino, il valore è stato di circa 5,1 kWh/(Mpax·mq), inferiore del 34% rispetto al 2019.

Questo KPI dimostra un reale efficientamento energetico, perché tiene conto sia della crescita infrastrutturale

sia dell'aumento del traffico passeggeri: riducendo il consumo per unità di passeggero e superficie, mostrando che l'aeroporto riesce a gestire l'incremento del carico antropico senza aumentare proporzionalmente i consumi energetici totali.

Dal 2007 al 2025 l'indicatore è passato da 16,3 a 5,1, registrando una riduzione del 69%. L'aeroporto di Fiumicino è stato, inoltre, il primo aeroporto al mondo ad aver aderito all'iniziativa EP100 di The Climate Group, un'iniziativa globale di efficienza energetica, che riunisce oltre 100 aziende ambiziose impegnate a migliorare la propria efficienza energetica. Nel 2025, anche in forza della procedura aziendale relativa al Controllo dell'Efficienza Energetica, sono state effettuate diverse segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti, con conseguenti risparmi energetici. Le informazioni quantitative circa l'indicatore di intensità energetica (Consumo totale di energia / Ricavi netti) sono disponibili nella tabella sottostante.

**Intensità energetica**

Intensità energetica per ricavi netti	UdM	2025	2024
Consumo energetico totale derivante da attività in settori ad alto impatto climatico per ricavi netti da attività in settori ad alto impatto climatico	(MWh/Euro)	0,0002	0,0003

**Ricavi netti derivanti da attività ad alto impatto climatico**

		2025	2024
Ricavi netti da attività in settori ad alto impatto climatico utilizzati per calcolare l'intensità energetica	€/000	1.455.600	1.308.534
Ricavi netti (altro)	€/000	-	-
Totale Ricavi (Bilancio Consolidato)	€/000	1.455.600	1.308.534

E1-6; ESRS 2 MDR-M

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

Come precedentemente introdotto, le emissioni di CO<sub>2</sub>eq sono calcolate secondo le regole ACA per il Livello 4+ definite da ACI Europe, in linea con le indicazioni fornite dal GHG Protocol, dai principi della ISO 14064 e dall'ISO Net Zero Guidelines IWA 42:2022. A dicembre 2023, sono state introdotte delle modifiche nella certificazione ACA che hanno determinato un perimetro di

rendicontazione dello Scope 3 più ampio, al fine di allineare maggiormente lo schema di certificazione al GHG Protocol. Tale schema di rendicontazione è stato, pertanto, adottato da ADR a partire dal 2024.

La tabella seguente riporta i valori delle emissioni di Scope 1, 2 e 3 registrate nel 2025 sugli scali di Fiumicino e Ciampino, confrontate con quelle dei due anni precedenti.

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

Protocollo Gas Effetto Serra (GES)	Airport Carbon Accreditation (ACA)	UdM	2025			2024			2023		
			FCO	CIA	TOT	FCO	CIA	TOT	FCO	CIA	TOT
<b>Emissioni GES Scope 1</b>		tCO <sub>2</sub> eq	<b>47.577,3</b>	<b>1.299,5</b>	<b>48.876,8</b>	<b>62.482,8</b>	<b>1.273,9</b>	<b>63.756,7</b>	<b>69.172,2</b>	<b>1.256,5</b>	<b>70.428,6</b>
Emissioni GES Scope 1 <sup>127</sup>		tCO <sub>2</sub> eq	47.577,3	1.299,5	48.876,8	62.482,8	1.273,9	63.756,7	69.172,2	1.256,5	70.428,6
Di cui coperte da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (ETS)		%	88%	-	85%	89%	-	87%	-	-	-
<b>Emissioni GES Scope 2</b>		tCO <sub>2</sub> eq	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emissioni GES Scope 2 location-based		tCO <sub>2</sub> eq	11.833,5	1.686,8	13.520,4	12.833,2	2.049,7	14.882,8	6.833,4	2.063,3	8.896,7
Emissioni GES Scope 2 market-based		tCO <sub>2</sub> eq	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Emissioni GES Scope 3</b>		tCO <sub>2</sub> eq	<b>861.890,7</b>	<b>50.122,8</b>	<b>912.013,5</b>	<b>841.461,7</b>	<b>52.761,5</b>	<b>894.223,2</b>	<b>887.675,9</b>	<b>60.652,6</b>	<b>948.328,5</b>
Beni acquistati	Purchased goods & Services	tCO <sub>2</sub> eq	24.272,6	1.886,4	26.159,1	19.096,0	1.499,0	20.595,0	-	-	-
Beni strumentali	Capital goods	tCO <sub>2</sub> eq	78.959,5	3.325,7	82.285,2	52.099,6	4.252,4	56.352,0	-	-	-
Carburante e energia (non incluse in Scope 1 e 2)	Fuel & Energy related activities	tCO <sub>2</sub> eq	9.919,4	485,7	10.405,1	11.947,3	507,9	12.455,3	-	-	-
Rifiuti generati nelle operazioni	Gestione rifiuti	tCO <sub>2</sub> eq	526,4	4,5	530,9	458,9	44,9	503,8	233,5	8,0	241,5
Viaggi di lavoro	Trasferte lavorative <sup>128</sup>	tCO <sub>2</sub> eq	480,0	-	480,0	779,0	-	779,0	293,9	-	293,9
Pendolarismo dei dipendenti	Mobility management (ADR)	tCO <sub>2</sub> eq	4.461,2	352,6	4.813,8	6.249,1	484,1	6.733,2	4.532,8	337,8	4.870,6
Uso dei prodotti venduti	LTO	tCO <sub>2</sub> eq	432.466,0	30.370,5	462.836,5	442.908,2	30.002,8	472.911,0	334.366,0	28.988,6	363.354,6
	APU	tCO <sub>2</sub> eq	5.117,9	442,4	5.560,3	5.101,2	503,8	5.605,0	4.118,0	449,2	4.567,2
	Gse e parco mezzi handler	tCO <sub>2</sub> eq	4.090,3	410,0	4.500,3	4.119,1	452,0	4.637,2	6.942,1	509,9	7.451,9
	Accesso passeggeri <sup>129</sup>	tCO <sub>2</sub> eq	262.755,2	8.601,6	271.356,8	252.495,0	8.728,0	261.223,0	510.508,5	28.750,2	539.258,7
	Accesso addetti (non ADR)	tCO <sub>2</sub> eq	18.819,0	3.758,0	22.577,0	28.127,6	5.703,6	33.831,3	6.157,5	982,3	7.139,8
	Accesso merci (stima)	tCO <sub>2</sub> eq	362,3	5,4	367,7	344,6	7,5	352,1	257,5	7,7	265,3
	Fonti fisse e mobili operatori terzi	tCO <sub>2</sub> eq	8.118,9	-	8.118,9	7.319,4	-	7.319,4	6.816,0	-	6.816,0
	De-icing aeromobili	tCO <sub>2</sub> eq	35,6	12,1	47,7	6,4	10,2	16,6	14,5	10,3	24,8
	Cruise aeromobili <sup>130</sup>	tCO <sub>2</sub> eq	5.218.313,2	215.371,8	5.433.685,0	5.413.516,8	115.815,5	5.529.332,3	4.224.334,4	198.979,6	4.423.314,0
Attivi in leasing a valle	Energia elettrica e termica acquistata da operatori terzi	tCO <sub>2</sub> eq	11.506,4	467,8	11.974,2	10.410,0	565,2	10.975,2	13.435,6	608,5	14.044,1
<b>Emissioni GES totali location-based</b>		tCO <sub>2</sub> eq	<b>921.301,6</b>	<b>53.109,1</b>	<b>974.410,7</b>	<b>916.777,7</b>	<b>56.085,0</b>	<b>972.862,7</b>	<b>963.681,5</b>	<b>63.972,3</b>	<b>1.027.653,8</b>
<b>Emissioni GES totali market-based</b>		tCO <sub>2</sub> eq	<b>909.468,1</b>	<b>51.422,3</b>	<b>960.890,3</b>	<b>903.944,5</b>	<b>54.035,4</b>	<b>957.979,9</b>	<b>956.848,1</b>	<b>61.909,0</b>	<b>1.018.757,1</b>
Indicatori di intensità significativi	Passeggeri gestiti	#/mln	51,3	4,0	55,3	49,2	3,9	53,1	40,5	3,9	44,4
	Scope 3 LTO/Pax	CO <sub>2</sub> /Pax	8,4	7,6	8,4	9,0	7,8	8,9	8,8	8,1	8,7
	Scope 3 Accesso Passeggeri/Pax	CO <sub>2</sub> /Pax	5,1	2,2	4,9	5,1	2,3	4,9	12,6	7,4	12,1

<sup>127</sup> Il valore riportato per il 2025 è stato determinato come rapporto tra le emissioni derivanti dall'utilizzo di gas naturale presso la Centrale di Cogenerazione e la Centrale Termica Ovest, applicando il fattore di emissione utilizzato per la rendicontazione ETS 2024. Con riferimento alla Centrale Termica Ovest, è stato considerato esclusivamente il gas naturale combusto negli ultimi tre mesi del 2025, in quanto l'impianto è stato recentemente oggetto di revamping ed è entrato in esercizio nella nuova configurazione solo a partire da ottobre 2025. Nei primi nove mesi dell'anno, infatti, la Centrale ha operato nella precedente configurazione, che è stata esclusa dal calcolo delle quote ETS poiché attiva per meno di 300 ore annue.

<sup>128</sup> La voce di Scope 3 "Trasferte lavorative" viene valorizzata solamente sullo scalo di Fiumicino in quanto rappresenta una voce di emissioni legata alle attività corporate e non di scalo.

<sup>129</sup> Nel corso del 2024 si è lavorato ad un aggiornamento della metodologia di calcolo per la voce di Scope 3 "Accesso Passeggeri". Il valore riportato per il 2024 e per il 2025 ricapisce questa nuova metodologia, più granulare e precisa della precedente.

<sup>130</sup> La voce di Scope 3 "Cruise" viene valorizzata per dare una rendicontazione completa della catena del valore di Aeroporti di Roma. Essendo l'unica voce fuori il controllo del gestore aeroportuale, la stessa non va a confluire nel totale delle emissioni di Scope 3 all'interno della Carbon Footprint.

## Intensità emissiva

Intensità emissiva per ricavi netti	UdM	2025	2024
location-based	(tCO <sub>2</sub> eq/Euro)	0,0007	0,0007
market-based	(tCO <sub>2</sub> eq/Euro)	0,0007	0,0007

## Ricavi Netti utilizzati per calcolare l'intensità emissiva

Ricavi Netti utilizzati per calcolare l'intensità emissiva	UdM	2025	2024
Ricavi netti utilizzati per calcolare l'intensità emissiva	€/000	1.455.600	1.308.534
Ricavi netti (altro)	€/000	-	-
Totale Ricavi (Bilancio Consolidato)	€/000	1.455.600	1.308.534

E1-7

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

In conformità alle linee guida dell'Airport Carbon Accreditation (ACA), ADR compensa annualmente le emissioni prodotte dai propri aeroporti attraverso l'acquisto di crediti di carbonio. Questa attività si aggiunge alle numerose azioni di decarbonizzazione già implementate, con l'obiettivo di raggiungere la carbon neutrality nel breve termine, in attesa del conseguimento del target Net Zero entro il 2030.

In particolare, a fine 2025 ADR ha acquistato complessivamente 64.600 carbon credit a compensazione delle emissioni relativi al 2024, un quantitativo superiore al minimo richiesto da ACA, che richiede di compensare le

emissioni di Scope 1, Scope 2 e, per lo Scope 3, almeno quelle relative alle trasferte lavorative.

I crediti acquistati da ADR, derivanti da progetti di produzione di biogas da attività di waste management con vintage 2021, risultano approvati da ICROA (International Carbon Reduction and Offset Alliance) e ICVCM (Integrity Council for the Voluntary Carbon Market), a garanzia della loro qualità e integrità. In particolare, provengono da progetti ritenuti CCP-Eligible (Carbon Crediting Program Eligible) e da metodologie già approvate da ICVCM. Questa scelta dimostra l'impegno di ADR nel superare i requisiti minimi e nel perseguire la neutralità climatica in linea con le migliori pratiche internazionali.

Si riporta di seguito un dettaglio dei crediti acquistati:

N° Crediti	Standard	ID Progetto	Paese	Tecnologia
4.600	Gold Standard	GS12062	Brasile	Biogas - landfill
50.000	VCS - VERRA	VCS3348	Cina	Biogas - landfill
10.000	VCS - VERRA	VCS3625	Cina	Biogas - landfill

Le emissioni relative all'anno 2025 verranno compensate entro il 31 dicembre 2026, seguendo quanto riportato nelle linee guida ACA.

## Focus on: Fondazione PACTA

La Fondazione Patto per la Decarbonizzazione del Tra-

sporto Aereo – PACTA, lanciata nel 2022 da Aeroporti di Roma, riunisce oggi **19 aderenti**: ADR, Enilive, ITA Airways, Intesa Sanpaolo, Aeroporto di Bologna, Airbus, Aviapartner, Enel Foundation, Mundys, Gruppo SAVE, Swissport Italia, Aeroporti 2030, Aviation Services, Boeing, ENAV, Italo, Snam, Marsh Advisory e Roland Berger.

La Fondazione opera con l'obiettivo di contribuire, in modo indipendente e trasparente, al dibattito pubblico sui temi ambientali che interessano il settore aereo, promuovendo un percorso di transizione basato sull'evidenza scientifica e orientato alla definizione di una roadmap coerente con gli SDGs e con l'Agenda 2030.

In questa prospettiva, Fondazione PACTA ha sviluppato un articolato lavoro scientifico – attraverso studi tematici – e regolatorio, elaborando proposte di policy a supporto della transizione ecologica del comparto: dallo sviluppo dello storage elettrico aeroportuale alla diffusione dei SAF, dalla transizione energetica dei mezzi airside all'intermodalità, fino alla promozione di investimenti nelle energie rinnovabili. Tali proposte sono il risultato di un processo analitico condiviso tra imprese, istituzioni e mondo accademico, finalizzato a costruire un quadro normativo coerente, moderno e favorevole all'innovazione. Parallelamente, la Fondazione ha promosso numerose iniziative istituzionali e tecniche – i cicli di gruppi di lavoro tematici, i **Congressi Annuali 2022, 2023 e 2024** e la partecipazione alle **COP28 (Dubai) e COP29 (Baku)** – contribuendo a rafforzare il proprio ruolo a livello internazionale.

Nel **2025** la Fondazione ha ulteriormente intensificato il proprio impegno sul fronte normativo, con l'obiettivo di orientare l'attività legislativa a supporto del settore. È stata costituita la **Task Force "Advocacy & Stakeholder Engagement"**, incaricata di coordinare la predisposizione delle proposte legislative, selezionate tra le priorità individuate e sviluppate sotto la supervisione del Comitato di Indirizzo. Nel corso dell'anno, Task Force e Comitato si sono riuniti tre volte ciascuno, definendo otto proposte nazionali e quattro europee, presentate al decisore pubblico tramite attività di accreditamento e posizionamento. Sono state inoltre organizzate due tavole rotonde istituzionali con membri di PACTA: il 9 giugno 2025 con l'On. Matone (II Commissione Giustizia, Presidente dell'Intergruppo per la decarbonizzazione del trasporto aereo) e il 25 novembre 2025 con l'On. Rotelli (Presidente della VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici). Il **25 giugno 2025** si è inoltre svolto, presso la sede del Parlamento europeo a Bruxelles, il convegno promosso dalla Fondazione PACTA, che ha

riunito rappresentanti delle istituzioni europee, imprese del settore e stakeholder strategici in una mattinata di confronto dedicata alle sfide e alle opportunità della transizione ecologica dell'aviazione. L'evento, intitolato **"Una nuova agenda europea per il trasporto aereo: innovazione, crescita e competitività per una decarbonizzazione sostenibile"**, ha rappresentato un momento chiave di dialogo sulle misure necessarie per rendere il trasporto aereo più sostenibile, competitivo e integrato con le esigenze dei territori, ribadendo l'obiettivo comune del raggiungimento delle **Net Zero Emissions** entro il 2050.

La Fondazione ha organizzato inoltre il **4° Congresso Annuale**, appuntamento ormai consolidato come luogo di confronto tra istituzioni, imprese e mondo accademico, tenutosi il **16 dicembre 2025**, presso la **Galleria del Cardinale Colonna**. La giornata è stata dedicata a un confronto sui temi di maggiore rilevanza per la Fondazione, con l'obiettivo di favorire un dialogo strutturato tra i principali attori del settore e le istituzioni. Tra gli ospiti istituzionali che hanno aderito all'iniziativa, l'**Avv. Pierluigi Di Palma**, Presidente ENAC e Presidente del Comitato Istituzionale della Fondazione PACTA; l'**On. Vannia Gava**, Viceministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; il **Sen. Claudio Barbaro**, Sottosegretario MASE; l'**On. Salvatore Deidda**, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati; l'**On. Massimo Bitonci**, Sottosegretario al MIMIT; e il **Dott. Ettore Prandini**, Presidente Coldiretti.

Nel corso del **2025** la Fondazione ha inoltre portato avanti un nuovo ciclo di studi scientifici in collaborazione con il prof. Chiamonti, Presidente della Biofuture Platform e Full Professor del Politecnico di Torino, con Marsh e con Roland Berger: **"Sinergie agricoltura-trasporto aereo per la produzione di SAF"** (PoliTO – Chiamonti); **"Scenari di decarbonizzazione del trasporto aereo: impatti economici e sociali"** (Roland Berger); **"Benchmark internazionale sulle politiche di adozione dei SAF"** (Marsh).

Fondazione PACTA si configura quindi come una **piattaforma di convergenza** in grado di superare gli interessi settoriali e orientare l'intero comparto verso una **transizione giusta, inclusiva e competitiva**.

## 6.2.2 QUALITÀ DELL'ARIA

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

E2-1; ESRS 2 MDR-P

#### Politiche relative all'inquinamento

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

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

In seguito, è stata emanata la Politica Integrata del Gruppo ADR, periodicamente controllata e aggiornata e che oggi si applica al Sistema Integrato in tutti gli ambiti, compresa la qualità dell'aria.

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

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

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

In aggiunta a ciò, ADR si è dotata di specifiche procedure interne volte definire le modalità operative per la corretta gestione delle emissioni in atmosfera e per la conduzione degli impianti presenti presso i due scali, nonché per l'effettuazione dei suddetti campionamenti periodici. Gli impianti che producono energia termica ed elettrica principalmente per i fabbisogni energetici dell'aeroporto di Fiumicino, ovvero la Centrale di Cogenerazione e la Centrale Termica Ovest, sono gestiti dalla società del Gruppo ADR Leonardo Energia S.r.l., che si è dotata e mantiene il Sistema di Gestione Ambientale conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 14001:2015 e del Regolamento CE n. 1221/09 (EMAS).

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

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

La Politica impegna al rispetto:

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

Dal mese di novembre 2025, a seguito della conclusione con esito positive della verifica svolta dall'Organismo di Certificazione, Leonardo Energia entra a far parte del panorama del Sistema di Gestione Integrato, anche con la nuova certificazione sullo schema ISO 37001\_Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

E2-2; ESRS 2 MDR-A

#### Azioni e risorse connesse all'inquinamento

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

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

Nel corso del 2025 nell'ambito di tale collaborazione le attività svolte hanno riguardato principalmente la finalizzazione dell'inventario delle emissioni relativo allo scalo di Fiumicino (anno di riferimento 2023) e uno studio modellistico di dispersione dei principali inquinanti atmosferici applicato su differenti scenari emissivi.

Complessivamente, per quanto afferisce al comparto "atmosfera", le attività di analisi e le indagini effettuate nel corso del 2025 non hanno fatto emergere situazioni di criticità, confermando un quadro positivo per quanto riguarda la qualità dell'aria presso le aree oggetto d'indagine.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera prodotte da fonti mobili all'interno dei sedimi aeroportuali, le azioni già ampiamente descritte alla sezione 6.2.1 "Cambiamenti

ti Climatici", quali l'elettificazione delle flotte veicolari e l'utilizzo di biocarburanti hanno un impatto positivo sulla riduzione degli inquinanti prodotti.

Per le fonti fisse, in seguito al riesame dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) per adeguamento alle nuove Best Available Technique (BAT), è stata rilasciata dagli Enti Competenti la nuova Autorizzazione Determinazione n. G09310 del 11/07/2024. In ottemperanza alle prescrizioni del precedente Atto si è avviato il revamping del nuovo Sistema di Monitoraggio Emissioni per la Centrale di Cogenerazione conforme alla norma UNI EN 14181, concluso nell'anno 2025.

Inoltre, ultimati i collaudi e a seguito della consegna da parte di ADR, formalizzata nel mese di novembre 2025, Leonardo Energia ha preso in gestione la nuova Centrale Termica Ovest, già in fase di messa in esercizio da ottobre 2025. Il nuovo assetto dei generatori di calore garantirà una potenza complessiva di ca. 33,6 MW (inferiore alle potenzialità precedentemente installata), distribuita su n° 5 generatori ad acqua surriscaldata ad alta efficienza, completi di sistema di recupero del calore dai fumi di combustione e sistema di monitoraggio in continuo delle emissioni conforme alla norma UNI EN 14181, delle seguenti potenzialità:

- n° 3 generatori (di cui uno bi-fuel di riserva e integrazione) da 8,4 MW cad. (compresi ca. 0,4 MW cad. di potenza recuperata sui fumi);
- n° 2 generatori da 4,2 MW cad. (compresi ca. 0,2 MW cad. di potenza recuperata sui fumi).

La gestione del Sito Produttivo nella nuova configurazione è regolata dalla nuova AIA D.D. G09310 11/07/2024 con applicazione del nuovo quadro emissivo autorizzato a partire da gennaio 2026 in concomitanza della messa a regime, che abilita l'utilizzo non svincolato delle nuove caldaie convenzionali per un migliore inseguimento dei profili di fabbisogno termico ed elettrico aeroportuali. Questo garantirà, in sinergia con gli impianti fotovoltaici, pure gestiti dalla società, un minore impatto emissivo in termini di CO<sub>2</sub> a parità di quadro emissivo autorizzato. Il collaudo della quinta caldaia bi-fuel di riserva e integrazione è previsto nel corso del 2026.

## Metriche e obiettivi

E2-3; ESRS 2 MDR-T

### Obiettivi connessi all'inquinamento

Le attività che ADR si prefissa di condurre nel corso del 2026 sono connesse al proseguimento dell'attività prevista dalle autorizzazioni per le centrali di Fiumicino e Ciampino.

Con riferimento alla gestione degli impianti soggetti ad AIA, l'obiettivo è il rispetto del quadro emissivo prescritto dalla AIA in vigore (AIA D.D. G09310 11/07/2024) per gli impianti oggetto della autorizzazione stessa e del SGA.

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

### Lista degli inquinanti

Numero Chemical Abstract Service (CAS)	Sostanza inquinante (a)	Soglia di emissione per complesso* (kg/anno)	Emissioni in kg 2025	Emissioni in kg 2024
74-82-8	Metano (CH <sub>4</sub> )	100 000		
630-08-0	Monossido di carbonio (CO)	500 000	16.602,2	18.753
124-38-9	Biossido di carbonio (CO <sub>2</sub> )	100 milioni		
	Idrofluorocarburi (HFC)	100		
10024-97-2	Ossido di azoto (N <sub>2</sub> O)	10 000		
7664-41-7	Ammoniaca (NH <sub>3</sub> )	10 000	11,4	26
	Ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> /NO <sub>2</sub> )	100 000	13.658,6	15.967
	Perfluorocarburi (PFC)	100		
2551-62-4	Esafluoruro di zolfo (SF <sub>6</sub> )	50		
	Ossidi di zolfo (SO <sub>x</sub> /SO <sub>2</sub> )	150 000	588,3	834
	Particolato (PM <sub>10</sub> )	50 000	104,7	30

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

Le quantità degli inquinanti vengono rendicontate annualmente entro il 1° marzo di ogni anno con riferimento all'anno solare precedente, in occasione del Report Annuale redatto in ottemperanza alla AIA in vigore. Per gli inquinanti dei quali il Piano di Monitoraggio e Controllo collegato alla AIA in vigore non prescrive il monitoraggio in continuo, Leonardo Energia utilizza le concentrazioni rilevate in occasione dell'Autocontrollo in discontinuo annuale affidato a Laboratorio Accreditato ed effettuato nelle condizioni più gravose di esercizio. Queste concentrazioni vengono quindi utilizzate per il calcolo dei flussi di massa annuali utilizzando le portate dei gas combust misurate in continuo dai rispettivi SME.

E2-4; ESRS 2 MDR-M

### Inquinamento di aria, acqua e suolo

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

## 6.2.3 ECONOMIA CIRCOLARE

L'economia circolare emerge come uno dei principali vettori di trasformazione per le infrastrutture complesse quali gli aeroporti. Questi ultimi rappresentano ecosistemi multifunzionali in cui convergono flussi materiali, energetici e logistici generati da passeggeri, compagnie aeree, attività commerciali, cantieri infrastrutturali e servizi operativi.

Per un gestore aeroportuale, l'economia circolare non si configura come una semplice strategia ambientale settoriale, bensì come un approccio sistemico capace di ripensare l'intero ciclo di vita delle risorse — dalla progettazione e approvvigionamento fino al recupero e alla rigenerazione — e di disaccoppiare progressivamente la crescita del traffico e delle attività dal consumo di risorse naturali finite.

In questo scenario, ADR interpreta l'economia circolare come leva strategica per consolidare il proprio posizionamento come operatore responsabile, innovativo e allineato alle migliori pratiche europee per diventare un vero e proprio gestore dell'aeroporto "circolare".

Elemento qualificante e rafforzativo di questo percorso è rappresentato dal **Protocollo d'Intesa sottoscritto a giugno 2025 con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)**, che riconosce il ruolo strategico del sistema aeroportuale come piattaforma abilitante per la diffusione di modelli avanzati di economia circolare a scala nazionale.

Il MASE sta affiancando ADR fornendo indirizzi, linee guida e buone pratiche per la gestione sostenibile dei rifiuti e per l'implementazione di progetti circolari coerenti con le politiche ambientali nazionali ed europee, collaborando inoltre alla progettazione di sistemi innovativi per la raccolta selettiva, il recupero dei materiali e la promozione di comportamenti responsabili da parte di passeggeri, operatori e stakeholder del sistema aeroportuale.

ADR, inoltre, contribuisce attivamente nel disegno di strategie ed iniziative di economia circolare nel contesto aeroportuale nel Circular Economy Working Group

in seno ad ACI Europe, promuovendo la condivisione di best practice e co-progettando soluzioni efficaci.

L'approccio adottato da ADR integra politiche, processi operativi, strumenti di governance, innovazione tecnologica e coinvolgimento degli stakeholder in un modello coerente che valorizza le materie prime seconde, promuove la prevenzione dei rifiuti e orienta l'intero sistema aeroportuale verso logiche rigenerative.

### 6.2.3.1 Infrastrutture circolari

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

E5-1; ESRS 2 MDR-P

#### Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

ADR riconosce l'uso sostenibile delle risorse come elemento centrale del proprio modello infrastrutturale e operativo, orientando le proprie politiche verso un'integrazione sistematica dei principi di economia circolare nelle scelte progettuali, nei processi realizzativi e nella gestione del ciclo di vita delle infrastrutture aeroportuali.

Nel contesto di un grande hub, caratterizzato da opere complesse e altamente specializzate, la circolarità assume una declinazione specifica, fortemente legata alla gestione dei materiali da costruzione e alla progettazione consapevole delle opere. ADR interpreta pertanto l'economia circolare non come applicazione standardizzata di modelli teorici, ma come adattamento concreto dei principi circolari alle esigenze tecniche, funzionali e operative del sistema aeroportuale.

In coerenza con la propria politica per l'uso sostenibile delle risorse e la circolarità infrastrutturale, ADR ha definito una traiettoria di medio-lungo periodo volta a rendere strutturale l'integrazione dei principi di economia circolare nella progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture, sia per le opere "verticali" – terminal ed edifici – sia per quelle "orizzontali", quali pavimentazioni aeroportuali, viabilità, piazzali e parcheggi.

Il Gruppo ADR persegue tale impostazione anche attraverso le società controllate ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture, responsabili delle attività di progettazione, costruzione, manutenzione e ammodernamento delle opere, assicurando un presidio diretto delle scelte tecniche e dei processi realizzativi.

Questo approccio si inserisce all'interno di un modello strutturato di gestione ambientale, fondato su criteri di prevenzione, tracciabilità e massimizzazione del recupero delle risorse, in coerenza con la **Politica Ambientale del Gruppo e con il Sistema di Gestione certificato ISO 14001**. Le politiche adottate definiscono un quadro di responsabilità chiaro, nel quale ogni fase del ciclo dei materiali e dei rifiuti – dalla produzione in cantiere alla destinazione finale – è governata attraverso procedure operative, controlli documentali, strumenti digitali e verifiche periodiche.

Su queste basi strategiche e organizzative, ADR declina i principi di circolarità in scelte progettuali, operative e di approvvigionamento che guidano in modo concreto la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali e l'utilizzo responsabile delle risorse.

#### Progettazione e gestione delle opere

La progettazione delle nuove infrastrutture e gli interventi di riqualificazione sono orientati a criteri di circolarità, privilegiando il riuso delle strutture esistenti, la riqualificazione funzionale e la riduzione delle demolizioni integrali. L'infrastruttura è concepita come un sistema evolutivo, destinato a essere adattato e rigenerato nel tempo.

Le scelte progettuali si ispirano ai Criteri Ambientali Minimi (CAM), ai protocolli LEED e BREEAM e ai principi della progettazione circolare, integrando criteri di disassemblabilità, modularità e reversibilità per favorire il recupero e il riutilizzo dei materiali.

#### Uso di materiali riciclati e gestione integrata delle risorse

ADR promuove un uso efficiente e responsabile delle risorse materiali, con l'obiettivo di ridurre l'impiego di materie prime vergini e valorizzare il riuso e il riciclo.

In particolare:

- impiego di materiali riciclati o rigenerati: nelle opere orizzontali ADR privilegia conglomerati bituminosi con contenuto significativo di fresato, inerti riciclati e materiali provenienti da demolizioni selettive;
- recupero dei materiali da demolizioni e scavi: la separazione selettiva in cantiere consente di riutilizzare inerti e calcestruzzi per sottofondi, rilevati e opere non strutturali, riducendo sia lo smaltimento sia il prelievo di risorse vergini;
- ottimizzazione dei fabbisogni: attraverso pianificazione dei quantitativi, revisione dei capitolati e strumenti digitali di gestione delle commesse, ADR limita eccedenze, sprechi e giacenze inutilizzate;
- integrazione con la gestione dei rifiuti: le politiche sull'uso delle risorse sono strettamente connesse alle strategie di recupero dei rifiuti, in un approccio unitario che valorizza ogni fase del ciclo, dal progetto alla dismissione.

#### E5-3; ESRS 2 MDR-T

#### Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

Per quanto riguarda gli edifici, ADR si è posta come obiettivo volontario di certificare le proprie infrastrutture di Terminal FCO arrivando ad un **indice di "infrastrutture sostenibili" pari all'80% entro il 2030**. L'indice intende misurare nel tempo l'efficacia nel conseguimento degli obiettivi di certificazione ambientale, raffrontando le superfici di terminal effettivamente certificate negli anni (pesate rispetto al concreto livello di certificazione ottenuto dall'ente certificatore) con le superfici complessive del sistema terminal dello scalo.

Relativamente alle attività legate alle infrastrutture orizzontali (pavimentazioni, parcheggi, strade, etc.), ADR persegue la progressiva integrazione di materiali riciclati e il rafforzamento del recupero dei materiali derivanti dalle lavorazioni di demolizione, in coerenza con i principi di economia circolare e i criteri ambientali applicabili ai cantieri, prevedendo un target volontario di almeno il **50% dei materiali impiegati per la realizzazione e la manutenzione delle pavimentazioni stradali e aeroportuali provenga da materiali riutilizzati o riciclati**.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti di cantiere, in coerenza con i CAM, ADR garantisce che almeno il 70%

in peso dei rifiuti non pericolosi (escluse le terre e rocce da scavo) sia avviato a riuso, riciclaggio o recupero, riservando la discarica esclusivamente come opzione eccezionale. A rafforzamento di tale approccio, ADR si pone l'obiettivo di garantire entro il 2030 il recupero del 100% di tali rifiuti derivanti da interventi sulle pavimentazioni.

#### E5-2; ESRS 2 MDR-A

#### Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Per quanto concerne le infrastrutture verticali, ADR pone tra i propri obiettivi strategici la progressiva certificazione dei terminal e delle principali opere edilizie secondo i protocolli di sostenibilità LEED e BREEAM, riconosciuti a livello internazionale come riferimento per la progettazione e la gestione di edifici ad alte prestazioni ambientali.

Ad oggi, ADR ha già conseguito importanti certificazioni ambientali su porzioni significative del proprio patrimonio infrastrutturale:

- il Molo E e l'Avancorpo del Terminal 3 hanno conseguito la certificazione BREEAM livello Excellent nel 2022, con ricertificazione ottenuta nel 2025 come previsto da protocollo;
- il Nuovo Molo A ha conseguito la certificazione LEED livello Gold nel 2023;
- il complesso T1, Estensione T1 e Avancorpo T1 hanno ottenuto la certificazione BREEAM livello Very Good nel 2024;
- il Molo ex B, ha conseguito nel 2025 la certificazione LEED livello Platinum;
- infine, il Terminal 3 ha conseguito il livello Platinum del protocollo "GBC<sup>31</sup> Historic Building - Edifici storici" per la prima volta applicato ad un terminal aeroportuale.

Sui terminal tale approccio viene perseguito per tutte le nuove realizzazioni o ristrutturazioni, consolidando progressivamente l'integrazione dei protocolli LEED e BREEAM come standard di riferimento del sistema aeroportuale romano. Per tanto, a titolo di esempio, il prossimo obiettivo sarà il conseguimento della certificazione LEED anche per il molo ex D, attualmente og-

getto di refurbishment.

ADR sta certificando anche le nuove opere fuori dai terminal. Alcuni esempi sono il progetto Hubtown, sviluppato secondo criteri LEED-ready, l'asilo aziendale "Baby Gate", che ha ottenuto la certificazione LEED Gold nel 2022, la nuova torre uffici "OPEN" di prossimo completamento, con target di certificazione LEED Gold.

Anche lo scalo di Ciampino è incluso in questa prospettiva: il terminal Aviazione Generale è stato certificato LEED Gold nel 2019, mentre è adesso in corso la certificazione LEED Operation & Maintenance del terminal di Aviazione Commerciale, con auspicio di conseguimento entro il 2026.

Per le infrastrutture orizzontali – pavimentazioni aeroportuali, viabilità interna, parcheggi, piazzali e aree di manovra – ADR definisce criteri tecnici con l'obiettivo di incrementare in modo strutturale il contenuto di materiale riciclato negli strati costitutivi delle opere, sulla base di analisi progettuali e valutazioni tecnico-ambientali. A supporto di una piena circolarità delle attività di sviluppo delle infrastrutture, **il Gruppo ADR dispone di due impianti all'interno del sedime aeroportuale** – un impianto per la frantumazione di materiali inerti e un impianto per la lavorazione di aggregati bituminosi – **che consentono il recupero e il riutilizzo** dei materiali derivanti dagli interventi su pavimentazioni.

Le pratiche adottate per rendere strutturale l'uso sostenibile delle risorse nei lavori di pavimentazione comprendono l'impiego sistematico di conglomerati bituminosi ad alto contenuto riciclato, il reimpiego dei materiali da demolizione tramite demolizione selettiva e l'utilizzo di aggregati riciclati per sottofondi e pavimentazioni, promuovendo il riuso all'interno del sito e privilegiando inoltre la valorizzazione delle opere esistenti rispetto alla realizzazione ex novo.

Esistono livelli di riciclato "massimi" per strato legati alle performance e alle caratteristiche dei materiali per garantire adeguati prestazioni delineati dalle normative vigenti in campo di pavimentazioni e aeroporti.

Tali approcci trovano applicazione nei principali cantieri aeroportuali attivi nel 2025: a Fiumicino nella riqualifica dello svincolo stradale e delle nuove superfici pavi-

<sup>31</sup> Green Building Council

mentate in zona Cargo City, nonché il rifacimento del parcheggio PR19; a Ciampino nella riqualifica strutturale della Taxiway Alfa.

In questo quadro si inserisce il progetto in corso per il raddoppio capacitivo della Taxiway Bravo nel Leonardo da Vinci di Fiumicino, che ha definito delle nuove specifiche tecniche volte a massimizzare l'uso di materiali riciclati per i diversi strati delle pavimentazioni, adottate come riferimento tecnico per la progettazione e l'esecuzione delle opere. Tali soglie rafforzano le pratiche di circolarità e contribuiscono alla riduzione degli impatti ambientali e delle emissioni associate alle lavorazioni infrastrutturali.

Nell'ambito delle attività infrastrutturali, ADR ha sviluppato un modello operativo integrato per la gestione dei rifiuti di cantiere e delle attività manutentive, volto a garantire efficienza, tracciabilità e controllo lungo l'intero processo.

Il modello si fonda su un percorso strutturato di formazione continua rivolto a capi cantiere e maestranze, finalizzato ad assicurare la corretta classificazione dei rifiuti, l'applicazione delle procedure interne e la qualità della raccolta differenziata in cantiere. A supporto, ADR ha introdotto strumenti digitali per la registrazione dei conferimenti e la tracciabilità dei flussi, che consentono di monitorare quantità, tipologie e destinazioni finali dei rifiuti, migliorando l'affidabilità dei dati e il presidio dei KPI ambientali.

La gestione operativa è ulteriormente rafforzata da sistemi standardizzati di contenimento ed etichettatura, che garantiscono la separazione delle frazioni e permettono l'immediata individuazione di eventuali non conformità, attivando tempestive azioni correttive.

Il sistema è completato da audit periodici nei cantieri, che includono verifiche documentali e sopralluoghi operativi, consentendo di monitorare le performance delle imprese coinvolte e di individuare sia le migliori pratiche sia le aree di miglioramento.

Attraverso la demolizione selettiva e la separazione delle frazioni, ADR valorizza infine i materiali di risulta, avviando prioritariamente i materiali da costruzione e gli inerti a recupero, in coerenza con gli obiettivi di economia circolare definiti per le infrastrutture orizzontali.

**E5-4; ESRS 2 MDR-M**

#### Flussi di risorse in entrata

**E5-5; ESRS 2 MDR-M**

#### Flussi di risorse in uscita

Nel 2025 la percentuale di infrastrutture sostenibili ha raggiunto il **77%**, aumentata di ben 45 punti percentuali rispetto al valore del 2024 grazie alla certificazione Platinum "GBC Historic Building - Edifici storici" del Terminal T3 e LEED Platinum del Molo ex B.

ADR monitora i flussi di risorse attraverso un sistema strutturato di indicatori che consente di valutare le performance ambientali e orientare le strategie di miglioramento continuo.

Nel periodo di riferimento, ADR ha utilizzato circa 107 mila tonnellate di materiali nei lavori di pavimentazione su entrambi gli scali, di cui oltre 58 mila tonnellate costituite da materiale riciclato, con una percentuale media del 54%, evidenziando un orientamento concreto verso l'uso efficiente delle risorse e la valorizzazione delle materie prime seconde.

Nel 2025 le attività di cantiere svolte da ADR Infrastrutture rilevano le seguenti quantità di rifiuti:

#### Rifiuti da attività infrastrutturali

Informazioni inerenti ai rifiuti prodotti	UdM	2025		
		ADR Infrastrutture		
		Non pericolosi	Pericolosi	Totale
Destinati ad altre operazioni di recupero	t	37.180,2	13,5	37.193,6
Destinati allo smaltimento in discarica	t	-	53,4	53,4
<b>Totale</b>	<b>t</b>	<b>37.180,2</b>	<b>66,9</b>	<b>37.247,1</b>
% rifiuti non pericolosi destinati a recupero	%	<b>100,0%</b>		

### 6.2.3.2 Circolarità nella gestione aeroportuale

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

**E5-1; ESRS 2 MDR-P**

#### Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

La gestione dei rifiuti generati dalle operations aeroportuali rappresenta per ADR una componente strutturale dei processi operativi quotidiani, progettata per garantire efficienza, qualità della raccolta e progressivo miglioramento delle performance ambientali. Nei sedi di Fiumicino e Ciampino, il sistema è organizzato in modo differenziato in funzione delle aree e delle attività svolte – terminal, uffici, aree subconcesse, cargo, landside e airside – con modalità calibrate sulle specificità operative e sui volumi prodotti.

Nei terminal la raccolta avviene prevalentemente tramite servizio porta a porta e contenitori dedicati per frazione, integrati da isole ecologiche attrezzate, con il presidio di operatori specializzati che garantiscono il corretto conferimento e la segregazione dei flussi. I rifiuti vengono successivamente avviati a impianti autorizzati per il recupero, il riciclo o lo smaltimento finale. Il sistema è supportato da un modello tariffario che combina quota fissa e componente variabile legata alla produzione di indifferenziato, incentivando comportamenti virtuosi e promuovendo una maggiore qualità della raccolta alla fonte.

L'attuale servizio di ritiro dei rifiuti con modalità "porta a porta" presso i Terminal sarà migliorato introducendo sistemi e nuove tecnologie digitali, con l'obiettivo di garantire un monitoraggio accurato e un tracciamento puntuale dei dati inerenti alla gestione dei rifiuti, ottimizzando l'intero processo operativo.

Inoltre, per quanto relativo al servizio di raccolta, trasporto e smaltimento, a decorrere dalla fine del 2025 è stato introdotto un sistema di monitoraggio per la rilevazione e il tracciamento delle attività connesse al servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani. L'obiettivo è di migliorare la qualità dei dati disponibili, garantire una supervisione più efficace delle operazioni e favorire una

gestione complessivamente più efficiente del servizio. Un ulteriore tema rilevante riguarda la gestione e il controllo delle isole ecologiche presenti nel sedime aeroportuale. Attraverso il rafforzamento dei presidi di controllo e l'introduzione di nuovi sistemi di monitoraggio digitale sarà possibile migliorare l'affidabilità del processo di conferimento dei rifiuti destinati alla raccolta differenziata e garantire il corretto stato di operatività delle strutture.

A presidio di questi processi operativi, ADR ha adottato un modello strutturato e formalizzato di gestione dei rifiuti, pienamente integrato nel Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001, che disciplina l'intero ciclo del rifiuto, dalla classificazione al conferimento finale. Tale impianto garantisce il rispetto della normativa vigente, la prevenzione delle contaminazioni ambientali e la tutela delle matrici suolo, acqua e aria, assicurando al contempo tracciabilità, trasparenza e controllo delle operazioni.

La politica di gestione dei rifiuti si estende all'intera catena del valore aeroportuale, coinvolgendo attivamente subconcessionari, operatori economici e fornitori. Attraverso contratti, requisiti tecnici e linee guida operative, ADR promuove un modello di responsabilità condivisa che orienta i soggetti terzi verso comportamenti coerenti con gli obiettivi di circolarità e miglioramento delle performance ambientali.

In questo quadro, la convenzione standard di subconcessione formalizza l'impegno di ADR nella prevenzione e riduzione dei rifiuti e nello sviluppo di sistemi integrati per il massimo recupero di risorse ed energia, prevenendo il coinvolgimento diretto dei subconcessionari in azioni di miglioramento e nel supporto ai percorsi di sostenibilità e certificazione degli spazi.

**E5-3; ESRS 2 MDR-T**

#### Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

In coerenza con la propria visione di sostenibilità e con l'approccio progressivamente circolare applicato alla gestione delle attività aeroportuali, ADR ha definito un sistema di obiettivi volto a ridurre in modo strutturale l'impatto ambientale associato alla produzione e gestione dei rifiuti, promuovendo al contempo un miglioramento continuo delle performance qualitative e quantitative

del sistema di raccolta.

In particolare, ADR ha individuato come proprio target ambizioso la riduzione dell'intensità dei rifiuti da gestione aeroportuale prodotti per passeggero presso l'aeroporto di Fiumicino, con un obiettivo di diminuzione del 10% rispetto ai livelli di riferimento del 2019. Tale indicatore rappresenta una metrica chiave per misurare l'efficienza del sistema di gestione dei rifiuti in relazione alla crescita della domanda di traffico, orientando le azioni verso un progressivo disaccoppiamento tra volumi di passeggeri e quantità di rifiuti generati.

Questo target si inserisce all'interno di un più ampio quadro di obiettivi strategici che mirano a rafforzare il modello di gestione circolare dei rifiuti aeroportuali, attraverso il progressivo incremento della raccolta differenziata, la riduzione della produzione di tutte le frazioni e soprattutto la promozione di comportamenti virtuosi da parte di passeggeri, operatori e subconcessionari.

**E5-2; ESRS 2 MDR-A**

#### Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Nel quadro della propria strategia di economia circolare applicata alle operations aeroportuali, ADR ha progressivamente rafforzato un insieme articolato di azioni volte a migliorare l'efficienza, la qualità e la sostenibilità della gestione dei rifiuti, intervenendo sia sulla prevenzione a monte sia sull'ottimizzazione dei processi di raccolta, trattamento e valorizzazione a valle.

#### Cestini "intelligenti"

Per affrontare in modo strutturale la sfida della corretta differenziazione dei rifiuti in un contesto complesso e multiculturale come quello aeroportuale, ADR ha sviluppato il sistema dei "cestini intelligenti" nel Terminal di Fiumicino insieme alla startup ReLearn/Nando. Il progetto è nato presso l'Innovation Hub del Terminal 1, per migliorare in modo strutturale la qualità della raccolta differenziata. I cestini intelligenti riconoscono in tempo reale il rifiuto da conferire grazie a sistemi di intelligenza artificiale e forniscono al passeggero un feedback visivo immediato sul corretto conferimento, favorendo comportamenti più consapevoli e riducendo la contaminazione delle frazioni riciclabili.

Oltre alla funzione educativa, il cestino intelligente monitora il livello di riempimento dei cestini, permette di ottimizzare i giri di svuotamento, migliora il decoro delle aree terminal e genera dati utili per analisi predittive e campagne di sensibilizzazione mirate.

Alla luce dei risultati positivi del pilota, ADR ha avviato l'adozione estesa del sistema su circa 30 postazioni nei terminal, integrandolo come elemento di supporto alla propria strategia di aeroporto circolare e come esempio applicativo di buone pratiche a livello europeo.

#### Beverini per il refill

ADR ha installato una rete di beverini per il refill delle borracce, che consente ai passeggeri di riempire gratuitamente le proprie bottiglie riutilizzabili, riducendo a monte la produzione di rifiuti in plastica monouso. Questa iniziativa rappresenta un'infrastruttura abilitante alla prevenzione dei rifiuti, integrando la sostenibilità con un servizio concreto percepito come utile e coerente con le aspettative di viaggiatori sempre più sensibili ai temi ambientali.

#### Collaborazione con subconcessionari commerciali

ADR sta portando avanti un confronto strutturato e una collaborazione continua con i partner commerciali presenti negli scali per promuovere congiuntamente soluzioni orientate alla massimizzazione della circolarità degli imballaggi, con particolare riferimento al comparto beverage e ai prodotti monouso. Questo dialogo favorisce l'adozione progressiva di packaging più sostenibili, privilegiando soluzioni monomateriale, riciclabili, leggere e con contenuto riciclato, contribuendo alla riduzione degli sprechi e all'ottimizzazione del ciclo di vita dei materiali.

#### Too Good To Go

Insieme ai punti vendita in aeroporto, in collaborazione con Too Good To Go, ADR promuove il recupero delle eccedenze alimentari generate dai punti vendita aeroportuali, trasformando un potenziale rifiuto in risorsa. Attraverso le "Surprise Bag", prodotti ancora perfettamente consumabili vengono offerti a prezzo ridotto ai passeggeri e agli operatori aeroportuali, riducendo la quantità di rifiuti organici e contribuendo alla mitigazione dell'impatto associato allo spreco alimentare.

#### Digitalizzazione dei processi e tracciabilità dei flussi di rifiuto

ADR sta progressivamente digitalizzando diverse fasi del ciclo di gestione dei rifiuti, con l'obiettivo di rendere più efficiente, trasparente e tracciabile l'intero processo, dalla produzione del rifiuto al suo avvio a recupero. L'evoluzione del sistema si basa sull'integrazione di tecnologie e strumenti digitali che permettono di migliorare la qualità dei dati disponibili, potenziare la capacità di monitoraggio e supportare decisioni più informate.

I suddetti strumenti sono concepiti per garantire un monitoraggio estremamente accurato e un tracciamento puntuale di tutte le informazioni pertinenti alla gestione dei rifiuti, avvalendosi di soluzioni tecnologiche avanzate e adeguatamente strutturate. Tali soluzioni sono finalizzate a supportare in maniera efficace ogni fase del processo operativo, contribuendo al suo miglioramento complessivo e alla piena ottimizzazione delle relative attività gestionali.

L'introduzione di soluzioni digitali consente una maggiore consapevolezza sulla tipologia e quantità dei rifiuti prodotti, una migliore accountability da parte dei diversi operatori coinvolti e una capacità più avanzata di individuare inefficienze, errori di conferimento o opportunità di recupero aggiuntive. La digitalizzazione favorisce inoltre l'allineamento dei comportamenti lungo la filiera aeroportuale, facilitando il confronto con i subconcessionari e la diffusione di pratiche più virtuose.

Questo percorso rappresenta un tassello centrale nella strategia di economia circolare di ADR, poiché permette di governare i flussi in modo più preciso, rafforzare la tracciabilità e orientare il sistema verso un uso più efficiente delle risorse e un incremento del recupero, riducendo al contempo gli impatti ambientali associati.

Informazioni inerenti ai rifiuti prodotti	UdM	2025								
		FCO			CIA			TOT		
		Non pericolosi	Pericolosi	Totale	Non pericolosi	Pericolosi	Totale	Non pericolosi	Pericolosi	Totale
Destinati ad altre operazioni di recupero	t	10.864,9	13,5	10.878,4	772,2	1,7	773,9	11.637,0	15,2	11.652,2
Destinati ad altre operazioni di smaltimento	t	1.238,6	150,2	1.388,8	2,9	-	2,9	1.241,5	150,2	1.391,7
<b>Totale</b>	<b>t</b>	<b>12.103,4</b>	<b>163,7</b>	<b>12.267,1</b>	<b>775,1</b>	<b>1,7</b>	<b>776,8</b>	<b>12.878,5</b>	<b>165,4</b>	<b>13.043,9</b>
% rifiuti non pericolosi destinati a recupero	%	<b>89,8%</b>			<b>99,6%</b>			<b>90,4%</b>		

#### Donazione liquidi ai varchi sicurezza

Un esempio concreto di integrazione tra economia circolare e responsabilità sociale è il progetto di donazione dei LAG (liquidi, aerosol, gel), che consente ai passeggeri, durante i controlli di sicurezza, di conferire in appositi contenitori i prodotti non ammessi a bordo, evitando che vengano trattati quindi come rifiuti. I beni raccolti vengono gestiti dalla Parrocchia dell'Aeroporto di Fiumicino e redistribuiti, tramite la rete Caritas, a persone e famiglie in difficoltà nei territori di Fiumicino e Ciampino, trasformando un vincolo normativo in un'opportunità di supporto concreto alla comunità.

Tra aprile e luglio 2025 sono stati recuperati oltre 20.000 prodotti; dopo una temporanea sospensione legata all'aggiornamento delle regole sui LAG non ammessi, l'iniziativa è stata riattivata su alcune linee a Fiumicino e nello scalo di Ciampino, con ulteriori centinaia di prodotti raccolti. Il progetto contribuisce alla riduzione degli sprechi, alla valorizzazione delle risorse e al rafforzamento del ruolo sociale dell'aeroporto nel territorio.

**E5-5; ESRS 2 MDR-M**

#### Flussi di risorse in uscita

ADR monitora le performance relative ai rifiuti attraverso KPI quali:

- quantità totale di rifiuti prodotti e quantità rifiuti prodotti per passeggero;
- percentuale di raccolta differenziata Terminal;
- quota avviata a recupero;
- quota a smaltimento.

I rifiuti presentati nella tabella seguente fanno riferimento ai quantitativi prodotti dalle operations aeroportuali regolari, che sommati ai quantitativi di rifiuti prodotti dalle attività infrastrutturali presentati alla sezione 6.2.3.1 Infrastrutture circolari, cubano una totalità di 50.291 ton di rifiuti.

## 6.2.4 TASSONOMIA UE

### Principali KPIs

**79%** Fatturato allineato

**73%** Investimenti allineati

**73%** Costi allineati

### 6.2.4.1 Introduzione alla Tassonomia Europea

La Tassonomia Europea, introdotta dal Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche "Tassonomia"), costituisce il sistema di classificazione definito dall'Unione Europea per identificare le attività economiche ambientalmente sostenibili. Tale quadro regolatorio nasce con l'obiettivo di indirizzare gli investimenti verso iniziative realmente in grado di contribuire alla transizione climatica ed energetica, favorendo al contempo il raggiungimento degli obiettivi dell'European Green Deal.

La Tassonomia mira a garantire **affidabilità, coerenza e comparabilità** delle informazioni sulla sostenibilità, rappresentando un riferimento strutturato a tutela degli investitori e a supporto delle imprese nel percorso verso modelli di business a basse emissioni. Il sistema contribuisce, inoltre, a ridurre il rischio di greenwashing, a mitigare la frammentazione del mercato e a colmare il divario negli investimenti necessari alla transizione.

Il Regolamento individua **sei obiettivi ambientali**:

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

Un'attività economica può essere classificata come "ecosostenibile" quando contribuisce in modo sostanziale ad almeno uno di questi obiettivi, **senza arrecare danni significativi agli altri (criteri Do No Significant Harm – DNSH) e nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia** previste dal Regolamento.

La sostenibilità rappresenta una delle **priorità strategiche**

**del Gruppo ADR.** L'integrazione dei principi ESG nel modello di business costituisce un elemento centrale del percorso di trasformazione volto a ridurre l'impatto ambientale delle attività e a contribuire attivamente alla lotta al cambiamento climatico.

In questo contesto, la Tassonomia rappresenta per ADR uno strumento essenziale di **trasparenza, indirizzo e valutazione**: consente di misurare in modo oggettivo la quota di attività allineate ai criteri europei, supportando un dialogo chiaro con gli stakeholder e guidando le decisioni di investimento.

Il Gruppo continua a monitorare con attenzione l'evoluzione normativa e gli orientamenti interpretativi della Commissione Europea e delle principali realtà aeroportuali europee, al fine di garantire un'applicazione rigorosa e aggiornata dei requisiti. In coerenza con tale approccio, ADR rendiconta annualmente la misura in cui le proprie attività risultano ammissibili o allineate alla Tassonomia, attraverso i tre indicatori economico finanziari previsti:

- **Fatturato** (Turnover KPI);
- **Spese in conto capitale** (CapEx KPI);
- **Spese operative** (OpEx KPI).

### 6.2.4.2 I principali risultati

Nel perimetro dell'obiettivo di **mitigazione del cambiamento climatico**, il Gruppo ADR presenta un elevato livello di allineamento alla Tassonomia UE. I risultati 2025 confermano la rilevanza delle attività considerate ecosostenibili all'interno del modello di business del Gruppo, riflettendo la coerenza tra strategia industriale, investimenti infrastrutturali e criteri regolatori europei.

In particolare:

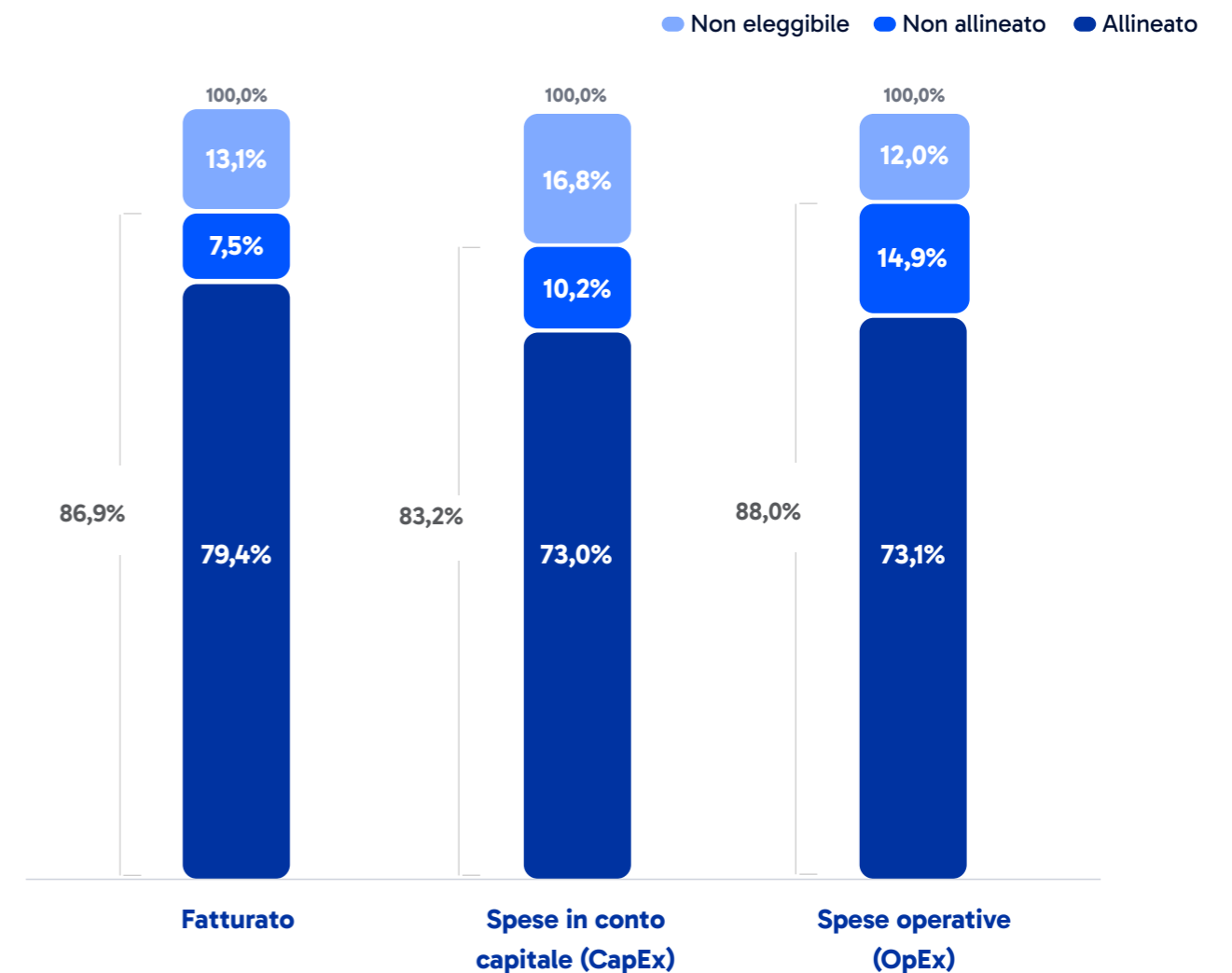
- **il 79,4% del fatturato, pari a 1.155.309 mila euro, è**

attribuibile ad attività allineate alla Tassonomia;

- **il 73,0% delle spese in conto capitale, pari a 246.222 mila euro**, riguarda investimenti riconducibili ad attività tassonomicamente allineate;
- **il 73,2% delle spese operative, pari a 67.126 mila euro**, risulta conforme ai criteri tecnici previsti per l'allineamento.

Questi indicatori rappresentano in modo sintetico il grado di integrazione della Tassonomia nelle attività del Gruppo e testimoniano l'impegno di ADR nel promuovere investimenti e processi operativi coerenti con gli obiettivi climatici europei.

### Sintesi dei risultati dei principali KPIs



### 6.2.4.3 Attività economiche ammissibili

Ai sensi del Regolamento UE 2020/852, un'attività economica è considerata **ammissibile** quando rientra negli ambiti descritti negli Allegati degli Atti Delegati della Tassonomia Europea, e rappresenta quindi il primo livello di analisi volto a identificare le attività potenzialmente in grado di contribuire agli obiettivi ambientali europei.

La **mappatura delle attività ammissibili**, originariamente

sviluppata per l'esercizio 2022, è stata successivamente aggiornata tenendo conto dell'evoluzione delle attività di business del Gruppo, nonché alla luce dei più recenti chiarimenti normativi e interpretativi pubblicati dalle autorità europee e dagli organismi settoriali. Tale aggiornamento ha permesso di raffinare il perimetro, garantendo una maggiore coerenza con l'attuale configurazione del business aeroportuale e con l'applicazione più recente del quadro regolatorio.

Con riferimento all'**Allegato I**, relativo all'obiettivo di *mitigazione del cambiamento climatico*, l'unico Atto Delegato risultante rilevante per il modello di business di ADR, il perimetro di ammissibilità comprende **18 attività economiche**. Tali attività coprono un perimetro articolato che include:

- la gestione dell'energia;
- la fornitura e il trattamento delle risorse idriche;
- la gestione dei rifiuti;

- le infrastrutture e i servizi di trasporto;
- la gestione e l'esercizio del patrimonio immobiliare aeroportuale.

Questo insieme di attività riflette la natura multisettoriale del business aeroportuale e rappresenta la base su cui vengono effettuate le successive verifiche di allineamento ai criteri tecnici della Tassonomia.

#### Lista delle attività economiche ammissibili e relativa descrizione delle attività svolte da ADR

Atto Delegato	Attività economiche	Descrizione delle attività svolte dal ADR
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Gestione dei sistemi di trasmissione e distribuzione che trasportano energia elettrica all'interno degli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	4.15 Distribuzione del teleriscaldamento/ teleraffrescamento	Gestione dell'infrastruttura per la distribuzione del teleriscaldamento e teleraffrescamento negli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	5.1 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	Gestione del sistema di raccolta, trattamento e fornitura di acqua potabile degli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	5.3 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	Gestione e trattamento del sistema di acque reflue degli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	5.5 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	Gestione del sistema di raccolta differenziata dei rifiuti connessi agli edifici di cui il Gruppo esercita la proprietà.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	Gestione del servizio di shuttle che collega l'aeroporto di Ciampino con servizi limitrofi allo scalo.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica	Gestione di dispositivi per la mobilità personale dei PRM (Passeggeri a ridotta mobilità) all'interno dell'aeroporto.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.5 Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	Gestione di mezzi commerciali leggeri per le operazioni aeroportuali.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	Sviluppo e gestione di infrastrutture ciclabili a collegamento dell'aeroporto di Fiumicino con le comunità locali circostanti.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	Gestione dell'infrastruttura adibita al trasporto su strada a zero emissioni di CO <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.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	Manutenzione e gestione dell'infrastruttura che consente la fornitura di energia elettrica e aria condizionata agli aeromobili in sosta dove le emissioni di CO <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> . Gestione e manutenzione dell'infrastruttura per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	Gestione di mezzi ed equipaggiamento per le operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo, con focus specifico per le attività di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM).
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	Attività di efficientamento energetico varie sui sedimi dei due aeroporti. Si tratta principalmente di acquisto e manutenzione di apparati per l'illuminazione ad elevata efficienza energetica.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	Installazione e manutenzione di tecnologie per la produzione e lo stoccaggio di energie rinnovabili, quali pannelli fotovoltaici e storage elettrici.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	7.7 Acquisto e proprietà di edifici	Esercizio della proprietà degli edifici in cui vengono svolte le varie attività di subconcessione e dei Terminal all'interno dei quali vengono svolte le varie attività aeronautiche di servizio ai passeggeri <sup>32</sup> .
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	8.1 Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	Gestione dell'infrastruttura CED (Centro elaborazione dati) nel sedime dell'aeroporto di Fiumicino.
Mitigazione dei Cambiamenti Climatici	8.2 Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra.	Acquisto e sviluppo di soluzioni hardware/software per il monitoraggio delle emissioni di CO <sub>2</sub> e per l'efficientamento energetico.
Transizione verso un' Economia Circolare	3.4 Manutenzione di strade e autostrade	Attività di manutenzione delle pavimentazioni orizzontali

<sup>32</sup> All'interno dell'attività 7.7 vengono allocati ricavi, investimenti e costi legati alle attività di subconcessione e alle attività aeronautiche riferite al flusso dei passeggeri all'interno dei Terminal, in accordo con il documento "ACI Interpretations of EU Taxonomy for airports", linea guida redatta e pubblicata da ACI Europe. Il documento tratta, tra le altre, la risposta della Commissione Europea (Notice C/2023/267) del 20 ottobre 2023, con riferimento alla FAQ n. 158.

#### 6.2.4.4 Attività economiche allineate

Un'attività economica è considerata allineata alla Tassonomia Europea quando soddisfa congiuntamente i seguenti criteri:

- **contributo sostanziale** al raggiungimento di uno o più obiettivi ambientali;
- **assenza di danni significativi agli altri obiettivi ambientali** (criteri Do No Significant Harm – DNSH);
- **rispetto delle garanzie minime di salvaguardia**, come definite dalle Linee Guida OCSE per le imprese multinazionali e in coerenza con i Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese, diritti umani e lavoro.

Partendo dal perimetro delle attività economiche ammissibili, ADR ha condotto **analisi specifiche** per verificare il livello di allineamento di ciascuna attività all'obiettivo di *mitigazione dei cambiamenti climatici*, secondo i requisiti stabiliti dal Regolamento e dagli Atti Delegati.

Per alcune attività — **5.1, 5.3, 6.5, 8.1, 8.2** (Mitigazione dei Cambiamenti Climatici) e **3.5** (Transizione verso un'Economia Circolare) — non è stato possibile completare la verifica di allineamento a causa dell'assenza o insufficienza dei dati necessari. Tali attività restano pertanto ammissibili, ma **non ancora valutabili** ai fini dell'allineamento.

#### 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. 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 teleraffrescamento come riportata nell'articolo 2 punto 41 della Direttiva 2012/27/UE<sup>33</sup>: "teleriscaldamento e teleraffrescamento efficienti, un sistema di teleriscaldamento o teleraffrescamento che usa per almeno il 50% energia rinnovabile, il 50% calore di scarto, il 75% calore cogenerato o il 50% una combinazione di tale energia e calore", e ne ha verificato l'applicabilità alle tecnologie adottate. Il sistema di teleriscaldamento/teleraffrescamento del Gruppo, utilizzando il 75% del calore cogenerato, si dimostra conforme alle richieste del criterio.

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

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

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

I veicoli adibiti al trasporto aeroportuale stradale, che connettono i Terminal alle aree limitrofe e ai parcheggi (navette o "shuttle"), appartengono alla categoria M2/M3, sono pertanto conformi alla più recente norma EURO VI, quindi viene soddisfatto il criterio di contributo sostanziale.

##### Attività 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica

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

##### Attività 6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica

Gli investimenti rendicontati sotto questa attività sono

<sup>33</sup> La Direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica è stata modificata e successivamente sostituita dalla Direttiva (UE) 2023/1791, che abroga la precedente normativa a partire dal 12 ottobre 2025. La nuova direttiva aggiorna anche i criteri per definire i sistemi di teleriscaldamento e teleraffrescamento efficienti (EDHC):

- fino al 31 dicembre 2027 restano applicabili i criteri originari della Direttiva 2012/27/UE;
- dal 1° gennaio 2028 entra in vigore un percorso progressivo con soglie crescenti di energia rinnovabile, calore di scarto e/o calore cogenerato ad alto rendimento, con orizzonte al 2050. Fonte: Articolo 26 della Direttiva (UE) 2023/1791.

finalizzati alla costruzione di ciclovie e infrastrutture per la mobilità ciclabile, risultano pertanto aderenti 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 macroaree di applicazione: veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> dello scarico pari a zero, infrastrutture per il trasporto su strada e trasporto pubblico urbano e suburbano. Poiché il Gruppo gestisce l'intera infrastruttura dedicata alla mobilità dei passeggeri all'interno e in parte all'esterno dell'aeroporto, come primo punto ha identificato una definizione chiara di trasporto pubblico, per poter procedere nelle analisi con la massima trasparenza. Sulla base delle valutazioni effettuate, si definisce trasporto pubblico urbano e suburbano il trasporto che prevede fermate fisse e orari prestabiliti.

A seguito di questa analisi, sono quindi considerati conformi al criterio:

- i veicoli non dedicati al trasporto pubblico come sopra definito, con emissioni di CO<sub>2</sub> dello scarico pari a zero;
- gli autobus in quanto rispettano il criterio a prescindere dalla tipologia di alimentazione.

Si sottolinea che nessuna delle infrastrutture prese in analisi è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.

#### Attività 6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

Sono ritenute allineate le zone di sosta degli aeromobili del terminal di Fiumicino adibite esclusivamente alla fornitura di energia elettrica e aria pre-condizionata. Inoltre, l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili, ed è quindi garantita la conformità al criterio di contributo sostanziale.

Non risultano conformi al criterio le aree di sosta aeromobili di Ciampino poiché si servono di GPU (ground power equipment) elettrici mobili per la ricarica dei veicoli aerei, e non sono presenti infrastrutture fisse dedicate.

Risultano, inoltre, aderenti al criterio l'infrastruttura e sovrastruttura dei terminal predisposta per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni, adibita al trasbordo di merci (Area Cargo City).

#### Attività 6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

Gli investimenti identificati come allineati sono relativi all'acquisto di mezzi ed equipaggiamento a zero emissioni dirette. Il criterio di vaglio tecnico risulta quindi verificato.

#### Attività 7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica

L'attività consiste nell'installazione e nella manutenzione di sorgenti luminose efficienti dal punto di vista energetico (LED). Risulta quindi verificato il criterio di vaglio tecnico.

#### Attività 7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili

L'attività consiste nell'installazione di sistemi solari fotovoltaici, unità di accumulo di energia elettrica e altri sistemi accessori. Il criterio di vaglio tecnico risulta dunque verificato.

#### Attività 7.7 Acquisto e proprietà di edifici

Con riferimento all'attività 7.7, il Gruppo ADR ha in primo luogo definito la data di costruzione degli immobili in analisi, per comprendere quale dei primi due punti alternativi del criterio di contributo sostanziale applicare. Nel rispetto di quanto indicato dalla Commissione Europea nelle FAQs pubblicate a dicembre 2022, per l'applicazione del criterio si intende come data di costruzione la data di ricezione del permesso di costruzione dell'immobile (FAQ n.143). Sulla base delle considerazioni di cui sopra, gli edifici oggetto dell'analisi risultano appartenenti alle categorie "edifici costruiti prima del 31 dicembre 2020".

Successivamente, è stata svolta un'analisi per determinare quali edifici rientrassero nel primo 15% del parco immobiliare nazionale in termini di fabbisogno di energia primaria operativo.

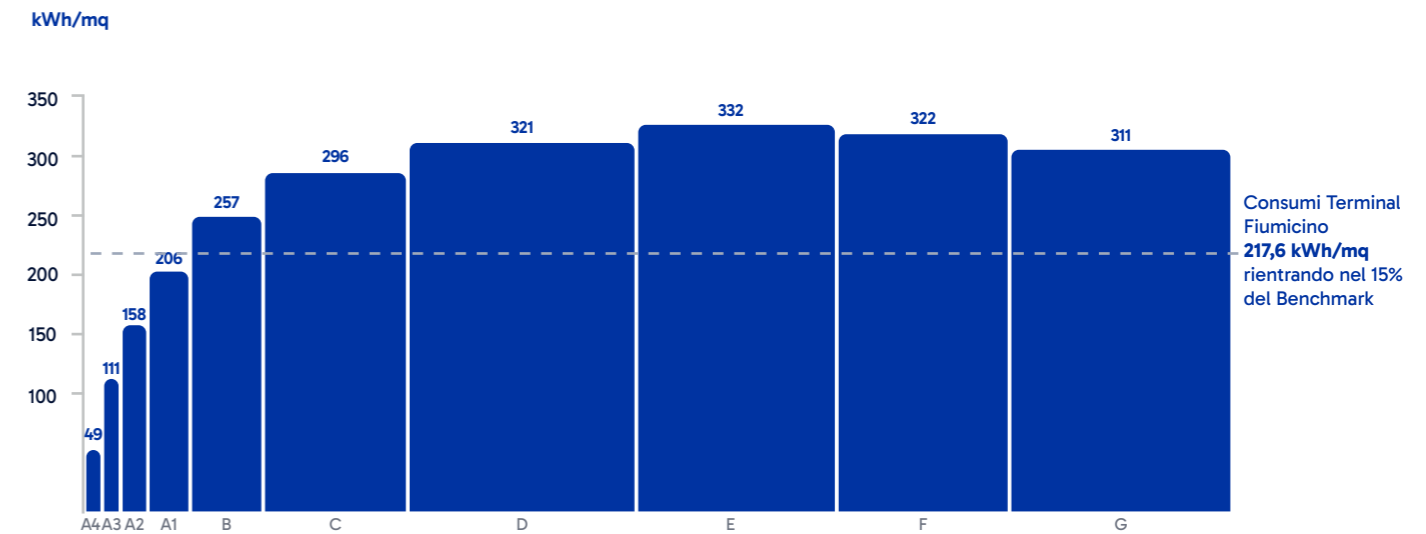
Con riferimento ai dati disponibili relativi ai consumi medi nazionali degli edifici certificati con APE

all'interno del Sistema Informativo sugli Attestati di Prestazione Energetica (SIAPE) predisposto da ENEA (<https://siape.enea.it/>), sono stati analizzati i dati di circa 1 milione di 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 256,7 kWh/mq come soglia per la verifica di allineamento. Sulla base di questa soglia, sono sta-

ti comparati i consumi energetici per metro quadro consuntivi degli edifici del Gruppo.

Dalle analisi condotte, il Terminal di Fiumicino, che risulta il più rilevante in termini di peso delle attività ammissibili, è considerato conforme al criterio in quanto rientra nella soglia identificata con un consumo per metro quadro pari a 217,8 kWh/mq.

#### Distribuzione APE edifici non residenziali ITALIA



Fonte: dati ENEA aggiornati a dicembre 2025

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino, nel corso del 2025 sono state rilasciate le certificazioni APE per i due terminal, di classe A4 per il terminal di aviazione generale e di classe B per il terminal di aviazione commerciale. Il criterio risulta superato per entrambi i terminal, anche per aviazione commerciale in quanto i consumi

per area risultano inferiori al 15% del parco immobiliare italiano (139,2 kWh/mq).

Per quanto riguarda invece le considerazioni sul resto del parco immobiliare di ADR, si sono enucleati ai fini di questa analisi anche gli edifici:

#### Edifici ADR

Edificio	Consumo per area	Allineamento
Cargo City	102,8 kWh/mq	Si
Torre Uffici 1	145,8 kWh/mq	Si
Torre Uffici 2	357,3 kWh/mq	No

Infine, con riferimento al terzo requisito "Nel caso di un edificio non residenziale di grandi dimensioni [...] esso è gestito in modo efficiente attraverso il monitoraggio e la valutazione della prestazione energetica", il Gruppo

adotta un sistema di monitoraggio e valutazione della prestazione energetica, che permette quotidianamente la gestione energetica efficiente degli edifici del parco immobiliare.

**Criteria 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.

A partire dal 2023, il Gruppo ADR ha sviluppato una metodologia strutturata di **Climate Change Risk Analysis (CCRA)**, pienamente coerente con le principali best practice internazionali — tra cui le linee guida ICAO e la norma **ISO 14091** ("Adaptation to climate change – Guidelines on vulnerability, impacts and risk assessment"). Tale metodologia è integrata all'interno dell'**Enterprise Risk Model (ERM)** del Gruppo e consente di identificare e valutare in modo sistematico sia i rischi climatici fisici sia i rischi di transizione che possono influenzare gli asset e le attività operative degli scali.

L'approccio adottato da ADR permette non solo di comprendere l'esposizione ai diversi rischi climatici, ma anche di sviluppare **strategie di adattamento e resilienza**, utili a definire misure di mitigazione nel breve, medio e lungo periodo, contribuendo alla costruzione di un piano di adattamento pienamente coerente con la strategia di sostenibilità del Gruppo.

La metodologia di CCRA si articola nelle seguenti fasi principali:

- **Modellizzazione climatica dei rischi fisici:** attraverso l'analisi dei dati climatici storici e delle proiezioni future, vengono modellati i pericoli climatici rilevanti su differenti orizzonti temporali e in tre scenari climatici (ottimistico – SSP1 2.6, intermedio – SSP2 4.5, e pessimistico – SSP5 8.5). L'identificazione dei climate hazard è svolta in coerenza con la Tassonomia UE.
- **Analisi degli impatti:** vengono valutati i potenziali

effetti dei rischi climatici sugli asset e sul contesto operativo, integrando analisi di esposizione, trend futuri e valutazioni dei rischi di transizione.

- **Valutazione della resilienza:** l'integrazione dei dati climatici, delle vulnerabilità e delle caratteristiche delle infrastrutture e delle procedure operative consente di determinare la capacità degli asset e dell'organizzazione di resistere, assorbire e adattarsi ai cambiamenti climatici.
- **Definizione del piano di adattamento:** qualora necessario, vengono individuate misure di mitigazione articolate nel breve, medio e lungo termine, insieme alle opportunità correlate all'adattamento.

Sulla base di questa metodologia, ADR ha già definito un **piano di adattamento per l'aeroporto di Fiumicino (FCO)**, finalizzato a ridurre l'impatto dei rischi fisici e a rafforzare la resilienza delle infrastrutture strategiche.

Nel corso del 2025, le analisi sono state ulteriormente ampliate attraverso:

1. l'aggiornamento della modellazione climatica, con la revisione dello scenario ottimistico e l'introduzione di un nuovo scenario intermedio tra SSP2 4.5 e quello pessimistico;
2. un approfondimento dedicato al pericolo climatico "Venti" (variazione del regime dei venti e fenomeni tornadici);
3. l'estensione dell'analisi di vulnerabilità a **due nuovi asset:** impianti fotovoltaici di FCO e depositi di jet fuel dello scalo;
4. la definizione del **piano di adattamento per l'aeroporto di Ciampino (CIA)**.

Questi approfondimenti consentono al Gruppo di disporre di una visione sempre più completa dei potenziali rischi climatici e delle misure necessarie per mitigarli, a supporto del rispetto dei criteri DNSH e del continuo rafforzamento della resilienza delle infrastrutture aeroportuali.

Maggiori informazioni su questa analisi possono essere trovate nelle sezioni 3 e 6.2.1 del presente documento.

Il Gruppo si impegna, per i futuri periodi di rendicontazione, a consolidare analisi e arricchire i piani di mitigazione degli impatti dei rischi climatici identificati.

**Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine**

Il criterio DNSH è stato verificato con riferimento alle attività 4.15, 6.13, 6.15, 6.17 e 6.20.

Il Gruppo ADR ha effettuato una Valutazione d'impatto ambientale (VIA) conformemente alle Direttive UE sui siti di Ciampino e Fiumicino, entrambe previste in correlazione con i piani di sviluppo aeroportuali. La valutazione effettuata ha preso in considerazione anche i rischi e la gestione dei corpi idrici e dell'impatto ambientale in materia di protezione della biodiversità e degli ecosistemi.

Le attività svolte dal Gruppo sono ritenute sufficienti per la verifica di conformità del criterio DNSH.

**Transizione verso un'economia circolare****Attività 4.9, 4.15**

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

**Attività 5.5**

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

**Attività 6.3**

Sia nella fase di utilizzo che a fine vita dei veicoli vengono rispettate le gerarchie dei rifiuti e recuperati i rifiuti secondo la normativa vigente.

**Attività 6.13, 6.15, 6.17 e 6.20**

Poiché le attività 6.15, 6.17 e 6.20 non prevedono la presenza di rifiuti da costruzione e demolizione, il criterio DNSH relativo all'obiettivo di Transizione verso un'economia circolare si ritiene non applicabile.

Per l'attività 6.13 la totalità dei rifiuti recuperabili è preparata per il recupero. Vengono inoltre rispettate le vigenti normative in ambito di gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione.

Per l'attività 6.14 risulta non applicabile in quanto le attività svolte da ADR non si configurano nella gestione diretta delle infrastrutture ferroviarie, ma solamente di attività ancillari per facilitare lo sviluppo dell'intermodalità treno-aereo, quali banchi check-in e sistemi informatici a supporto.

**Prevenzione e riduzione dell'inquinamento****Attività 4.9**

Il criterio DNSH sull'inquinamento relativo all'attività 4.9 fa specifico riferimento alle linee ad alta tensione fuori terra e richiede che non vengano utilizzati policlorobifenili. Poiché l'infrastruttura gestita dal Gruppo ADR per la trasmissione e distribuzione di energia elettrica presenta esclusivamente linee sottoterra, il criterio risulta non applicabile. Inoltre, non essendo utilizzati policlorobifenili, il criterio si ritiene verificato.

**Attività 4.15**

Parte dell'impiantistica accessoria utilizzata dal Gruppo risulta essere antecedente, in termini di installazione, al periodo di applicazione della direttiva 2009/125/CE al netto degli impianti di cogenerazione base. Durante il processo di acquisto viene tenuta in considerazione la presenza di migliori tecnologie disponibili sul mercato per tutti i nuovi impianti. A valle delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che l'impiantistica sia conforme alle richieste e che le scelte per nuove tecnologie siano allineate a quanto richiesto dal criterio.

**Attività 6.13, 6.15, 6.17 e 6.20**

Per le attività relative al settore dei trasporti, vengono adottate misure per la mitigazione di rumore e vibrazioni, se necessario. Inoltre, essendo adottate anche misure per la riduzione del rumore, delle vibrazioni e delle polveri durante i lavori di manutenzione, il criterio si ritiene verificato.

**Attività 7.3**

Trattandosi solo di apparecchiature per l'illuminazione efficiente (LED), il criterio risulta non applicabile.

**Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi**

Le attività 4.9, 4.15, 6.13, 6.15, 6.17 presentano il criterio DNSH

che fa riferimento all'Appendice D, pertanto è stata svolta un'analisi di verifica trasversale. Si faccia riferimento a quanto riportato nel criterio relativo all'uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine sopra presentato.

Inoltre, per l'attività 6.15 sono stati verificati i piani per i servizi di manutenzione della vegetazione e per il diserbo stradale, che prevedono misure di gestione delle specie invasive e la salvaguardia di eventuale fauna selvatica sui siti, che rispettano quanto richiesto dalla seconda parte del criterio.

#### **Garanzie minime di salvaguardia**

Il Gruppo ADR ha verificato il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sociale, con particolare riferimento all'allineamento dei propri processi alle Linee guida dell'OCSE per le imprese multinazionali, ai Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e alla Carta Internazionale dei diritti umani.

La verifica della propria compliance rispetto ai temi relativi a diritti umani e diritti dei lavoratori, corruzione, tassazione e concorrenza leale, è da intendersi come applicabile a tutte le attività economiche di ADR. L'analisi è stata condotta considerando l'adeguatezza dei processi del Gruppo nell'identificare e prevenire possibili impatti negativi sulle diverse aree, di seguito descritte, considerando anche l'eventuale efficacia di azioni di mitigazione.

#### Rispetto dei diritti umani (inclusi i diritti dei lavoratori)

In linea con i Principi relativi ai Diritti Umani del Global Compact delle Nazioni Unite a cui aderisce, ADR si impegna a promuovere e rispettare i diritti umani e ad assicurarsi di non essere complice in eventuali abusi.

ADR considera il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sulla base dell'applicazione del Codice Etico, delle Policy Anticorruzione e di altri processi in essere in tutta la propria catena del valore.

Nello specifico:

- il Codice Etico riconosce come imprescindibile il rispetto delle tematiche connesse alla sostenibilità ed ai diritti umani sia da parte delle società controllate sia delle controparti;
- sono previsti esplicitamente nei capitolati d'appalto l'accettazione del Codice Etico nei contratti con i fornitori e l'impegno dei fornitori ad applicare le linee guida nei rapporti con altri subfornitori;

- è stata promulgata nel corso del 2022 una specifica Policy sui Diritti Umani che mira ad aumentare la consapevolezza e garantire il rispetto dei diritti umani nell'ambito della sfera del Gruppo ADR e della sua catena del valore. A tal fine si intende integrare un modello di due diligence che permetta di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani in maniera più puntuale. All'interno di questo quadro, si rammenta che sul sito [www.adr.it](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;
- sono stati definiti, per la tutela dei diritti umani sugli ambiti di operatività dell'organizzazione (dipendenti sul luogo di lavoro, catena di fornitura/terze parti), il Framework operativo di riferimento, la Governance e il processo di Due Diligence, quest'ultimo con l'obiettivo di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani. La Due Diligence sui diritti umani prevede i seguenti elementi:
  - identificazione e valutazione dei rischi potenziali e della maturità dei presidi esistenti;
  - identificazione e implementazione di misure per prevenire, porre fine, mitigare gli impatti;
- è stato avviato nel 2022 un programma di valutazione e qualifica dei propri fornitori attivi che include parametri ESG e nello specifico il tema dei diritti umani.

#### Anticorruzione

Il Gruppo ha adottato politiche, sistemi di gestione, misure e programmi per garantire l'etica e la conformità nella lotta alla corruzione, con riferimento principale alla Policy Anticorruzione, al Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 e al Codice Etico. Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione 6.4.1 del presente documento per quanto concerne la gestione interna della tematica e per la verifica dei criteri anticorruzione verso i fornitori.

#### Tassazione

Il Gruppo ADR, che aderisce ad un regime di adempimento

collaborativo, svolge le proprie attività aziendali in maniera conforme alle leggi ed ai regolamenti in materia fiscale, aderendo al regime fiscale di adempimento collaborativo. La Strategia Fiscale del Gruppo ADR, approvata nel 2019, definisce gli obiettivi ed i principi adottati nella gestione della fiscalità ed è finalizzato all'implementazione di un sistema di controllo interno del rischio fiscale (Tax Control Framework), che sia pienamente rispondente agli standard internazionali, condivisi in seno all'OCSE e fatti propri dall'Amministrazione Finanziaria italiana.

#### Competizione leale

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

Infine, si segnala che ADR non è stata condannata per violazione del diritto del lavoro o dei diritti umani, corruzione e tassazione e non è stata coinvolta in alcun caso trattato da un National Contact Point (NCP) dell'OCSE, né è stata interrogata dal Business and Human Rights Resource Center (BHRR).

#### Esposizione ad armi controverse

ADR, per propria natura di business, non è coinvolta in nessuna fase delle sue attività nella produzione o vendita di armi controverse.

### **6.2.4.5 Processo di calcolo degli indicatori e informazioni di contesto**

#### **Fatturato**

Il fatturato ammissibile o allineato alla Tassonomia è determinato come quota del **fatturato netto del Gruppo** riconducibile a prodotti e servizi associati ad attività economiche ammissibili o allineate (numeratore), rapportata al **fatturato netto consolidato 2025** (denominatore). Quest'ultimo comprende ricavi da gestione aeroportuale, ricavi per servizi di costruzione e altri ricavi operativi. Il calcolo è effettuato sulla base del **Conto Economico Consolidato 2025**, in conformità con lo IAS 1.82(a).

Il numeratore del KPI Fatturato è composto dai ricavi netti collegati alle attività classificate come ammissibili o allineate. Quando possibile, ogni attività economica è stata collegata direttamente alle relative voci di ricavo, così da garantire **trasparenza, coerenza metodologica ed evitare doppi conteggi**.

In alcune circostanze non è stato possibile effettuare una riconduzione puntuale e si è pertanto ricorso a **stime prudenziali**, adottando un approccio conservativo. In particolare:

- **Attività 6.15 – Infrastrutture di parcheggio:** la quota di fatturato allineata è stata stimata in base alla percentuale di stalli dotati di infrastrutture di ricarica sul totale degli stalli;
  - **Attività 6.17 – Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio:** sono state considerate esclusivamente le piazzole che forniscono energia elettrica e aria condizionata agli aeromobili in sosta;
  - **Attività 7.7 – Acquisto e proprietà di edifici:** la quota di fatturato allineata è stata stimata rapportando i metri quadri degli edifici allineati ai metri quadri complessivi del patrimonio immobiliare e dello scalo.
- In coerenza con il documento "**ACI Interpretations of EU Taxonomy for airports**", e con l'interpretazione della **FAQ 158** della Commissione Europea (Notice C/2023/267 del 20 ottobre 2023), per l'attività 7.7 sono stati considerati ammissibili i ricavi generati **all'interno dei Terminal**, senza distinzione tra componenti aeronautiche e non aeronautiche. Pertanto, risultano inclusi:
- **i Ricavi da gestione aeroportuale:**
    - *aviation: 656,1 milioni di euro (allineati per il 100%);*
    - *non aviation: 276,4 milioni di euro (allineati per il 92,3%);*
  - **i Ricavi per servizi di costruzione:** 204,1 milioni di euro (allineati per il 92,9%), limitatamente alla parte riferita alle attività svolte all'interno del Terminal.

Il perimetro si basa sui principi di **indivisibilità delle attività** e sull'evidenza che tutti i ricavi inclusi sono connessi alla gestione del Terminal in concessione. Per ulteriori informazioni contestuali sulla variazione dei KPI, si rinvia alla sezione **5.2** del presente documento.

### Spese in conto capitale (CapEx)

Il KPI CapEx misura la quota di **spese in conto capitale** connesse ad attività ammissibili o allineate (numeratore), rapportata alla totalità degli **incrementi degli attivi materiali e immateriali** dell'esercizio (denominatore).

Il denominatore include gli incrementi agli attivi materiali e immateriali prima di ammortamenti, svalutazioni e rivalutazioni, oltre agli incrementi derivanti da aggregazioni aziendali.

La quota di CapEx ammissibile/allineata comprende:

- investimenti relativi ad attivi o processi associati ad attività economiche ammissibili/allineate;
- investimenti relativi all'acquisto di prodotti rientranti in attività ammissibili o a misure che consentono di ridurre le emissioni o migliorare le performance energetiche del Gruppo.

La riconduzione tra attività economiche e investimenti è stata effettuata utilizzando il **database consolidato CapEx al 31.12.2025**, applicando dove necessario gli stessi criteri prudenziali adottati per il KPI Fatturato.

Per ulteriori informazioni sulle variazioni dei KPI tra esercizi, si rinvia alla sezione **5.3**.

### Spese operative (OpEx)

Le spese operative allineate alla Tassonomia (OpEx) sono calcolate come rapporto tra:

- **numeratore:** costi ammissibili/allineati non capitalizzati relativi a:
  - ricerca e sviluppo,
  - ristrutturazione degli edifici,
  - affitti a breve termine,
  - manutenzione e riparazione,
  - altre spese dirette per la manutenzione di immobili, impianti e macchinari;
- **denominatore:** totale delle spese operative riferite alle medesime categorie.

I dati derivano dal **Conto Economico Consolidato 2025**, in coerenza con lo IAS 1.82(a).

Sono state considerate ammissibili/allineate unicamente le spese operative direttamente riconducibili alle attività tassonomicamente rilevanti. Le approssimazioni prudenziali adottate riprendono l'approccio metodologico seguito per il KPI Fatturato.

La maggior parte delle spese operative considerate riguarda

**manutenzione e riparazione**, mentre nel 2024 non sono stati sostenuti costi per ricerca e sviluppo, ristrutturazione edilizia o locazioni a breve termine, in linea con la natura delle attività del Gruppo.

La variazione del KPI rispetto all'anno precedente è imputabile **esclusivamente alla natura dei costi sostenuti nel 2025**, poiché il perimetro delle attività eleggibili è rimasto invariato.

#### Scomposizione quantitativa del numeratore allineato del KPI OpEx

Tipologia di spesa	OpEx (€/000)
Manutenzione e riparazione	31.309
Altre spese dirette connesse alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari	35.817
<b>Totale</b>	<b>67.126</b>

### 6.2.4.6 Sviluppi futuri

Le attività attualmente non incluse nell'analisi risultano non contemplate dalla Tassonomia UE; tuttavia, il relativo perimetro regolatorio è in costante evoluzione e potrebbe ampliarsi nei prossimi periodi di rendicontazione. Per questo motivo il Gruppo ADR monitora con continuità gli aggiornamenti normativi e gli orientamenti interpretativi che saranno progressivamente introdotti, al fine di mantenere un allineamento pieno e tempestivo al quadro europeo.

Parallelamente, il Gruppo è impegnato nel **rafforzamento dei processi interni di riconciliazione** tra attività economiche e voci contabili. L'obiettivo è garantire una classificazione puntuale e una rendicontazione analitica di ricavi, investimenti e costi operativi, assicurando la massima trasparenza nella determinazione dei KPI previsti dalla normativa.

Infine, il Gruppo continuerà a **integrare e ampliare le analisi relative ai criteri di allineamento**, con l'obiettivo di disporre di tutte le informazioni necessarie per verificare la conformità dei requisiti per ciascuna attività economica e, ove necessario, approfondire la valutazione lungo l'intera catena del valore. Tale percorso consentirà di aumentare progressivamente la copertura delle attività analizzate e di elevare ulteriormente la qualità e la completezza della disclosure futura.

## 6.3 Informazioni di carattere sociale

### 6.3.1 FORZA LAVORO PROPRIA

#### 6.3.1.1 Salute e sicurezza sul lavoro

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S1-1; ESRS 2 MDR-P

#### Politiche relative alla forza lavoro propria

Il Gruppo ADR adotta un approccio integrato per garantire la massima sicurezza nelle operazioni aeroportuali e nella tutela della salute sul lavoro, così come riportato nella Politica Integrata dei sistemi di Gestione, la quale si applica a tutta la forza lavoro propria. Il Gruppo si impegna a ridurre i rischi legati alle attività, attraverso il coinvolgimento e la formazione del personale, la progettazione di infrastrutture sicure e la collaborazione di fornitori che abbracciano l'impegno di ADR sui temi della sicurezza. ADR, infatti, promuove standard elevati di sicurezza per passeggeri e lavoratori, assicurando continuità anche in caso di emergenze. Il rispetto delle normative vigenti e il dialogo con enti di controllo completano l'impegno verso un ambiente lavorativo sicuro e inclusivo.

L'impegno del Gruppo ADR sulle tematiche di prevenzione dei rischi di infortuni e malattie professionali è stato ulteriormente rafforzato dall'inserimento dell'Indice di Frequenza Infortuni in tutti gli indicatori di performance del sistema di gestione salute e sicurezza sul lavoro. Continua la riduzione degli infortuni sul lavoro rispetto agli anni precedenti grazie alle iniziative di miglioramento attuate, tra cui:

- interviste ai lavoratori infortunati (33 interviste effettuate al 31/12/2025);
- attività di sensibilizzazione e coinvolgimento dei lavoratori, quali i Safety Walk;
- attività formative/addestrative, oltre a quelle obbligatorie, su movimentazione manuale dei carichi, rischio aggressione, rischio chimico;
- iniziative relative al Protocollo d'Intesa ADR/INAIL/

OO.SS.;

- automazione di alcuni processi, quali le sedie motorizzate per l'assistenza ai PRM, i carrelli servoassistiti per il giro rifiuti;
- progetti di sviluppo della cultura della sicurezza quali "Cascading Vision Health & Safety", "Behavior Based Safety – BBS" e "Leadership Team".
- avviato un sistema di incentivazione sulle performance di Health&Safety con premiazioni mensili di Safety Champions e semestrali di Best Safety Team.

S1-2

#### Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Il coinvolgimento dei lavoratori sugli aspetti di salute e sicurezza è avvenuto sia attraverso i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), con i quali sono stati effettuati numerosi sopralluoghi in campo e riunioni di consultazione, incluse le riunioni periodiche (ex. art. 35 Dlgs 81/08) con tutti i datori di lavoro delle società del Gruppo ADR, sia attraverso iniziative di coinvolgimento diretto dei lavoratori quali le interviste ai lavoratori infortunati (33 interviste effettuate al 31/12/2025). Le suddette attività di coinvolgimento dei lavoratori sono state coordinate dall'area Health, Safety & Environment attraverso una pianificazione dettagliata delle singole attività. Le risultanze sia dei sopralluoghi in campo che delle riunioni di consultazione, sono state registrate in appositi verbali inviati successivamente ai rispettivi datori di lavoro. Le azioni di miglioramento definite a seguito delle suddette attività sono state gestite nell'ambito della gestione delle non conformità/anomalie salute e sicurezza sul lavoro.

S1-3

#### Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

ADR ha implementato un sistema di segnalazioni che consente ai lavoratori di sollevare eventuali preoccupazioni, così da porre rimedio ad eventuali impatti negativi sulla loro salute e sicurezza. Maggiori informazioni sono

riportate alla sezione 6.4.1.

S1-4; ESRS 2 MDR-A

**Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni**

Relativamente alla valutazione dei rischi, nel 2025 è stata integrata la valutazione dei rischi derivanti da molestie nei luoghi di lavoro. Inoltre, sono state effettuate le attività di monitoraggio dell'amianto e del rischio da radioprotezione.

In merito al piano di iniziative sullo sviluppo culturale, è proseguito il progetto "Leadership in Health & Safety" con l'attività di cascading della Vision H&S su tutti i lavoratori del Gruppo ADR. Inoltre, è stato avviato il progetto "Health & Safety Leadership Team", nell'ambito del quale è stato definito un Protocollo Comportamentale H&S e sono stati identificati e formati 50 Health & Safety Agent con il compito di effettuare osservazioni comportamentali sui lavoratori finalizzate al rafforzamento della cultura H&S. Nell'ambito del Protocollo d'intesa tra la ADR, INAIL e le segreterie nazionali delle OO.SS., nel corso del 2025 sono state effettuate le seguenti specifiche iniziative volte alla riduzione degli eventi infortunistici e delle malattie professionali ed allo sviluppo della cultura della prevenzione:

- proseguimento del progetto relativo alla riproduzione di realtà virtuali mediante scanner; nello specifico sarà riprodotto virtualmente un Pozzetto 400 Hz al fine di effettuare un'attività formativa/addestrativa sul personale che opera in tale ambiente lavorativo;
- avvio dello studio sul processo di ricarica delle sedie Skyway per l'assistenza ai PRM.

Relativamente al sistema aeroportuale, sono proseguiti gli incontri del Comitato OH&S dell'Aeroporto di Fiumicino (incontro periodico con i full handler) allo scopo di analizzare l'andamento degli indicatori infortunistici e valutare la necessità di attivare azioni/iniziativa di miglioramento condivise, il cui esito viene monitorato costantemente attraverso verifiche e sopralluoghi in campo e rendicontato nell'ambito dello stesso comitato. Al fine di aumentare la sensibilità e la consapevolezza sui

temi di salute e sicurezza dell'intero sistema aeroportuale, l'11 dicembre 2025 è stato organizzato un seminario sul rischio da sovraccarico biomeccanico dell'apparato muscolo-scheletrico nelle attività aeroportuali; al seminario, tenuto dal Servizio di Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (S.Pre.S.A.L.) della ASL Roma 3 e dal Laboratorio di Ergonomia e Fisiologia dell'INAIL, hanno partecipato i lavoratori del Gruppo ADR e gli altri operatori aeroportuali (appaltatori, handler, subconcessionari, etc.).

## Metriche e obiettivi

S1-5; ESRS 2 MDR-T

### Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Nell'ambito della salute e sicurezza sul lavoro, l'obiettivo 2025 riguardava l'indice di frequenza infortuni (IF), con un target fissato a 10,2. Il risultato effettivo raggiunto è stato di 9,6.

Per il futuro, ADR si impegna a migliorare la sicurezza sul lavoro dimezzando il tasso di frequenza degli infortuni (rispetto al 2019) e portando il LTIFR a meno di 9 entro il 2030.

S1-14; ESRS 2 MDR-M

### Metriche di salute e sicurezza

A livello infortunistico, al 31 dicembre 2025 si sono registrati 128 eventi di infortunio di cui 65 infortuni sul lavoro con nesso causale con l'attività lavorativa (eventi lesivi dovuti a causa violenta in occasione di lavoro), 15 infortuni sul lavoro non riconosciuti da INAIL e/o senza un nesso causale con l'attività lavorativa e 48 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro-casa). L'indice di frequenza infortuni (IF) al 31 dicembre 2025 è di 9,6. Inoltre, al 31 dicembre 2025, le giornate perse a causa di infortuni sul lavoro risultano circa 1.320.

## Salute e Sicurezza sul lavoro

Lavoratori dipendenti	UdM	2025	2024	2023
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza	%	100	100	100
Numero di infortuni sul lavoro	n.	65	68	86
<i>di cui per infortuni in itinere</i>	n.	48	66	46
Numero di decessi	n.	0	1	0
<i>dovuti a lesioni</i>	n.	0	1	0
<i>dovuti a malattie connesse al lavoro</i>	n.	0	0	0
<b>Tasso di infortunio sul lavoro<sup>34</sup></b>	<b>indice</b>	<b>9,6</b>	<b>10,2</b>	<b>13,9</b>
Numero di malattie connesse al lavoro	n.	0	3	0
Numero di giornate perdute <sup>35</sup> a causa di lesioni e decessi sul lavoro dovuti a infortuni sul lavoro, malattie connesse al lavoro e decessi a seguito di malattie	n.	1.320	8.990	1.998
Numero di ore lavorate	n.	6.792.658	6.658.079	6.185.729

### 6.3.1.2 Valorizzazione, inclusione e benessere del personale

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S1-1; ESRS 2 MDR-P

#### Politiche relative alla forza lavoro propria

Il codice Etico del Gruppo Mundys riporta i principi valoriali del Gruppo, inclusa ADR.

Il documento detta i principi guida nei rapporti con le persone ed in particolare sui temi del rispetto dei diritti umani, la salvaguardia della salute e sicurezza delle persone, la valorizzazione delle persone e la promozione della tutela della diversità a contrasto di ogni forma di discriminazione. Nel 2022 è stata approvata la Policy Human Rights, la cui responsabilità di attuazione, come le altre policy, è la prima Linea di riporto al vertice aziendale, che definisce il framework di riferimento per il Gruppo ADR con lo scopo di aumentare la consapevolezza e garantire il rispetto dei diritti umani nell'ambito della sfera del Gruppo ADR e della sua catena del valore. A tal fine sono stati definiti, per la tutela dei diritti umani sugli ambiti di operatività dell'organizzazione (dipendenti sul luogo di lavoro, catena di fornitura/terze parti), il Framework operativo di riferimento, la Governance e il processo di Due Diligence, quest'ultimo con l'obiettivo di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani.

La Due Diligence sui diritti umani prevede i seguenti elementi:

- identificazione e valutazione dei rischi potenziali e della maturità dei presidi esistenti;
- identificazione e implementazione di misure per prevenire, porre fine, mitigare gli impatti;
- monitoraggio per:
  - verificare la corretta attuazione delle politiche in materia di diritti umani;
  - monitorare l'adeguatezza ed efficacia dei presidi implementati atti a mitigare i rischi in materia di diritti umani;
- reporting delle modalità e misure con cui l'organizzazione affronta o intende affrontare gli impatti negativi sui diritti umani;
- sistema di regole e meccanismi per garantire a terzi, interessati da una violazione dei diritti umani, misure di rimedio del danno eventualmente cagionato dalla Società.

La Policy in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione (DE&I) di ADR promuove una cultura aziendale che valorizza la diversità come fondamento dell'uguaglianza e dell'inclusione. L'obiettivo è garantire pari opportunità e rispetto per tutti, eliminando discriminazioni legate a genere, etnia, religione, orientamento sessuale, età, disabilità e opinioni personali. La Policy prevede iniziative di sensibilizzazione, monitoraggio e controllo, con il coinvolgimento del Top Management e l'istituzione di un Organismo di Monitoraggio.

<sup>34</sup> Ai fini del calcolo del tasso di infortunio sul lavoro è stata adottata la seguente metodologia: (n. infortuni sul lavoro con nesso causale con l'attività lavorativa / ore lavorate) x 1.000.000.

<sup>35</sup> Il dato del 2024 include 7.500 giornate, parametro INAIL standard per i decessi.

Tra le azioni chiave, si sottolineano l'integrazione dei principi DE&I nei processi aziendali, l'uso di indicatori specifici per misurare i progressi e la creazione di un ambiente di lavoro che tutela dignità, espressione e benessere personale. ADR adotta il rispetto dei diritti fondamentali, come l'uguaglianza, la libertà di espressione, l'equilibrio vita-lavoro e l'accesso all'istruzione continua, favorendo l'inclusione attraverso leadership sostenibile e dialogo aperto.

In caso di violazioni, è attivo un sistema di segnalazione e sanzioni. La Policy contribuisce al Sistema di Gestione della Parità di Genere, promuovendo un ambiente equo e inclusivo per tutti i dipendenti e stakeholder.

S1-2

#### Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Nel Gruppo ADR, il coinvolgimento e la partecipazione dei lavoratori ai processi aziendali si realizzano attraverso un sistema consolidato di Relazioni Industriali, basato sul ruolo centrale e inclusivo del CCNL del Trasporto Aereo e sul valore generato dal dialogo negoziale.

Nel corso del 2025, il confronto tra le società del Gruppo ADR e le Parti Sociali ha riguardato vari temi a supporto del business aziendale, che hanno richiesto un costante equilibrio tra le diverse esigenze e aspettative dei lavoratori coinvolti.

In questa prospettiva si evidenziano le seguenti intese ed accordi relativi a:

- rinnovo parte generale e parte specifica del CCNL Trasporto Aereo che ha definito nuove disposizioni contrattuali, rendendo il contratto di lavoro più attuale e in linea con le trasformazioni del mercato, rafforzando il nostro modello aziendale e l'impegno del Gruppo verso una crescita solida e attenta al sostegno sociale. Tra gli aspetti più rilevanti del rinnovo: adeguamenti salariali e riconoscimento di Una Tantum, valorizzazione della presenza attraverso voci variabili contrattuali, iniziative di sostegno sociale (protocolli per la prevenzione dei rischi di aggressione al personale aeroportuale, supporto per le donne vittime di violenza di genere, formazione e riqualificazione del personale relativamente alla

sicurezza sul lavoro, promozione forme flessibili di impiego a favore dell'equilibrio vita-lavoro, nuovi parametri di sostenibilità sociale ed economica nella valorizzazione del premio di risultato);

- la stabilizzazione di 243 unità (personale operativo con contratto a termine) programmata nel corso del 2026;
- il riconoscimento del Premio di Risultato a fronte dei risultati realizzati nell'anno 2024, nonché l'aggiornamento del parametro di qualità relativo al Premio di Risultato 2025 in relazione alla significativa crescita del valore della qualità del servizio riconosciuta da ACI;
- l'attivazione di un'iniziativa rivolta a tutti i dipendenti del Gruppo ADR, in linea con il percorso di sviluppo delle misure di welfare aziendale, quale riconoscimento del contributo fornito al raggiungimento dei risultati aziendali, che prevede l'erogazione di un premio, destinato a divenire strutturale a fronte dell'effettivo conseguimento annuale degli obiettivi aziendali;
- revisione degli assetti di inquadramento di alcuni ruoli operativi di ADR Security, in coerenza con l'evoluzione dell'organizzazione e della qualificazione professionale di tali mansioni;
- la definizione di aspetti operativi e di tematiche connesse al potenziamento e allo sviluppo del personale di ADR Assistance e del settore Manutenzione Termica;
- l'accrescimento del livello professionale del personale dipendente, anche attraverso accordi per la formazione finanziata.

S1-3

#### Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

ADR, dal 2021, adotta la Policy "Gestione delle Segnalazioni", per disciplinare il processo di ricezione e gestione delle segnalazioni.

La Policy prevede un Sistema di Gestione delle Segnalazioni che disciplina le modalità di:

- gestione delle segnalazioni per le società del Gruppo, tramite la presenza di specifici canali, su cui è possibile segnalare anche in forma anonima (es.

piattaforma informatica accessibile sul sito internet di ADR, posta elettronica, posta ordinaria) e un Team Segnalazioni dedicato;

- previsione di meccanismi comuni ad intercettare e gestire eventuali conflitti di interesse nel processo di gestione delle segnalazioni.

Il Team segnalazioni, supportato da un Coordinatore:

- effettua per ogni segnalazione un'indagine finalizzata a valutare la veridicità della segnalazione;
- definisce e attiva al momento opportuno i flussi di comunicazione e reporting verso gli Organi del Gruppo ADR;
- fornisce riscontro sul seguito al Segnalante entro tre mesi dalla data dell'avviso di ricevimento della relativa segnalazione;
- esamina i risultati dell'accertamento e, ove opportuno, demanda la definizione dei provvedimenti alle funzioni competenti, in funzione della specificità dei singoli casi;
- chiude la segnalazione classificandola come "Inerente" o "Non inerente". Qualora la segnalazione venisse classificata come "Inerente" a sua volta sarà classificata come "Fondata" o "Non Fondata" e "Con Azioni" e "Senza Azioni";
- su base semestrale attiva i flussi di reporting verso gli organi di controllo.

Il Gruppo ADR, nel rispetto della legge, vieta e sanziona ogni forma di ritorsione o di discriminazione nei confronti di chiunque abbia effettuato una segnalazione e tutela il Segnalato, che non verrà sanzionato disciplinarmente in mancanza di riscontri oggettivi circa la violazione segnalata.

ADR, inoltre, promuove i canali di segnalazione tramite dei corsi di formazioni obbligatori e presidia il miglioramento continuo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Nel 2025 la Policy è stata aggiornata modificandone in parte il contenuto e le modalità di segnalazione, prevedendo:

- l'eliminazione del canale di posta elettronica (e di quello postale), mantenendo come canale di segnalazione la Piattaforma e la possibilità di incontro di-

retto con il Team Segnalazioni;

- l'introduzione della regolamentazione delle cc.dd. Segnalazioni Rilevanti riferibili ad ADR o una società del Gruppo ADR avente ad oggetto fatti potenzialmente idonei a generare significativi impatti (e.g. danni reputazionali e/o economico-finanziari) per Mundys o per il Gruppo Mundys, quali casi di frode, corruzione e violazione dei diritti umani, che dovranno essere comunicate alla stessa e potranno essere gestite in autonomia dalla Capogruppo;
- semplificazione degli aspetti operativi di funzionamento del Team Segnalazioni e conseguente previsione di una regolamentazione autonoma da parte del Team Segnalazioni per la disciplina di tali aspetti.

S1-4; ESRS 2 MDR-A

#### Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

Nel corso del 2025, ADR ha proseguito con impegno le iniziative di Employer Branding, consolidando la propria presenza sul territorio e rafforzando il dialogo con il mondo accademico e scolastico per promuovere la conoscenza del settore e creare opportunità concrete per i giovani, rafforzando il legame tra formazione e mondo del lavoro.

Le principali attività svolte sono state:

- partecipazione a Career Days e ad eventi dedicati, con l'obiettivo di presentare le attività aziendali, i progetti in corso e le opportunità di inserimento all'interno del Gruppo;
- Company Tour presso l'aeroporto di Fiumicino, che hanno permesso a numerosi studenti di vivere un'esperienza diretta della quotidianità lavorativa in un contesto infrastrutturale e impiantistico complesso. Durante le visite, gli studenti hanno potuto conoscere gli impianti e incontrare le linee operative;
- progetti di Orientamento e Formazione che hanno portato ad ospitare, presso ADR Infrastrutture, anche nel 2025, gli studenti dell'Istituto Tecnico Commerciale e Geometri Paolo Toscanelli, situato nel territorio limitrofo all'aeroporto di Fiumicino.

## Crescita e sviluppo del personale

Nel corso del 2025, in coerenza con le direttrici strategiche definite dalla People Strategy, il Gruppo ADR ha consolidato e ampliato il proprio impegno nello sviluppo delle competenze del capitale umano, avviando nuove iniziative e proseguendo progetti già in essere. Queste azioni, mirate a valorizzare il potenziale individuale e collettivo, testimoniano la volontà dell'organizzazione di promuovere un contesto lavorativo fondato su crescita, innovazione e inclusione, elementi chiave per la competitività e la sostenibilità aziendale.

In risposta ai bisogni emersi dall'Engagement Survey e per rafforzare la prossimità con i dipendenti, sono stati organizzati momenti di ascolto e confronto, tra cui sessioni "Open Door" a cui hanno partecipato 459 persone, dedicate ai temi collegati alle dimensioni della survey che hanno evidenziato le principali aree di miglioramento, e "Focus Group" a cui hanno partecipato 260 persone, con l'obiettivo di raccogliere esigenze e aspettative e tradurle in azioni concrete.

Nell'ambito del talent management del Gruppo ADR, è proseguito il "Greenfield Program", il percorso di sviluppo rivolto ai talenti neolaureati. Questo programma intende strutturare il loro percorso di crescita professionale per i primi anni in azienda, prevedendo anche step di avanzamento contrattuali e retributivi definiti nel tempo. Include piani formativi sulle "soft skill" differenziati per anno e finalizzati a far evolvere le competenze di leadership, con sessioni di valutazione del potenziale all'inizio, a metà e a fine percorso. Nell'ambito di tale programma è stata progettata la terza edizione del "Managerial Path" (edizioni del 4° e 5° anno del Greenfield), che mira a sviluppare il potenziale di alcuni giovani talenti con un orientamento alla crescita manageriale.

È proseguita la prima edizione del Talent Building Program, il percorso di sviluppo biennale progettato per i middle manager di ADR, con l'obiettivo di affinare le loro competenze e conoscenze necessarie per affrontare le sfide future in ruoli di crescente complessità. Il programma coinvolge 40 manager dell'organizzazione, ciascuno con livelli di esperienza diversi, in un viaggio di crescita professionale e personale, attraverso sessioni di training dedicate a consolidare competenze specialistiche di ruolo, la conoscenza della Business Strategy, i fondamentali del Business Management e le competenze

di Leadership. In particolare, nel corso dell'anno è stato erogato il modulo di "Business Management", realizzato in partnership con Luiss Business School, con l'obiettivo di rafforzare le competenze di general management dei nostri manager. I contenuti formativi sono stati progettati per sviluppare capacità di pensiero strategico, analisi di bilancio, finanza e controllo, orientamento al dato e all'intelligenza artificiale, oltre a tematiche di Sostenibilità, Change Management e stili di leadership.

Parallelamente, per sostenere il percorso di cambiamento culturale e affrontare le nuove sfide di business, è stato avviato e completato il processo di revisione del modello di Leadership (ADR Leadership Competency Model). Il progetto ha coinvolto il Leadership Team e un campione rappresentativo di ruoli e funzioni di tutte le società del Gruppo, con l'obiettivo di co-progettare un modello di competenze vicino alle esigenze di tutti i dipendenti. Il nuovo modello è orientato allo sviluppo personale e alla diffusione di una cultura basata su autoconsapevolezza e autosviluppo, a beneficio dell'intera organizzazione.

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

- percorsi di individual executive coaching per supportare i manager a fronteggiare le nuove sfide e/o migliorare l'efficace interpretazione del ruolo assegnato;
- percorsi di live & digital coaching attraverso la Talent Development Platform, uno strumento innovativo che permette non solo di tenere sessioni live da remoto, ma anche di effettuare un assessment online delle competenze, costruire un piano di sviluppo individuale focalizzato sulle aree di miglioramento personali, e ricevere ogni settimana risorse di approfondimento per stimolare anche la responsabilità individuale sul proprio autosviluppo;
- inoltre, è stato avviato un progetto pilota di Mentoring per alcuni manager dell'azienda, utilizzando una piattaforma innovativa che ha permesso loro di confrontarsi con manager - coach di altri settori e aziende, favorendo lo scambio di best practice ed il confronto con altre realtà organizzative.

Nel 2025 è stata avviata una nuova edizione del Performance Management, con la valutazione di Competenze

e Risultati di 1.159 risorse, con l'obiettivo di:

- rafforzare la cultura del feedback, creando una maggiore consapevolezza nelle persone sul valore del proprio contributo e attivando un confronto strutturato, aperto e trasparente tra responsabile e collaboratore, finalizzato alla definizione di un piano di sviluppo/miglioramento;
- responsabilizzare ciascun people manager alla restituzione di un feedback efficace e diretto;
- sviluppare le competenze del Leadership Competency Model ADR per diffondere un nuovo stile di leadership inclusiva, sostenibile ed innovativa.

Per confermare il costante impegno del Gruppo nello sviluppo della leadership e delle competenze manageriali, in parallelo, per i People Manager del Gruppo ADR è stato avviato un processo di 180° Feedback, distinto dal Performance Management. A tale iniziativa hanno partecipato 172 People Manager di tutte le società del Gruppo, con l'obiettivo di ricevere un feedback strutturato sulla competenza "Lead & Develop People" da parte del loro Responsabile e dei loro collaboratori. Questo percorso ha permesso di definire azioni di sviluppo per i people manager legate alla strutturazione della delega, della condivisione di un feedback orientato allo sviluppo, e alla comunicazione diretta e trasparente.

## Formazione e Sviluppo Competenze

Nel corso del 2025 ADR ha consolidato il proprio impegno nella formazione, investendo in iniziative strategiche volte a rafforzare competenze chiave per la competitività, la sostenibilità e l'innovazione. Le azioni formative hanno seguito cinque driver principali:

### 1. Rinforzo della Leadership

È stato avviato il programma Leading Shadow Leadership, dedicato ai Responsabili Operativi di tutte le famiglie professionali. L'obiettivo è stato uniformare lo stile di leadership e rafforzare le competenze manageriali per migliorare il rapporto capo-collaboratore e il benessere organizzativo, coinvolgendo circa 180 coordinatori operativi. Il percorso si è articolato in sessioni esperienziali outdoor sui temi della leadership e in incontri di Shadow Coaching on field individuali, che hanno consentito feedback immedia-

ti e la definizione di piani di azione per consolidare comportamenti efficaci nell'esercizio del ruolo.

### 2. Sostenibilità e Cultura Ambientale

A dicembre si è concluso il programma formativo volto a creare consapevolezza sull'adozione e lo sviluppo del piano strategico di sostenibilità, quale direttrice di sviluppo di ADR. Il progetto ha coinvolto tutta la popolazione aziendale attraverso quattro pillar:

- talk di approfondimento per il Senior Management sui trend e il posizionamento delle aziende e istituzioni;
- incontri di approfondimento su verticali ESG, con interventi condotti da esperti ADR e testimonial esterni;
- laboratori per il Middle Management, organizzati in gruppi di lavoro per favorire il confronto e generare nuove idee;
- Sustainability Escape Room per tutto il gruppo ADR, finalizzate a generare engagement sui temi della sostenibilità.

Garantito il mantenimento delle certificazioni Envision SP, consolidando competenze tecniche in ambito sostenibilità e formazione ambientale di I Livello.

### 3. Upskilling Linguistico

È proseguito il potenziamento delle competenze linguistiche attraverso piattaforme digitali interattive e lezioni one-to-one con docenti madrelingua. In particolare, il Talent Building Program – Business English ha garantito percorsi personalizzati costruiti ad hoc sulle esigenze dei giovani talenti, favorendo l'internazionalizzazione delle competenze e migliorare la capacità di comunicare in contesti globali.

### 4. Sviluppo manageriale e competenze trasversali

Sono stati confermati i programmi rolling dedicati ai Nuovi Manager ADR, pensati per accompagnare la transizione verso ruoli di responsabilità. Inoltre, in risposta alle evidenze emerse dall'Engagement Survey, è stato progettato Leading High Performance, un percorso che stimola l'accountability nello sviluppo professionale attraverso un Digital Learning Path fruibile in auto-sviluppo e un modulo di

self-awareness volto a rafforzare il benessere personale e professionale. Parallelamente, è proseguita la formazione sulle competenze trasversali e tecniche specialistiche, indispensabili per garantire aggiornamento e mantenimento delle skill. Tra queste, percorsi dedicati al Public Speaking per i Manager ADR.

## 5. Competenze Tecnologiche e Digitali

Nel 2025, ADR ha avviato la formazione sull'Intelligenza Artificiale, in linea con la nuova Policy aziendale. L'obiettivo è stato sviluppare una cultura digitale consapevole e preparare l'organizzazione alla trasformazione AI-driven. Il percorso ha previsto:

- programmi Executive per il Leadership Team come INSEAD, Stanford e MIT focalizzati su AI Business Transformation e sull'impatto strategico dell'AI nei modelli di business;
- coinvolgimento di key player aziendali in moduli avanzati per comprendere applicazioni concrete dell'AI nei processi operativi e decisionali;
- formazione sui Fondamentals dell'AI per professional, con corsi erogati da Google AI Trainers, orientati all'uso consapevole e responsabile delle tecnologie AI.

Parallelamente, ADR ha continuato a investire in competenze digitali e tecniche attraverso corsi su piattaforme Autodesk Construction Cloud per progetti BIM e moduli specialistici per la progettazione e manutenzione degli impianti.

## Diversity, Equity & Inclusion

Nel 2025, ADR ha continuato ad investire nella realizzazione del Piano Strategico Diversity, Equity & Inclusion (DE&I) finalizzato alla valorizzazione ed inclusione delle diversità esistenti nell'ambiente di lavoro.

Ad integrazione delle attività di Onboarding già in essere, è stato strutturato un processo di sensibilizzazione sui temi DE&I per i nuovi assunti a cui, dopo l'ingresso in azienda, viene inviata un package contenente le policy DE&I e Diritti Umani, i corsi di sensibilizzazione sulla DE&I, l'informativa sul Piano Strategico DE&I, nonché un test dinamico che, attraverso la restituzione di un Report Individuale, consente di prendere consapevolezza dei propri bias. Ai neoassunti, inoltre, viene chiesto di

sottoscrivere formalmente il loro impegno al rispetto dei principi contenuti nelle policy.

Nel corso del 2025, è stato ampliato l'impegno verso un ambiente di lavoro più equo e rispettoso attraverso una serie di iniziative trasversali. La prima, il progetto "Linguaggio del Rispetto" con l'obiettivo di favorire un linguaggio più chiaro, rispettoso e consapevole, come leva essenziale per migliorare relazioni, collaborazione e inclusione. Il Progetto è partito con ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture ed è stato esteso a ADR Security e ADR Assistance, coinvolgendo una parte significativa della popolazione aziendale, circa 500 persone tra cui molte risorse delle Operations. Il Progetto parte con l'invio di un questionario anonimo per raccogliere eventuali comportamenti e bias impliciti, finalizzato alla contestualizzazione del percorso formativo e da workshop dedicati alla sensibilizzazione sulle forme di aggressione verbale e non, utilizzando la tecnica teatrale. Alla fine delle sessioni è prevista anche la consegna di una card con le best practice comportamentali.

In linea con la strategia DE&I, ADR ha messo in campo azioni di sensibilizzazione sui temi dell'integrazione intergenerazionale, la parità di genere e la genitorialità. Nel 2025, infatti, è stata nuovamente confermata, per il terzo anno consecutivo, la Certificazione UNI/PDR 125:2022 riconosciuta alle singole società del Gruppo ADR coinvolte nel processo di certificazione. Questo riconoscimento consolida il percorso intrapreso negli anni precedenti e rafforza l'attenzione verso l'equità di genere intesa come pari opportunità di accesso alla crescita professionale. È stato avviato, altresì, "CrossGenerations", il progetto dedicato all'integrazione intergenerazionale, volto a rafforzare la collaborazione tra colleghi appartenenti a generazioni diverse. Il percorso ha previsto tre workshop "Un linguaggio comune", centrati sulla comprensione reciproca e sulla valorizzazione delle differenze generazionali. Altre iniziative sono previste per il prossimo anno. Queste attività sono orientate a costruire una cultura intergenerazionale capace di trasformare la diversità di esperienze in un fattore di integrazione e collaborazione nei team.

A completamento del quadro, continua il lavoro dell'Em-

ployee Resource Group (ERG), il gruppo permanente composto da colleghi provenienti da diverse funzioni aziendali. L'ERG, dedicato alla creazione di un ambiente inclusivo, è a partire dal 2025, un gruppo autonomo rispetto alla funzione organizzativa "People Development & DE&I". Attraverso modalità innovative, l'ERG ascolta i colleghi e ne rileva i bisogni in termini di miglioramento della cultura e del benessere organizzativo, suggerendo eventuali iniziative di comunicazione, sensibilizzazione e formazione.

## Metriche e obiettivi

S1-5; ESRS 2 MDR-T

### Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

La People Strategy di ADR sostiene lo sviluppo del business attraverso innovazione, sostenibilità, inclusione e

customer experience. Promuove nuovi modelli organizzativi e decisionali basati su dati analitici, interpretati in chiave strategica. Punta a una leadership diffusa e inclusiva, valorizzando talenti e diversità, cercando di migliorare l'engagement e il work-life balance. Favorisce sicurezza, prevenzione, innovazione e digital transformation, con un focus su flessibilità, collaborazione e competenze chiave per il futuro. La centralità delle persone, l'ascolto continuo e la valorizzazione del contributo individuale sono i pilastri per il successo strategico.

ADR mira a migliorare la parità di genere, raggiungendo il 36% di donne in posizioni manageriali entro il 2030 ed eliminando il divario retributivo tra i generi (in un range di tolleranza del +/- 5%).

Per quel che riguarda la formazione, invece, ADR si impegna a fornire ai propri dipendenti in media 24 ore di formazione all'anno entro il 2030.

S1-6; ESRS 2 MDR-M

### Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

#### Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

Anno	Genere	UdM	Lazio	Altre regioni	Totale
2024	Donna <sup>36</sup>	%	40,8	0	40,8
	Uomo <sup>37</sup>	%	59,2	0	59,2
	Altro	%	-	-	-
	<b>Totale</b>	<b>%</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>100</b>
2025	Donna <sup>38</sup>	%	41,5	0,1	41,6
	Uomo <sup>39</sup>	%	58,3	0,1	58,4
	Altro	%	-	-	-
	<b>Totale</b>	<b>%</b>	<b>99,8</b>	<b>0,2</b>	<b>100</b>

#### Caratteristiche dei lavoratori

Numero	UdM	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<b>Totale</b>	<b>n.</b>	<b>2.596</b>	<b>1.849</b>	<b>4.445</b>	<b>2.492</b>	<b>1.721</b>	<b>4.213</b>	<b>2.445</b>	<b>1.647</b>	<b>4.092</b>
A tempo indeterminato	n.	2.250	1.458	3.708	2.164	1.359	3.523	2.135	1.296	3.431
A tempo determinato	n.	346	391	737	328	362	690	310	351	661
Full-time	n.	1.965	901	2.866	1.899	807	2.706	1.880	760	2.640
Part-time	n.	631	948	1.579	593	914	1.507	565	887	1.452

<sup>36</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: totale organico donna al 31/12/25/totale organico puntuale al 31/12/25.

<sup>37</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: totale organico uomo al 31/12/25/ totale organico puntuale al 31/12/25.

<sup>38</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: totale organico donna al 31/12/25/totale organico puntuale al 31/12/25.

<sup>39</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: totale organico uomo al 31/12/25/totale organico puntuale al 31/12/25.

S1-7; ESRS 2 MDR-M

**Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa**

*Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa*

	UdM	2025	2024
Lavoratori autonomi	n.	1	0
Lavoratori messi a disposizione da altre imprese che esercitano principalmente attività di ricerca, selezione e fornitura del personale	n. <sup>40</sup>	1,7	1,2

*Caratteristiche dei lavoratori dipendenti che hanno cessato il rapporto di lavoro con l'impresa*

	UdM	2025	2024	2023
Totale dipendenti che hanno lasciato l'impresa	n.	113	110	89
% Tasso di avvicendamento	%	3,1	3,1	2,6

S1-8; ESRS 2 MDR-M

**Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale**

*Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale*

	UdM	2025	2024	2023
% su lavoratori al 31/12	%	100	100	100

S1-9; ESRS 2 MDR-M

**Metriche della diversità**

*Metriche della diversità - Personale per qualifica e genere*

Distribuzione	UdM	2025		2024		2023	
		Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
Dirigenti	n.	45	22	46	18	49	15
Quadri	n.	256	134	236	128	230	117
<b>Totale</b>	<b>n.</b>	<b>301</b>	<b>156</b>	<b>282</b>	<b>146</b>	<b>279</b>	<b>132</b>
Dirigenti & Quadri	%	65,9	34,1	65,9	34,1	67,9	32,1

*Metriche della diversità - Personale per classi d'età*

Distribuzione	UdM	2025	2024	2023
Meno di 30 anni	%	10,9	10,1	8,3
Tra 30 e 50 anni	%	56,7	58,0	60,4
Oltre 50 anni	%	32,4	31,9	31,3
<b>Totale</b>	<b>%</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>40</sup> Dato FTE (Full Time Equivalent)

S1-10; ESRS 2 MDR-M

**Salari adeguati**

L'applicazione dei CCNL di riferimento garantisce che i salari di tutto il personale dipendente siano adeguati rispetto ai parametri di riferimento applicabili.

S1-11; ESRS 2 MDR-M

**Protezione sociale**

ADR pone il benessere e l'engagement delle persone al centro della propria strategia, sviluppando un sistema integrato di Welfare e People Care in grado di rispondere concretamente ai bisogni individuali e familiari. Le iniziative, definite attraverso survey e analisi dei fabbisogni, si articolano in quattro macroaree principali che abbracciano salute, benessere, supporto alla famiglia ed equilibrio vita-lavoro.

In ottica di conciliazione vita-lavoro, segnaliamo che attraverso il Bando #RiParto, il Gruppo ADR ha reso disponibili una serie di iniziative volte a valorizzare la maternità e facilitare il rein-

serimento in azienda delle madri dopo un evento così lieto e importante come l'ingresso in famiglia di un figlio, naturale o adottivo. Il **Progetto "#ADRforMOMMY"** è stato realizzato con il contributo della Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le Politiche della Famiglia - CUP J11D22002410008 - ed è partito a maggio. Sono destinatarie dell'iniziativa tutte le neomamme CTI operaie, impiegate, quadri e dirigenti di tutte le aziende del Gruppo ADR.

Inoltre, sono stati potenziati i momenti volti a rafforzare l'engagement e il coinvolgimento delle aree operative attraverso iniziative mirate (Ambassador e People Care Corner), il tutto per promuovere sempre di più un approccio orientato alla vicinanza e all'attenzione alle persone. ADR si impegna così a migliorare il benessere individuale e collettivo e a promuovere un migliore bilanciamento tra vita e lavoro, offrendo risposte concrete alle esigenze dei propri dipendenti e rafforzando senso di appartenenza e coinvolgimento.

*Sistema integrato di Welfare e People Care*

<p><b>ADR HEALTH</b> Iniziative dedicate alla prevenzione e promozione della salute</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polizza sanitaria</li> <li>• Polizza infortuni e vita</li> <li>• Servizio di telemedicina h24</li> <li>• Nutrizionista</li> <li>• Race for the cure</li> <li>• Supporto psicologico</li> <li>• Campagna di prevenzione senologica, endocrinologica e dermatologica</li> <li>• Campagna di prevenzione dei disturbi uditivi</li> <li>• Campagna di vaccinazione antinfluenzale</li> <li>• Check up gratuiti</li> <li>• Benessere del sonno: percorsi con esperti dedicati</li> <li>• Corsi di BLSD sulle tecniche di primo soccorso</li> </ul>
<p><b>ADR WELLBEING</b> Programmi per migliorare il benessere e per mantenersi in forma</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corporate gym – ADR Fitness Freaks</li> <li>• Convenzioni con palestre (circuito Fitprime)</li> <li>• Riflessologia plantare</li> <li>• Face training</li> <li>• Video su corretti stili di vita: alimentazione, postura, sport e benessere</li> <li>• Incontri di yoga in azienda</li> <li>• Osteopatia: workshop in presenza, video-corsi e trattamenti gratuiti</li> <li>• Corsi di difesa personale: Krav Maga</li> </ul>
<p><b>ADR FAMILY</b> Soluzioni per la famiglia e per la cura-assistenza dei propri cari</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polo dell'infanzia aziendale «Baby Gate»</li> <li>• Iniziative extra scolastiche Baby Gate (cene take away e baby parking)</li> <li>• Convenzione con asili</li> <li>• ADR Camp: contributi ai soggiorni estivi per i figli</li> <li>• Borse di studio per i figli laureati più meritevoli</li> <li>• Piattaforma servizi di: baby-sitting, assistenza anziani, supporto domestico, pet-sitting</li> <li>• Sportello di orientamento per caregiver</li> <li>• #ADRforMOMMY: servizi per agevolare le neomamme nel rientro al lavoro dopo la maternità</li> </ul>
<p><b>ADR FACILITIES</b> Strumenti per migliorare l'equilibrio tra vita privata e lavoro ed iniziative a sostegno del reddito</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evoluzione dello smart working</li> <li>• Amazon Locker</li> <li>• Pacco dono natalizio</li> <li>• Convenzioni acquisto e noleggio auto</li> <li>• Convenzioni acquisti attraverso il portale Corporate Benefit</li> <li>• Convenzione Luiss Business School</li> <li>• Convenzione Enjoy</li> <li>• Momenti musicali presso Auditorium Santa Cecilia</li> <li>• Servizio di lunch box delivery presso sede aziendale</li> <li>• Convenzioni con istituti di credito</li> <li>• Convenzioni viaggi</li> <li>• Corsi di guida sicura auto e moto</li> <li>• Corsi di teatro</li> <li>• Convenzioni con scuola di vela</li> <li>• Corsi d'inglese</li> <li>• Convenzione Easy Parking</li> <li>• Convenzione per wine tour experience e tempo libero</li> <li>• Convenzioni con il Dog Relais aziendale</li> <li>• Convenzione e-sim Airalo</li> </ul>

S1-12; ESRS 2 MDR-M

**Persone con Disabilità***Persone appartenenti alle categorie previste dalla legge 68/1999*

UdM	2025	2024	2023
Persone appartenenti alle categorie previste dalla legge 68/1999 <sup>41</sup>	2,1	1,8	1,8

S1-13; ESRS 2 MDR-M

**Metriche di formazione e sviluppo delle competenze***Ore di formazione medie per genere*

UdM	2025			2024			2023		
	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donna
n.	24,4	26,6	21,3	26,2	27,2	24,8	25,4	26,4	23,9

*% Dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni*

UdM	2025	2024
Uomini <sup>42</sup>	21,9%	22,4%
Donne <sup>43</sup>	13,8%	13,6%
<b>Totale</b>	<b>35,7%</b>	<b>36%</b>

S1-15; ESRS 2 MDR-M

**Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata***Congedi di maternità, paternità e parentali*

UdM	2025	2024		
			Uomini	Donne
Dipendenti aventi diritto al congedo per motivi familiari <sup>44</sup>	100	100	100	100
Dipendenti che hanno usufruito dei congedi per motivi familiari <sup>45</sup>	12,6	21,3	13	21

S1-16; ESRS 2 MDR-M

**Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)****Divario retributivo di genere tra i dipendenti**

Nel corso degli ultimi anni, il Gruppo ADR sta affrontando e monitorando il tema del divario retributivo di genere, riconoscendo questo indicatore come uno dei

KPI fondamentali a supporto di una crescita sostenibile e inclusiva nel tempo. In particolare, nel corso del 2025 è proseguita l'attività di analisi e di monitoraggio dei dati relativi alle retribuzioni medie tra uomini e donne all'interno del Gruppo con l'obiettivo, da un lato, di lavorare sul costante miglioramento dell'indicatore e, dall'altro, di definire una roadmap di medio lungo pe-

<sup>41</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione % è stata adottata la seguente metodologia: persone appartenenti alle categorie previste dalla legge 68/1999 /totale organico puntuale al 31/12/25.<sup>42</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: uomini che hanno partecipato al performance management CTI / n. organico CTI 31/12.<sup>43</sup> Ai fini del calcolo della distribuzione percentuale è stata adottata la seguente metodologia: donne che hanno partecipato al performance management CTI / n. organico CTI 31/12.<sup>44</sup> Tutta la forza ha diritto ai congedi.<sup>45</sup> Ai fini del calcolo della percentuale è stata adottata la seguente metodologia: Fruttori congedi / dato HC medio.

riodo che consentirà di essere coerenti anche con gli sviluppi normativi che interesseranno il tema salariale (vedi Direttiva europea sulla trasparenza retributiva UE 2023/970).

I dipendenti del Gruppo ADR fanno riferimento a quattro diversi Contratti di Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL Dirigenti industria, CCNL del Trasporto Aereo, il CCNL edile ed il CCNL Multiservizi), ognuno con specifiche categorie professionali, livelli di inquadramento e strutture retributive. Al fine di ottenere una valutazione confrontabile del divario retributivo di genere, i dati sono stati costruiti a livello di singolo contratto. Si evidenzia, infine, che, nel corso del 2025, nell'ambito di

un progetto di allineamento all'interno del gruppo Mundy ed in coerenza con i futuri requisiti della direttiva europea sulla trasparenza retributiva, si è proceduto ad aggiornare la metodologia di calcolo dell'indicatore relativo al Divario retributivo di genere, includendo nella remunerazione:

- le componenti variabili, collegate ai piani di incentivazione variabile di breve e medio periodo;
- i bonus, nonché le altre voci componenti percepite in modo ricorrente (es. Premio di Risultato, UT ricorrenti, eventuali indennità, ecc.);
- il personale con contratto a tempo determinato.

**Gender Pay Gap personale Dirigente**

Personale gruppo	Divario retributivo <sup>46</sup>
Top Manager	0,3%
Other Senior Manager	18,0%

**Gender Pay Gap Personale Dipendente CCNL Trasporto Aereo**

Personale gruppo	Divario retributivo <sup>46</sup>
Middle Manager	5,3%
Altro personale dipendente	3,9%

**Gender Pay Gap Personale Dipendente CCNL Edile**

Personale gruppo	Divario retributivo <sup>46</sup>
Middle Manager	7,7%
Altro personale dipendente	-4,6%

**Gender Pay Gap Personale Dipendente CCNL Multiservizi**

Personale gruppo	Divario retributivo <sup>46</sup>
Altro personale dipendente	3,5%

**Divario retributivo gerarchico tra i dipendenti**

Rapporto tra la remunerazione della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione mediana tra i dipendenti	43:1
---	------

<sup>46</sup> Ai fini del calcolo del divario retributivo percentuale è stata adottata la seguente metodologia: (Remunerazione media uomini - Remunerazione media donne) / Remunerazione media uomini.

S1-17; ESRs 2 MDR-M

**Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani**

Nel 2025 sono stati segnalati quattro episodi di discriminazione tramite apposito portale Whistleblowing.

*Incidenti e denunce in materia di diritti umani*

	UdM	2025	2024
<b>Episodi di discriminazione (comprese le molestie)</b>	n.	4	3
<b>Denunce presentate attraverso canali predisposti per i lavoratori propri</b>	n.	4	3
Importo totale delle ammende, delle sanzioni e del risarcimento dei danni risultanti da incidenti e denunce (riconciliato con l'importo più pertinente iscritto a bilancio)	€	NA	NA
<b>Numero di incidenti gravi in materia di diritti umani</b>	n.	0	0
Importo totale delle ammende, delle sanzioni e del risarcimento dei danni per gli incidenti gravi (riconciliato con l'importo più pertinente iscritto a bilancio)	€	NA	NA

**6.3.2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE****Strategia**

ADR rappresenta un pilastro fondamentale per lo sviluppo socio-economico del territorio, le cui attività creano posti di lavoro sia direttamente, per i propri dipendenti, sia indirettamente, coinvolgendo una rete di aziende partner come compagnie aeree, fornitori di servizi aeroportuali, servizi di ristorazione e logistica: questi collaboratori, pur non essendo dipendenti diretti di ADR, svolgono un ruolo essenziale nel garantire il funzionamento dell'intero ecosistema aeroportuale.

ESRS 2 SBM-2

**Interessi e opinioni dei portatori d'interessi**

In tal senso, le attività di ADR, il proprio modello aziendale e la strategia di business possono influenzare indirettamente e, in maniera residuale, direttamente le condizioni dei lavoratori della propria catena del valore. Consapevole di questa responsabilità, ADR promuove una cultura basata su etica e responsabilità sociale, con un impatto positivo sulle condizioni lavorative lungo tutta la catena del valore che abbraccia non solo i propri dipendenti, ma anche la propria catena del valore, consolidando un ambiente orientato alla sostenibilità e alla collaborazione. In particolare, ciò si riflette sulle tematiche che attengono alla tutela dei diritti dei lavoratori e che riguardano, ad esempio, il rispetto dei diritti fondamentali dei lavorato-

ri, inclusi il diritto a condizioni di lavoro dignitose, a salari equi, e alla non discriminazione e tutti gli aspetti relativi alla salute e alla sicurezza.

**Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità**

S2-1; ESRs 2 MDR-P

**Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore**

Il Codice Etico della Capogruppo Mundys, adottato da ADR, rappresenta uno strumento fondamentale per la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità relative ai lavoratori nella catena del valore, essendo la carta valoriale che guida i rapporti con tutti gli stakeholder di riferimento (clienti, fornitori e altre terze parti). Ad integrazione, la Carta degli Impegni di Sostenibilità di ADR, rinnovata nel 2024, rafforza ulteriormente la volontà del Gruppo nel contribuire a creare valore lungo l'intera filiera a monte e a valle delle operazioni, puntando a sviluppare un modello fondato sulla sostenibilità.

Per dare seguito agli impegni, ADR ha implementato un Framework Human Rights, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza e garantire il rispetto dei diritti umani sia all'interno del Gruppo ADR che lungo la sua catena del valore. Questo framework definisce la policy, la governance e il processo di due diligence, che ha l'obiettivo di identificare, prevenire, mitigare e affrontare gli impatti negativi sui diritti umani, compresi quelli che potrebbero interessare i dipendenti della filiera a monte e a valle. Il processo di due diligence include anche attività di audit per moni-

torare le condizioni di lavoro dei dipendenti delle aziende partner, con l'intento di prevenire abusi o violazioni.

ADR ha, inoltre, avviato un percorso di definizione e implementazione di un Modello di Controllo Integrato di analisi e monitoraggio delle Terze Parti, al fine di creare una visione olistica di risk portfolio delle Terze Parti e dei potenziali rischi connessi. In particolare, attraverso la valorizzazione delle prassi esistenti, il Modello si propone di:

- valutare le Terze Parti, lungo tutto il ciclo di vita del rapporto, considerando gli aspetti rilevanti per ADR, secondo metodologie e criteri omogenei;
- gestire le Terze Parti secondo regole operative differenziate in funzione del livello di rischio delle stesse;
- garantire un monitoraggio costante delle Terze Parti.

In tale contesto, è stata istituita, in ambito Risk Governance & Compliance, l'Unità Organizzativa Third Parties & Asset Compliance che ha, tra le varie attribuzioni, quella di assicurare la governance dei processi di Third Parties Compliance, garantendo il presidio della normativa di riferimento, l'elaborazione di linee guida e standard di riferimento e il supporto ai competence center presenti nel Gruppo, svolgendo altresì le attività di controllo di competenza.

Altro aspetto cruciale su cui ADR lavora per influenzare positivamente i lavoratori indiretti è l'anticorruzione. La Policy Anticorruzione del Gruppo Mundys integra e coordina in un unico quadro organico le norme per la prevenzione e il contrasto alla corruzione applicate nel Gruppo e mira a consolidare anche nei partner esterni la piena consapevolezza delle regole e dei comportamenti da adottare, promuovendo una cultura aziendale fondata su trasparenza, integrità e responsabilità.

S2-3

**Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni**

Quale ulteriore elemento di monitoraggio del rispetto dei principi stabiliti nelle proprie politiche e linee guida, ADR ha implementato un sistema di segnalazione whistleblowing che definisce un processo efficace di gestione e rimedio in caso di impatti negativi lungo la catena del valore. In particolare, attraverso canali dedicati e riservati,

i lavoratori delle aziende partner e altri soggetti coinvolti nell'ecosistema aeroportuale possono segnalare, anche in modo anonimo, eventuali violazioni dei diritti umani, questioni legate all'anticorruzione o infrazioni del Codice Etico. Questo sistema rappresenta uno strumento fondamentale per promuovere trasparenza e responsabilità, assicurando che ogni segnalazione venga gestita tempestivamente e in conformità con i principi di equità, contribuendo così a un ambiente lavorativo più etico e rispettoso. Lo stesso vale per le violazioni accertate nell'ambito delle attività di due diligence effettuate direttamente dalla Società in tema di diritti umani.

S2-4; ESRs 2 MDR-A

**Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni**

Altro strumento tramite cui ADR traduce gli impegni in azioni a tutela dei dipendenti della catena del valore, è rappresentato dai suoi standard contrattuali, nei quali si richiede alla controparte l'accettazione dei principi del proprio Codice Etico e del proprio documento recante il Framework/principi inerenti al rispetto e alla tutela dei diritti umani, oltre ad altri impegni di compliance per i soggetti terzi contraenti e appositi strumenti e misure contrattuali da attivare in caso di mancato rispetto degli stessi. L'inosservanza da parte dei terzi dei suddetti principi, infatti, costituendo inadempimento contrattuale, legittima ADR a valutare l'adozione delle opportune misure di tutela, tra cui la risoluzione di diritto del contratto. Inoltre, nelle relazioni con i clienti ed i propri fornitori la Società ha introdotto clausole contrattuali mirate a tutelare i diritti umani, come da applicazione del framework Human Rights, e richiede esplicitamente che le imprese appaltatrici e subappaltatrici siano tenute a rispettare gli standard normativi e contrattuali previsti dai Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro applicabili al settore del trasporto aereo e dei servizi di handling. Inoltre, nell'ambito delle attività che ADR svolge nei confronti della propria catena di fornitura, nel 2024 è stato avviato il programma Elevate, un'iniziativa volta a promuovere la sostenibilità e la responsabilità sociale lungo tutta la catena di fornitura. Basato sulla valutazione ESG dei fornitori, si pone, tra gli altri, anche l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro

ro, promuovere la formazione e assicurare il rispetto dei diritti umani e della sicurezza dei dipendenti dei fornitori. Questo approccio contribuisce a creare un ambiente più equo e sostenibile, generando benefici che si riflettono non solo sui lavoratori indiretti, ma anche sulle comunità locali e sull'intero ecosistema produttivo. Nel 2025 non sono stati segnalati casi connessi al tema diritti umani relativi alla catena di fornitura.

## Metriche e obiettivi

S2-5; ESRS 2 MDR-T

### Metriche e obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Gli obiettivi di ADR nella gestione della catena di valore si concentrano su due ambiti principali. Il primo riguarda la misurazione dell'impatto sociale attraverso uno studio annuale che quantifica gli effetti diretti, indiretti e indotti delle attività di ADR in termini occupazionali ed economici; questo monitoraggio, infatti, consente di valutare il ruolo di ADR nello sviluppo socio-economico del territorio e il valore generato mediante l'occupazione.

Per quanto riguarda la catena di fornitura a monte, nel corso del 2025 si è proceduto all'effettuazione di attività di audit su un perimetro che ha coinvolto nuovi fornitori, aree non auditate di fornitori precedenti ed eventuali interventi di follow-up su fornitori già oggetto di esame; gli audit eseguiti sono stati oltre 20. Il piano mira a monitorare e valutare sistematicamente i fornitori critici, garantendo il rispetto dei requisiti stabiliti attraverso gli strumenti contrattuali sopra citati, che includono tematiche cruciali come la salute e sicurezza sul lavoro e rispetto dei diritti umani dei lavoratori indiretti.

S2-2

### Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

Inoltre, consapevole dell'importanza delle tematiche legate alla sicurezza nell'ambito del sistema aeroportuale, ADR svolge attività di formazione specialistica per il rilascio dei tesserini agli operatori aeroportuali per garantire sicurezza ed efficienza operativa all'interno degli aeroporti. La formazione non si limita ai dipendenti diretti di ADR, ma include anche i lavoratori indiretti, come quelli

impiegati da compagnie aeree, fornitori e altre aziende operative nell'area aeroportuale. Attraverso corsi mirati su normative relative alla sicurezza, ADR sensibilizza ogni operatore sui rischi presenti nell'ambiente aeroportuale e sulle misure preventive da adottare. Questo approccio contribuisce non solo a proteggere i lavoratori, ma anche a migliorare la gestione complessiva della sicurezza, riducendo il numero di incidenti e creando condizioni di lavoro migliori per tutti coloro che partecipano alle operazioni quotidiane, sia direttamente sia indirettamente. Inoltre, la Direzione Risk Governance & Compliance di ADR (in particolare attraverso le Unità Organizzative Health, Safety and Environment e Third Parties & Asset Compliance) svolge un ruolo attivo anche attraverso ispezioni sui comportamenti dei terzi che operano negli aeroporti. Inoltre, in ADR è istituito un Risk & Compliance Committee, finalizzato anche al monitoraggio e al miglioramento continuo delle iniziative intraprese in tema di salute e sicurezza, comprese quelle che hanno impatto sui dipendenti aeroportuali non dipendenti di ADR, garantendo un'attenzione massima alla tematica per l'intero ecosistema aeroportuale.

Infine, il coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore, o loro rappresentanti, sui temi salute e sicurezza avviene con cadenza periodica e anche attraverso:

- le attività di audit e di controllo di secondo livello svolte sui fornitori;
- il Comitato Handler, ovvero un Comitato congiunto ADR/Handler finalizzato alla condivisione di criticità operative, infortuni, near miss e best practice.

## 6.3.3 COMUNITÀ INTERESSATE

### 6.3.3.1 Tutela e sviluppo dei territori e delle comunità locali

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S3-1; ESRS 2 MDR-P

#### Politiche relative alle comunità interessate

ADR si conforma agli indirizzi definiti da Mundys in materia di dialogo e tutela delle comunità locali, in coerenza con il

Codice Etico di Gruppo ispirato agli SDGs. Tale Codice fa esplicito riferimento al rispetto dei principi fondamentali riconosciuti a livello internazionale, incluse la Dichiarazione Universale delle Nazioni Unite, i Principi Guida ONU su Imprese e Diritti Umani e la Dichiarazione dell'ILO. Su questi presupposti si fonda l'Human Rights Framework di ADR, richiamato nel capitolo "6.3.2 Lavoratori nella catena del valore".

Per quanto riguarda i rapporti con il territorio, in ADR il dialogo istituzionale è gestito ai massimi livelli aziendali: il CEO & Managing Director ed il Presidente, supportati dalla Direzione External Affairs, Sustainability & Destination Management, sono infatti attivamente e costantemente impegnati nelle relazioni con le istituzioni, sia locali sia nazionali. Il management mantiene un confronto continuo con gli stakeholder, garantendo che le progettualità di ADR tengano adeguatamente conto delle esigenze del territorio, coniugando lo sviluppo aeroportuale con le necessità delle comunità circostanti. Alla luce di ciò, emerge chiaramente come l'aeroporto e la comunità siano strettamente integrati, e come la presenza di ADR sia percepita come un fattore di sviluppo e crescita condivisa per il territorio.

In questo contesto, l'azienda si sta, inoltre, dotando di una specifica linea guida dedicata alla gestione delle attività di stakeholder engagement con l'obiettivo di definire in modo strutturato finalità, principi di riferimento e fasi operative già adottate nella pratica aziendale. Il documento è pensato per mantenere un rapporto continuo con i principali interlocutori, attraverso un approccio basato sull'ascolto attivo e su un dialogo improntato a correttezza e trasparenza, così da favorire una migliore comprensione delle rispettive esigenze e prospettive.

S3-2

#### Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

S3-3

#### Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

I canali attraverso i quali le comunità interessate possono esprimere le proprie esigenze e dialogare con ADR sono diversi. In primo luogo, l'azienda partecipa regolarmente ai tavoli di confronto attivati dalle istituzioni nazionali e territoriali, che rappresentano spazi strutturati di dialogo nei quali i portatori

di interesse possono presentare osservazioni o richieste di approfondimento.

In aggiunta, si tengono regolarmente incontri diretti con i rappresentanti territoriali, favorendo un confronto trasparente e continuo sulle progettualità in corso, e ADR è coinvolta in iniziative di interesse pubblico, come manifestazioni, eventi culturali o progetti di valorizzazione del territorio.

A queste iniziative si aggiungono i canali messi a disposizione dall'azienda: il sistema di gestione dei reclami accessibile dal sito istituzionale, gli indirizzi e-mail e, per una comunicazione più immediata, i profili social. Attraverso questi strumenti cittadini e stakeholder possono inviare segnalazioni, richieste di informazioni o osservazioni. In aggiunta ADR integra strumenti digitali per l'ascolto e la partecipazione, quali sondaggi online e campagne "grassroot", volti a raccogliere opinioni e suggerimenti dai cittadini, come quella effettuata nel 2023. Queste iniziative hanno confermato l'apprezzamento diffuso per il ruolo dell'aeroporto come driver di sviluppo e crescita per il territorio.

L'insieme di questi canali — istituzionali, partecipativi e digitali — consente ad ADR di garantire un dialogo aperto, accessibile e tempestivo con le comunità locali, assicurando una gestione strutturata delle istanze ricevute.

Un esempio di attività di coinvolgimento proficuo e collaborativo tra istituzioni, amministrazione comunale, ente concessionario e gestore aeroportuale è il completamento e contestuale inaugurazione, risalenti a gennaio 2025, della pista ciclabile di connessione tra lo scalo "Leonardo da Vinci" e il Comune di Fiumicino. Il tracciato, lungo circa 4 chilometri, collega le diverse strutture e uffici aeroportuali, fra loro e con la stazione ferroviaria, ma assolve anche ad una funzione turistica centrale, attraversando le aree archeologiche dei porti imperiali di Roma e del Museo delle Navi Romane, oltre a prevedere un'importante sistemazione naturalistica mediterranea. L'opera è al servizio della cittadinanza, di operatori aeroportuali ma anche di passeggeri, rappresenta non solo un'alternativa sostenibile all'uso dell'auto recando un contributo positivo CO<sub>2</sub> alla qualità dell'aria nel territorio ma anche di valorizzazione del territorio e dell'area a valore archeologico nel quale trova collocazione.

Un ambito di particolare attenzione riguarda la gestione degli impatti acustici degli aeromobili nelle fasi di decollo e atterraggio, un tema particolarmente sentito dalle comunità locali. Le misure avviate da ADR negli anni precedenti per ridurre il rumore nelle aree più densamente abitate sono proseguite

anche nel 2025, con l'obiettivo di continuare a tutelare il benessere delle comunità circostanti.

A Fiumicino, negli ultimi anni, è stato introdotto un utilizzo diversificato delle piste durante l'orario notturno, per distribuire in modo più equilibrato il traffico aereo e limitare il disturbo alle abitazioni. A Ciampino, le azioni implementate nel 2023, tra cui l'anticipazione dell'orario di chiusura degli slot dalle precedenti ore 23 alle ore 22, hanno permesso di risolvere la problematica, che nel biennio 2024-2025 non è più stata segnalata dall'amministrazione comunale.

Il rapporto consolidato tra ADR e le associazioni del terzo settore nei territori di Fiumicino e Ciampino rappresenta un esempio significativo di collaborazione tra pubblico e privato. Grazie ad un accurato lavoro di mappatura e selezione, sono state coinvolte diverse realtà locali, raggiungendo cittadini e stakeholder di varie fasce di età e condizioni socio-economiche.

ADR integra le esigenze della comunità nelle proprie strategie aziendali, promuovendo progetti di inclusione sociale e so-

stenibilità ambientale per valorizzare le risorse locali e favorire la partecipazione attiva dei cittadini. Particolare attenzione è riservata a iniziative sociali e benefiche, con un approccio inclusivo che rafforza fiducia e collaborazione con istituzioni e stakeholder locali. In questo quadro, la strategia e i valori di riferimento risultano pienamente allineati, orientando le scelte progettuali e operative e creando le basi per una misurazione chiara e coerente degli impatti. Gli ambiti di intervento, riportati nella tabella successiva sintetizzano tale allineamento, mettendo in relazione obiettivi strategici, valori guida e principali ambiti di intervento.

S3-4; ESRS 2 MDR-A

**Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni**

Di seguito vengono descritte le iniziative suddivise per ambito. Tali iniziative sono state messe in atto per raggiungere gli obiettivi descritti nel paragrafo successivo.

AMBITO	DESCRIZIONE
<b>Progetti di piantumazione e riqualificazione ambientale</b>	In un'area individuata in stretta collaborazione con il Comune di Fiumicino, dopo quanto realizzato in due parchi di Fiumicino e Ciampino nel 2024, è in fase di progettazione un intervento di riqualificazione ambientale finalizzato alla trasformazione di uno spazio attualmente abbandonato in un parco pubblico inclusivo.
<b>Organizzazioni del terzo settore e altri enti per l'inclusione sociale</b>	ADR promuove iniziative rivolte a ragazzi con disabilità, attraverso progetti educativi, ludico-ricreativi e relazionali strutturati, pensati per valorizzare le loro capacità individuali e favorire un contesto di partecipazione attiva e pari opportunità. Accanto a queste attività, l'azienda sostiene anche bambini e ragazzi fragili, come quelli provenienti da famiglie migranti, favorendone l'inclusione sociale tramite percorsi educativi o sportivi. Parallelamente, vengono promossi interventi di solidarietà dedicati agli anziani, finalizzati a migliorare la qualità della loro vita quotidiana e a consolidare legami di prossimità nel territorio.
<b>Associazioni sportive del territorio</b>	Gli interventi hanno avuto l'obiettivo di promuovere il benessere fisico e mentale, con particolare attenzione ai giovani, attraverso il sostegno a realtà sportive fortemente radicate nel territorio. I progetti hanno valorizzato la collaborazione tra diverse associazioni e favorito la pratica di più discipline, creando occasioni di crescita personale, inclusione e partecipazione attiva alla vita comunitaria.
<b>Partecipazione attiva di bambini e famiglie alle iniziative del territorio</b>	Iniziativa a sostegno della crescita educativa e culturale delle nuove generazioni, volte a favorire la partecipazione attiva dei giovani alla vita della comunità attraverso momenti formativi, ricreativi e di condivisione, con particolare attenzione all'accesso equo alle opportunità e al rafforzamento del legame con il territorio.
<b>Sanità e accesso alle cure pediatriche</b>	Dotazione di nuovi macchinari medici ad un Ospedale pediatrico con sedi nel territorio di Fiumicino, che, oltre a benefici in termini di accuratezza della diagnosi e di supporto all'elaborazione di piani di trattamento personalizzati, consente interventi mini-invasivi. Grazie a questi macchinari, è possibile soddisfare il sempre maggior numero di piccoli pazienti che hanno bisogno di sottoporsi a specifici esami clinici, così permettendo di ridurre significativamente i tempi di attesa per le prestazioni sanitarie.
<b>Estensione operatività e target audience della Newton Rome</b>	Nel corso dell'anno scolastico 2024/2025, è stata realizzata un'estensione delle attività della Newton Rome, finalizzate alla promozione delle discipline STEM tra studentesse e studenti, con particolare attenzione al mondo del trasporto aereo; il programma è stato potenziato con l'introduzione di quattro lezioni settimanali, in preparazione al completamento della transizione verso cinque lezioni settimanali previsto per l'anno scolastico 2025/2026. Per il solo anno solare 2025 sono state coinvolte circa 100 classi e 2.000 studenti. Il modulo didattico è stato adattato per includere anche classi di età inferiore, con l'obiettivo di anticipare l'interesse per le tematiche scientifiche e tecnologiche. Parallelamente, sono state individuate e progettate attività accessibili anche a un pubblico generico, con l'obiettivo di favorire una più ampia diffusione dei contenuti e un'apertura maggiore del progetto verso l'esterno.
<b>Tutela ed empowerment femminile</b>	ADR sostiene iniziative volte a tutelare i diritti delle donne e a contrastare la violenza di genere. Tra queste, un progetto in particolare ha supportato percorsi di crescita personale e sociale a donne che, dopo l'esperienza di un tumore, hanno riscoperto nella canoa una forma di cura, di forza condivisa e di ritorno alla vita comunitaria, trasformando l'attività sportiva in un vero percorso di resilienza e empowerment. Un altro progetto, mira a sensibilizzare ragazzi e ragazze sul tema della violenza di genere e sulla promozione del rispetto reciproco, attraverso laboratori educativi, momenti di confronto e iniziative creative che favoriscono consapevolezza, empatia e cultura della parità. Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, inoltre, sono Punti Viola e fanno parte della rete nazionale di assistenza dedicata alle donne vittime di molestie o violenza. Il personale formato è pronto a fornire un primo supporto, orientando verso le forze dell'ordine o i centri specializzati, a seconda della situazione, e offrendo informazioni preliminari sulle tutele legali disponibili, garantendo sempre un approccio empatico e professionale nelle situazioni di disagio.

<b>Riuso e donazione di beni</b>	Durante i controlli di sicurezza negli scali di Ciampino e Fiumicino, limitatamente alle linee di transito e ai voli sensibili, i prodotti non ammessi a bordo, come profumi o gel, non vengono più smaltiti come rifiuti: i passeggeri possono infatti donarli, destinandoli a persone in difficoltà. Si tratta di un'iniziativa che unisce economia circolare e solidarietà, trasformando potenziali sprechi in aiuti concreti e tangibili. Tra aprile e luglio 2025, a Fiumicino sono stati recuperati oltre 20.000 prodotti, dimostrando concretamente il valore della circolarità e sensibilizzando passeggeri e comunità aeroportuale sull'importanza del riciclo e della riduzione degli sprechi. Con la riammissione dei liquidi superiori a 100 ml a partire da luglio, il progetto è stato temporaneamente sospeso, per poi riprendere all'inizio di novembre su alcune linee dove i limiti rimangono in vigore e presso l'aeroporto di Ciampino. Nel solo mese di novembre sono stati raccolti circa 2.000 prodotti, confermando l'efficacia e la continuità dell'iniziativa. Parallelamente, sono diverse le donazioni a enti meritevoli di beni non più utilizzabili in azienda, ma ancora in buono stato, come ad esempio arredi dismessi che, per esempio, per motivi legati alle certificazioni aeroportuali, non possono più essere impiegati negli scali.
<b>Pulizia spiaggia</b>	Il terzo progetto di Pulizia della Spiaggia, organizzato da ADR nel maggio 2025 dopo altre edizioni negli anni precedenti, è svolto in collaborazione con Legambiente, ha coinvolto 150 dipendenti in una giornata di volontariato aziendale dedicata alla tutela dell'ambiente presso la spiaggia di Coccia di Morto, area di elevato valore naturalistico nelle vicinanze dello scalo di Fiumicino. Grazie all'impegno diretto dei partecipanti, sono stati rimossi oltre una tonnellata di rifiuti, contribuendo a sensibilizzare la comunità sulla cura del litorale e a promuovere la cultura della responsabilità sociale e della partecipazione attiva.
<b>Iniziative culturali e partnership istituzionali</b>	Le iniziative culturali costituiscono per ADR uno strumento strategico di promozione culturale, valorizzazione del territorio e rafforzamento del dialogo con le istituzioni e le comunità di riferimento. Inoltre, attraverso collaborazioni strutturate, ADR contribuisce a veicolare messaggi di rilevanza sociale, sostenendo e dando visibilità a campagne di sensibilizzazione e istituzionali, favorendo la diffusione di valori condivisi. Le principali iniziative e partnership sono descritte nel capitolo 5.5 Partnership.

Dal 2024, inoltre, insieme a Edizione e alla Capogruppo Mundys, ADR partecipa, in qualità di Sostenitore Istituzionale a Unhate Foundation, ente del terzo settore nato con l'obiettivo di ideare e sostenere progetti in grado di migliorare concretamente la condizione delle giovani generazioni. Le iniziative promosse dalla Fondazione si concentrano su ambiti quali l'educazione di qualità, la musica, l'arte, lo sport, la cultura e la ricerca, riconosciuti come leve fondamentali per la costruzione di opportunità di futuro e per il contrasto alle diverse forme di odio. Il sostegno si esprime sia attraverso contributi economici, tramite un'erogazione liberale annuale, sia mediante il coinvolgimento nella governance e la condivisione di competenze manageriali, inclusa la partecipazione di un membro del top management di ADR negli organi della Fondazione e, infine, il distacco di un dipendente.

Nel 2025, primo anno di attività, Unhate ha coinvolto oltre 850 giovani in 7 iniziative (Art4Mind, Proud of You, Unconference, ReadyforIT, LINK, Benetton Formula, Giornate Internazionali della Pace) e costruito relazioni con più di 60 realtà del terzo settore. In coerenza con la strategia di discontinuità che caratterizza questa nuova fase dell'ecosistema Edizione, Unhate ha portato nel terzo settore un approccio distintivo, fondato su tre valori chiave:

- centralità dei giovani: la Fondazione promuove il protagonismo delle giovani generazioni attraverso metodologie partecipative, quali la peer education e il cooperative learning, in cui il ruolo degli adulti è di accompagnamento e facilitazione. Ne sono esempi l'Unconference, momento di ascolto dell'Osserva-

torio Unfiltered – Voci Generazionali, che ha coinvolto oltre 80 giovani provenienti da tutta Italia, e Art4Mind, in cui i laboratori rivolti a giovani pazienti psichiatrici del Policlinico Gemelli sono progettati ed erogati da artisti loro coetanei;

- relazioni forti con il contesto: l'azione di Unhate si sviluppa lungo una duplice dimensione, territoriale-istituzionale e settoriale. Sul territorio di Fiumicino, in collaborazione anche con Maccaresse S.p.A., nel 2025 sono state avviate attività pilota di orientamento e formazione, successivamente confluite in LINK, iniziativa volta a rafforzare il tessuto della comunità locale attraverso sport, formazione, orientamento e cittadinanza attiva. LINK è stata selezionata tra le cinque migliori iniziative no-profit premiate dalla Blackstone Charitable Challenge, su candidatura della Capogruppo Mundys;
- sul piano istituzionale, Unhate ha avviato collaborazioni con la Regione Lazio (Art4Mind), un dialogo strutturato con il Ministero dell'Istruzione e del Merito e relazioni con Fondazione Cariplo, una delle principali fondazioni bancarie italiane;
- spirito imprenditoriale: la Fondazione opera secondo un modello di social startup, orientato all'innovazione e alla validazione esterna, sia in termini di sperimentazione di nuovi modelli di intervento (come Art4Mind), sia di processi, posizionandosi come acceleratore e connettore di iniziative già esistenti ad alto impatto sociale. L'approccio di Unhate Foundation nel contrasto all'odio e nella promozione dell'in-

clusione risulta pienamente coerente con la mission della Capogruppo Mundys e di ADR ponendo particolare attenzione al dialogo con la Generazione Z, valorizzandone il contributo e favorendone il coinvolgimento attivo.

L'efficacia di queste iniziative viene costantemente monitorata attraverso strumenti di raccolta dati e feedback dagli stakeholder interessati, consentendo ad ADR di valutare i risultati concreti ed, eventualmente, orientare le progettualità future in modo sempre più mirato e incisivo.

## Metriche e Obiettivi

S3-5; ESRS 2 MDR-T

### Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Per quanto riguarda l'impegno di ADR nei confronti delle comunità locali, il Gruppo si è prefissato due principali target.

Il primo ha riguardato, nel 2025, l'avvio di un'analisi strutturata per misurare l'efficacia delle iniziative rivolte alle comunità locali. Il percorso ha previsto la raccolta di dati quantitativi e qualitativi, quali il numero di beneficiari diretti e indiretti per tipologia di progetto e l'effetto prodotto sui destinatari, con l'obiettivo di favorire un miglioramento progressivo e misurabile degli impatti positivi nel tempo. L'approccio ha consentito di monitorare i risultati, individuare eventuali aree di miglioramento e aggiornare le priorità strategiche, consolidando un ciclo di ottimizzazione delle politiche di intervento e orientando con maggiore consapevolezza le progettualità future.

Nello specifico, l'analisi si è basata sull'applicazione della **Theory of Change**, che ha permesso di mappare il nesso di causalità tra le risorse investite e i cambiamenti generati dai progetti identificati come maggiormente rilevanti sul territorio. Attraverso il coinvolgimento diretto degli stakeholder e la rilevazione di specifici KPI di output e outcome, è stata condotta la valutazione di impatto del biennio 2024-2025, integrando le rilevazioni sul campo con l'analisi dei risultati.

Questo processo ha consentito di calcolare il **Social Return on Investment (SROI)**, una metodologia che attribuisce un valore economico ai cambiamenti sociali, quantifi-

cando il valore creato per ogni euro investito.

I risultati hanno evidenziato un ritorno sociale pari a 2,36 nel 2024 e 4,77 nel 2025, un progresso significativo che conferma il crescente valore generato dalle iniziative del Gruppo a beneficio della comunità e del territorio.

Il lavoro svolto rappresenta un primo esercizio di valutazione, ponendo le basi per affinare e consolidare ulteriormente la metodologia nei prossimi anni, rendendo sempre più solida la misurazione e la valorizzazione del valore sociale generato.

Il secondo target si concentra sui beneficiari diretti delle principali iniziative realizzate. Per questo indicatore, ADR si pone l'obiettivo di incrementare ogni anno il numero di beneficiari diretti, ampliando progressivamente la portata delle iniziative sul territorio. Nel 2024 queste hanno avuto un impatto significativo sulle comunità, coinvolgendo circa 3.800 beneficiari diretti e nel 2025 il dato sale a 13.000. L'incremento è dovuto in parte alla modalità di contabilizzazione dei beneficiari, che considera l'intero periodo di svolgimento delle iniziative. In particolare, alcuni progetti hanno durata coincidente con l'anno scolastico 2025-2026; di conseguenza, il dato include anche i beneficiari coinvolti in attività che si concludono nel 2026. La crescita è inoltre legata all'ampliamento del perimetro delle attività e alla maggiore capacità delle iniziative di raggiungere un pubblico più esteso, grazie sia al consolidamento dei programmi già attivi sia all'avvio di nuovi interventi rivolti a diverse fasce della popolazione.

Tuttavia, questo numero rappresenta solo una parte del valore complessivo generato: il raggio d'azione delle iniziative si estende, infatti, ben oltre il numero sopra indicato e oltre ai confini dei comuni in cui insistono gli scali romani, raggiungendo un pubblico più ampio, composto anche da beneficiari indiretti. Pur non rientrando nel conteggio ufficiale, questa platea trae vantaggio dalle iniziative supportate da ADR, migliorando il loro benessere e la qualità della vita nei territori coinvolti, come ad esempio la realizzazione della pista ciclabile.

La definizione di questi obiettivi si basa non solo su elementi di benchmarking, ma anche sulla necessità di tradurre l'impegno dell'azienda in risultati concreti e misurabili, andando oltre la semplice quantificazione economica delle risorse dedicate alle iniziative di CSR.

## Focus on: L'impatto socio-economico

### Principali KPIs

**31.293** €/mln Valore Aggiunto totale generato condiviso

**592.910** n. Occupazione totale generata

Gli aeroporti sono elementi essenziali della politica di sviluppo economico nazionale, regionale e locale poiché rappresentano un importante vantaggio concorrenziale per la promozione di un territorio: un aeroporto è sicuramente un motore di sviluppo per l'economia dell'area circostante, non solo in termini strettamente connessi alle attività di trasporto, ma soprattutto per l'intero sistema economico.

ADR svolge annualmente un'analisi d'impatto<sup>47</sup> per valutare, in termini economici ed occupazionali, gli effetti prodotti dalla presenza degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sul sistema territoriale e nazionale.

L'analisi ha i seguenti obiettivi:

- rilevazione degli effetti attualmente prodotti dall'insieme dei servizi presenti negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, considerando tutte le imprese private e le attività pubbliche presenti nei sedimi e, se esterni, direttamente connesse con le attività degli scali;
- analisi delle ricadute generate dal turismo attivato grazie alla presenza degli aeroporti.

L'analisi si focalizza sulle interdipendenze settoriali per valutare gli impatti economici legati alla presenza degli aeroporti di Roma a livello locale e nazionale, utilizzando il modello Input-Output. Attraverso l'applicazione di questo approccio e l'utilizzo delle matrici Input-Output relative all'economia italiana, pubblicate da Eurostat, l'analisi esamina le interazioni produttive tra i vari settori connessi alle attività aeroportuali. Vengono identificati tre tipi di impatto - diretto, indiretto e indotto - generati dalle attività degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Gli impatti diretti derivano dagli acquisti diretti legati alla gestione degli aeroporti e dei servizi di trasporto aereo. Gli impatti indiretti sono generati attraverso la catena di fornitura a monte delle attività dirette. Gli impatti indotti

sono determinati dal circuito redditi-consumi innescato dagli impatti diretti e indiretti.

Oltre a questi effetti, di tipo "caratteristico", lo studio include un'analisi dell'impatto catalitico, concentrata sulla valutazione quantitativa degli effetti nel settore del turismo e del commercio associati alla presenza degli aeroporti di Roma.

Nel complesso, gli effetti prodotti nel 2025, connessi alle attività caratteristiche si traducono in oltre 27 miliardi di euro di produzione e 11,6 miliardi di euro di valore aggiunto generati dalle attività collegate negli aeroporti (impatti diretti, indiretti e indotti). L'insieme delle attività On-Site e Off-Site ma funzionalmente connesse alla presenza degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino attivano nel complesso (diretto, indiretto, indotto) circa 160.000 posizioni lavorative.

Come per l'attività caratteristica, è stato possibile misurare gli effetti prodotti dal turismo generato grazie alla presenza degli scali, ottenendo un valore aggiunto pari a circa 11,1 miliardi di euro nel 2024 e di 11,4 miliardi di euro nel 2025, di cui il 37% attivato direttamente, il 30% indirettamente e il 33% in maniera indotta. In totale sono oltre 432 mila le posizioni lavorative generate dalla spesa dei turisti stranieri che utilizzano Fiumicino e Ciampino per visitare l'Italia, di cui la maggior parte sono nel settore del turismo e della ristorazione (oltre 173 mila addetti). Complessivamente gli effetti derivanti dall'attività caratteristica e dal turismo generano in Italia un valore aggiunto pari a circa 31 miliardi di euro, di cui il 33% di tipo diretto, il 27% indirettamente, il 40% in modo indotto. Date le funzioni caratteristiche degli aeroporti, i settori attivati prevalentemente sono quello dei trasporti e quello turistico che valgono assieme più del 33% del valore aggiunto complessivo.

<sup>47</sup> L'analisi è stata condotta con il supporto di PTSCAS, società di consulenza indipendente a capitale italiano, con oltre 60 anni di esperienza in settori chiave come Pubblica Amministrazione, telecomunicazioni, trasporti, energia, infrastrutture, cultura e turismo.

## Valore Aggiunto totale generato dagli aeroporti di Roma nel 2025 (in migliaia di euro)

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	Peso %
Agricoltura	-	366.235	342.523	708.758	2%
Industria	169.383	1.476.448	1.418.957	3.064.787	10%
Costruzioni	8.670	192.120	207.057	407.847	1%
Commercio	1.098.269	805.624	2.244.272	4.148.165	13%
Trasporti-logistica	2.497.559	1.110.833	648.232	4.256.624	14%
Turismo-ristorazione	4.857.269	288.689	825.044	5.971.002	19%
Serv. imprese	144.759	2.479.128	2.120.088	4.743.975	15%
Serv. per l'abitare	9.431	833.640	3.308.406	4.151.477	13%
Serv. persone	1.699.685	705.027	1.435.879	3.840.590	12%
<b>Totale</b>	<b>10.485.026</b>	<b>8.257.743</b>	<b>12.550.457</b>	<b>31.293.226</b>	<b>100%</b>

La presenza degli aeroporti romani consente inoltre di attivare più di 590 mila posizioni lavorative, di cui il 39% direttamente e il 24% indirettamente tramite la catena di fornitura e la restante quota grazie all'attivazione del cir-

cuito dei redditi-consumi. Il settore che ha tratto maggiori benefici è quello del turismo e della ristorazione, per via dell'effetto catalitico dei turisti transitati dagli aeroporti di Roma durante il 2025.

## Occupazione generata dagli aeroporti di Roma nel 2025 (posizioni -headcount)

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	Peso %
Agricoltura	-	28.343	31.018	59.361	10%
Industria	1.354	16.539	15.527	33.420	6%
Costruzioni	153	3.539	3.846	7.538	1%
Commercio	27.946	12.177	43.123	83.246	14%
Trasporti-logistica	23.763	14.469	9.487	47.719	8%
Turismo-ristorazione	154.611	8.732	25.540	188.883	32%
Serv. imprese	2.683	41.276	29.563	73.522	12%
Serv. per l'abitare	13	1.217	4.800	6.030	1%
Serv. persone	21.404	15.179	56.608	93.190	16%
<b>Totale</b>	<b>231.927</b>	<b>141.472</b>	<b>219.510</b>	<b>592.910</b>	<b>100%</b>

Tra il 2024 e il 2025 l'occupazione dovuta all'impatto catalitico cresce e il valore aggiunto rimane sostanzialmente stabile. Ciò è dovuto alla minore incidenza di passeggeri internazionali incoming e alla riduzione della produttività in alcuni settori economici.

Il valore aggiunto determinato dall'attività caratteristica degli aeroporti romani cresce del 4% dal 2024 al 2025, con un incremento di 24 mila occupati complessivamente attivati tra impatto diretto, indiretto ed indotto.

## Valore aggiunto generato dagli aeroporti di Roma – confronto 2023-25 (milioni di euro)

	2023		2024		2025	
	Caratteristico	Catalitico	Caratteristico	Catalitico	Caratteristico	Catalitico
Diretto	4.135.641	3.779.043	3.516.095	6.829.534	3.825.070	6.659.956
Indiretto	3.254.274	2.684.930	3.587.437	5.039.482	3.353.058	4.904.685
Indotto	5.311.329	5.344.112	4.021.406	7.803.670	4.448.996	8.101.461
<b>Totale</b>	<b>12.701.244</b>	<b>11.808.085</b>	<b>11.124.938</b>	<b>19.672.686</b>	<b>11.627.124</b>	<b>19.666.101</b>

## Occupazione generata dagli aeroporti di Roma - confronto 2023-25 (posizioni lavorative)

	2023		2024		2025	
	Caratteristico	Catalitico	Caratteristico	Catalitico	Caratteristico	Catalitico
Diretto	23.952	101.751	25.857	198.237	35.927	196.000
Indiretto	53.746	40.661	52.838	78.755	50.063	91.408
Indotto	83.778	84.295	56.464	128.314	73.966	145.545
<b>Totale</b>	<b>161.476</b>	<b>226.707</b>	<b>135.160</b>	<b>405.307</b>	<b>159.956</b>	<b>432.953</b>

## 6.3.3.2 Inquinamento acustico

## Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

## ESRS 2 MDR-P

## Politiche relative all'inquinamento acustico

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

Coerentemente, nel 2023, è stato istituito il Noise Committee, un comitato specificamente dedicato alla tematica rumore al quale partecipa il CEO & Managing Director e tutti i direttori coinvolti nella trattazione della materia. All'interno del Comitato vengono analizzate le tematiche connesse al rumore di origine aeronautica e valutate tutte le possibili azioni da attivare per ridurre l'impatto acustico. Gli scali di Fiumicino e di Ciampino sono dotati di un sistema di monitoraggio acustico che consente di monitorare in modo analitico il rumore generato dagli aeromobili nelle aree limitrofe agli aeroporti romani. Le modalità di gestione dei sistemi di misurazione del rumore sono dettagliate nella specifica Nota Operativa Gestione problematiche rumore e monitoraggio acustico.

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

(Regione Lazio, Provincia di Roma, Comuni di Fiumicino, Ciampino, Marino, Roma, ARPA Lazio) e con i vettori.

Il sistema di monitoraggio fornisce le indicazioni in base alle quali progettare le azioni che ADR pone in essere sistematicamente per contenere l'impatto acustico delle operazioni aeroportuali. In questo ambito, a partire dal 2024, è stata introdotta un'articolazione tariffaria basata sulla valutazione della prestazione degli aeromobili dal punto di vista delle emissioni acustiche: attraverso una logica premiante vengono favoriti infatti i vettori che dimostrano di avere una flotta costituita da aeromobili meno impattanti. Tale logica ha quindi la finalità di incentivare il rinnovo della flotta da parte delle compagnie aeree con l'utilizzo di velivoli di ultima generazione con emissioni sonore ridotte.

## ESRS 2 MDR-A

## Azioni e risorse connesse all'inquinamento acustico

Per il contenimento degli effetti legati al rumore di origine aeronautica, nella gestione delle operazioni aeroportuali, vi è un costante impegno ad utilizzare, per quanto possibile, le infrastrutture aeroportuali situate a ridosso delle aree meno antropizzate. Un esempio di questo impegno è la sostanziale "chiusura" della pista 16R/34L, cosiddetta pista 1, nelle ore notturne. Nel 2025 sono proseguite, in entrambi gli scali, le attività di monitoraggio dell'inquinamento del clima acustico, in ottemperanza agli obblighi di legge, e quelle di confronto con ARPA Lazio, che ha competenza sul controllo dei sistemi di monitoraggio. Per lo scalo di Fiumicino, si ha il pieno rispetto dei limiti acustici previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale per tutti i punti di misura; per lo scalo di Ciampino, si ha il rispetto dei limiti acustici per 9 delle 10 centraline di misura installate, mentre per la decima, collocata in un punto anomalo dal punto di vista acustico (la decima centralina è collocata su richiesta degli Organi di Controllo in una zona di "risega")

delle curve isofoniche che per loro natura dovrebbero invece avere una forma lineare), si rileva il superamento dei limiti previsti.

Al fine di contenere l'impatto acustico nella "risega" ADR sta implementando due studi di prefattibilità relativi a barriere acustiche di tipo passivo e attivo.

Relativamente allo scalo di Ciampino, sul quale è in vigore il Decreto Ministeriale 345/2018, ADR ha diligentemente operato per assicurare il pieno rispetto della normativa e delle 10 prescrizioni del Decreto. Il monitoraggio dello stato di attuazione del Piano è assicurato attraverso la rendicontazione annuale di dati di traffico e di indicatori necessari alla verifica degli adempimenti da parte degli Enti di controllo.

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

## Metriche e obiettivi

ESRS 2 MDR-T

### Obiettivi connessi all'inquinamento acustico

L'obiettivo di ADR è il contenimento dell'impatto acustico di origine aeronautica, con particolare attenzione alle

aree maggiormente antropizzate. A partire dal 2024, come successivamente dettagliato, sono state introdotte delle tariffe aeroportuali per lo scalo di Fiumicino che premiano l'utilizzo di aeromobili a minor impatto acustico. In futuro sarà valutata l'opportunità di definire un obiettivo relativo alle performance acustiche degli aeromobili operanti presso i nostri scali.

ESRS 2 MDR-M

### Metriche connesse all'inquinamento acustico

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

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

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

Dalla tabella seguente si può osservare un generale miglioramento dal 2024 al 2025, infatti le % percentuali delle classi S1, S2 e S3 sono complessivamente diminuite (-2%) mentre sono aumentate le classi più silenziose S5, S6 e S7 (+2%).

### Incidenza classi di rumore suddivise per il periodo 01/01/2025 – 31/12/2025

Classe Noise	Movimenti al 31/12/2025	%
S1	4.192	1,3%
S2	48.274	15,0%
S3	86.060	26,7%
S4	18.145	5,6%
S5	28.342	8,8%
S6	52.291	16,2%
S7	85.441	26,5%
<b>Totale</b>	<b>322.745</b>	<b>100,0%</b>

## 6.3.4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

### 6.3.4.1 Sicurezza personale dei consumatori e degli utilizzatori finali

#### Strategia

ESRS 2 SBM-2

#### Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

La sicurezza degli utenti degli aeroporti di Roma, ivi inclusi i passeggeri, rappresenta una priorità assoluta per ADR e costituisce uno dei presupposti fondamentali su cui si basa l'intera gestione aeroportuale.

In un contesto altamente regolato come quello aeroportuale, la sicurezza delle operazioni a 360 gradi è assicurata attraverso l'applicazione rigorosa di normative nazionali e internazionali e da un modello di gestione strutturato che consente di identificare tempestivamente i rischi e di prevenirne gli impatti. Questo approccio si traduce in un insieme di presidi integrati che spaziano dalla supervisione delle infrastrutture airside, al monitoraggio delle condizioni operative, alla formazione del personale coinvolto nelle attività critiche, fino alle attività di coordinamento con compagnie aeree, operatori e più in generale i vari stakeholder aeroportuali.

Tutti questi elementi convergono nel sistema di Aviation Safety di ADR, dove attraverso procedure codificate, attività di controllo quotidiane e un sistema di reporting avanzato, che alimenta un processo maturo di risk management, il presidio della sicurezza assicura che l'aeroporto operi in condizioni ottimali e che la sicurezza dei passeggeri sia salvaguardata in ogni momento, promuovendo una cultura della sicurezza e il miglioramento continuo.

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S4-1; ESRS 2 MDR-P

#### Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

ADR adotta politiche orientate alla tutela e alla sicurezza dei consumatori e degli utilizzatori finali, con l'obiettivo di garantire un'esperienza aeroportuale sicura, trasparente e di qualità. La gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità si fonda su un approccio integrato che combina

prevenzione, monitoraggio e miglioramento continuo.

La Safety Policy di ADR manifesta come la sicurezza è il valore imprescindibile e una priorità assoluta e non negoziabile. Tutto il Management di ADR si impegna a sviluppare, mantenere e migliorare costantemente, anche con spirito proattivo, strategie e processi per le parti di propria competenza, per garantire che tutte le operazioni aeronautiche siano eseguite al fine di raggiungere i più elevati livelli di sicurezza, puntando al miglioramento continuo e alla sicurezza di aeromobili, passeggeri e tutte le persone coinvolte nelle nostre attività.

La politica si fonda su un Safety Management System strutturato e conforme alla regolamentazione vigente, in grado di monitorare eventi e rischi reali per i consumatori attraverso l'adozione di un risk management integrato in grado di valutare rischi specifici e definire misure preventive e reattive, e include:

- **tutela della sicurezza fisica e operativa:** attraverso procedure codificate, controlli quotidiani e sistemi di reporting avanzati che consentono di individuare tempestivamente situazioni di rischio e attivare misure correttive;
- **qualità e continuità del servizio:** garantita da standard operativi rigorosi e da piani di emergenza per la gestione di eventi straordinari, minimizzando l'impatto sull'esperienza del passeggero;
- **formazione del personale:** programmi dedicati per assicurare competenza e reattività nelle attività critiche e nell'assistenza agli utenti;
- **dialogo e trasparenza:** strumenti di comunicazione e canali di feedback che permettono ai passeggeri di segnalare esigenze o criticità, alimentando un processo di miglioramento continuo.

Questo approccio garantisce la salvaguardia della sicurezza dei passeggeri e rafforza la fiducia degli stakeholder, promuovendo una cultura della sicurezza che si basa su un approccio risk-based e la conformità agli standard internazionali.

S4-2

#### Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

S4-3

#### Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

S4-4; ESRs 2 MDR-A

### Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni

In linea con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 139/2014, ADR si è dotata di un Safety Management System (SMS) certificato, uno per lo scalo di Fiumicino e uno per quello di Ciampino, ovvero di un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza (Aviation Safety) prefissate. Il Safety Management System effettua il monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e gestione delle segnalazioni (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le operazioni aeroportuali. Anche la valutazione dei rischi di tutti i cambiamenti è considerata una delle attività strategiche ed è finalizzata ad analizzare l'impatto che modifiche infrastrutturali, procedurali e organizzative generano sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili presso gli scali.

Nell'ambito del programma di Safety Promotion, nello scalo di Fiumicino, nel corso del 2025 sono state attuate diverse campagne con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza del rischio tra gli operatori aeroportuali di tutti gli stakeholder coinvolti nelle operazioni, ad ogni livello. Le iniziative hanno riguardato in particolare il tema FOD (Foreign Object Debris - un oggetto inanimato presente all'interno dell'area di movimento che non ha alcuna funzione operativa o aeronautica e che può potenzialmente costituire un pericolo per le operazioni dell'aeromobile, dei passeggeri e degli operatori stessi) ed il mancato rispetto delle regole di circolazione in airside. Nello Scalo di Ciampino, è stata portata avanti la campagna di Safety promotion denominata "Don't play with safety... play safe!", atta a promuovere la cultura della Safety e svolte ulteriori campagne. Si rimanda al capitolo Sicurezza delle operazioni airside della sezione 5.1.1 "Aviation" per ulteriori dettagli e approfondimenti.

Sugli scali di Fiumicino e Ciampino è inoltre presente un primo soccorso sanitario, gestito direttamente da ADR, a tutela della salute di tutti gli utenti dell'aeroporto, passeggeri e operatori. Il servizio è garantito secondo i riferimenti normativi, ai quali si aggiungono iniziative per promuovere su servizio di assistenza sanitaria sia per i viaggiatori che per

gli operatori aeroportuali impegnati nell'attività quotidiana. Il servizio fornisce anche una prima risposta all'emergenza in attesa dell'intervento degli enti istituzionali di riferimento (Sanità Aerea e ARES 118). Il servizio prevede la presenza di medici, infermieri ed autisti soccorritori oltre che mezzi e attrezzature di primo livello per il primo soccorso.

### Metriche e obiettivi

S4-5; ESRs 2 MDR-T

#### Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

In accordo ai principi espressi nella Safety Policy, Aeroporti di Roma individua annualmente, in sede di Safety Review Board, gli obiettivi di Safety che costituiscono la base per il processo di Safety Performance Monitoring.

I Safety Objectives possono essere:

- orientati al processo, obiettivi espressi in termini di comportamento atteso dal personale o di efficacia delle azioni attuate dall'organizzazione per la gestione dei rischi di Safety;
- orientati al risultato, obiettivi espressi in termini di azioni finalizzate al contenimento di incidenti o perdite operative.

Tra i principali obiettivi di Safety definiti per il 2025 risultano inclusi:

- miglioramento delle conoscenze e della consapevolezza delle problematiche legate allo human factor del personale operativo e manageriale;
- promozione di soluzioni tecnologiche innovative utili alla mitigazione del rischio;
- potenziamento della conoscenza della lingua inglese per i conducenti di veicoli abilitati all'accesso in area di manovra, in ottemperanza al nuovo emendamento normativo che prevede a partire dal 7 gennaio 2026 che il personale che accede in area di manovra abbia conoscenza della lingua inglese. A tal riguardo ADR, a partire dal 2024 ha iniziato la sperimentazione del concetto di "triple one" raccomandato dal Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions sviluppato da ICAO, con la partecipazione dei principali stakeholders dell'industria aeronautica, che prevede l'utilizzo della lingua inglese da parte dei conducenti dei veicoli nelle comunicazioni con

la Torre di Controllo sulla stessa frequenza VHF utilizzata dagli aeromobili che utilizzano la stessa pista, al fine di aumentare la situational awareness a mitigazione del rischio di runway incursion.

Questi obiettivi contribuiscono a rafforzare la cultura della sicurezza e a garantire il miglioramento continuo delle performance operative.

### 6.3.4.2 Soddisfazione del passeggero

#### Strategia

ESRS 2 SBM-2

#### Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

#### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 MDR-P

#### Politiche connesse alla soddisfazione del passeggero

L'aeroporto di Roma-Fiumicino si distingue da anni come il miglior aeroporto europeo e uno dei leader mondiali in termini di qualità del servizio. L'impegno di ADR per la qualità si traduce nella costante garanzia di servizi di alto livello e nella verifica della soddisfazione dei clienti. ADR sviluppa soluzioni mirate a rispondere alle esigenze dei passeggeri, creando un'esperienza di valore che promuove relazioni durature.

Nello specifico, l'impegno di ADR viene declinato nella Linee Guida della Qualità che si basano su principi cardine quali:

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

Le Linee Guida vengono recepite all'interno della Politica Integrata dei Sistemi di Gestione del Gruppo ADR, documento validato dall'Alta Direzione.

ADR si impegna a offrire servizi di eccellenza, allineati ai migliori standard internazionali. Il Gruppo utilizza vari strumenti per interagire con i clienti e misurare la qualità

dei servizi offerti, implementando un sistema di monitoraggio costante, certificato UNI EN ISO 9001 dal 2007 e UNI ISO 10004 2019 dal 2020, per i seguenti campi di applicazione:

- progettazione ed erogazione di servizi di monitoraggio;
- definizione e redazione della Carta dei Servizi;
- gestione dei Minimi di Scalo;
- gestione dei Reclami;
- elaborazione, presentazione e comunicazione di dati (all'interno e all'esterno di ADR) relativi ad indagini oggettive e di customer satisfaction, inclusa l'"Airport Service Quality ASQ Survey", condotta attraverso rilevazioni sul campo e sondaggi presso gli Aeroporti Leonardo da Vinci di Fiumicino e G.B. Pastine di Ciampino;
- monitoraggio della qualità percepita dalle compagnie aeree (vettori) rispetto ai servizi presenti nell'aeroporto di Fiumicino.

Tale sistema di monitoraggio è basato su tecniche statistiche definite, conformi alla circolare ENAC GEN 06, e su tecnologie avanzate che consentono risposte tempestive e mirate alle necessità dei clienti.

ADR realizza diverse attività per garantire un elevato livello di soddisfazione dei passeggeri:

- sondaggi per valutare la soddisfazione e analizzare le esigenze dei passeggeri;
- controlli oggettivi delle prestazioni erogate, confrontandole con standard nazionali e internazionali;
- partecipazione a programmi di benchmarking e rating internazionali per identificare il posizionamento rispetto ai competitor e agli aeroporti best in class;
- interventi continui di adeguamento e riqualifica delle strutture aeroportuali in risposta all'evoluzione delle esigenze dei clienti;
- sviluppo di "piani qualità" per l'identificazione e realizzazione di nuove iniziative, mantenendo elevati standard di servizio e migliorando la customer experience.

Il progresso di queste attività è oggetto di incontri periodici con stakeholder interni ed esterni, inclusa l'ENAC. La Carta dei Servizi, che recepisce la normativa ENAC, viene aggiornata annualmente attraverso un processo che coinvolge tutti i soggetti interessati ai processi aeroportuali. Essa propone indicatori di qualità specifici per

ogni tipologia di passeggero, con l'obiettivo di fornire informazioni sul livello di servizio raggiunto e sugli obiettivi di miglioramento per l'anno in corso.

L'impegno di ADR sul tema dell'inclusività è costante: nel dicembre 2025 gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino hanno ottenuto il terzo livello dell'Accessibility Enhancement Accreditation (AEA).

L'AEA è un programma che certifica l'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali per le persone con ridotta mobilità e con disabilità, in conformità con la normativa internazionale, lo IATA-ACI Airport Development and Reference Manual e l'Annex 9 ICAO. La certificazione riconosce, in particolare, il commitment di ADR per promuovere e garantire l'accessibilità e l'inclusività delle persone, passeggeri e dipendenti, l'esistenza di una solida cultura disseminata a tutta la comunità aeroportuale, la collaborazione con le associazioni di persone con disabilità, la presa in considerazione delle necessità delle persone con disabilità e dei principi di Universal Design nella progettazione e l'implementazione delle infrastrutture, la politica digitale per garantire l'accesso delle persone con disabilità alle nuove tecnologie.

ESRS 2 MDR-A

#### Processi di coinvolgimento dei passeggeri in merito agli impatti

ESRS 2 MDR-A

#### Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai passeggeri di esprimere preoccupazioni

ESRS 2 MDR-A

#### Interventi su impatti rilevanti sui passeggeri, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai passeggeri, e efficacia di tali azioni

### Le iniziative

In linea con gli anni passati e tenuto conto delle nuove esigenze dei passeggeri, anche nel 2025, ADR si è impegnata nell'individuazione di azioni volte sia al miglioramento dell'esperienza del passeggero su entrambi gli scali romani, resi sempre più innovativi e sicuri, sia al mantenimento di elevati livelli di qualità, con strutture e servizi sempre più innovativi, sostenibili e volti a far vivere ai passeggeri un'esperienza eccellente.

La linea strategica di ADR è incentrata sulla realizzazione

di un aeroporto sempre più smart e resiliente che, grazie all'introduzione di tecnologie all'avanguardia, consente non solo di ridurre gli impatti ambientali e di gestire grandi volumi di passeggeri, in modo fluido rapido e sicuro attraverso il miglioramento dei processi operativi, ma permetta anche al passeggero di vivere una Travel Experience di alto livello, iper-personalizzata in base ad esigenze e preferenze e senza soluzione di continuità, dalla partenza fino all'arrivo a destinazione.

Nel campo delle iniziative per la qualità, ADR attribuisce grande importanza ai feedback dei passeggeri raccolti tramite i canali ufficiali, quali reclami (mediante apposito form online sul sito adr.it), recensioni Google, survey ASQ e NPS. Tutti questi canali rappresentano il punto di contatto tra ADR e i passeggeri e, grazie ai feedback ricevuti, costituiscono uno dei principali punti di partenza per lo sviluppo di nuovi servizi. Infatti, le iniziative messe in campo da ADR vengono pianificate sulla base del feedback dei passeggeri, oltre che del fabbisogno atteso negli anni successivi. Tali fattori portano alla realizzazione di interventi infrastrutturali di ampliamento o modifica delle aree aeroportuali, oltre che all'introduzione di nuovi servizi.

### Fiumicino

#### Interventi infrastrutturali

Nel 2025, a Fiumicino sono stati realizzati diversi interventi infrastrutturali volti a migliorare l'esperienza del passeggero.

Nel corso del 2025 in area airside sono stati rilasciati nuovi spazi a disposizione dei passeggeri in particolare:

- lavorazioni nella hall arrivi del Terminal 1, che includono l'apertura di un nuovo varco doganale aggiuntivo rispetto a quello esistente; inoltre, sono stati introdotti nuovi punti ristoro per ampliare l'offerta dedicata ai passeggeri;
- apertura della nuova area dedicata ai controlli di sicurezza in transito, resa più ampia e accogliente per migliorare l'esperienza del passeggero;
- attivazione di quattro nuovi nastri nella sala riconsegna bagagli del Terminal 3, al fine di ridurre il numero di voli gestiti simultaneamente sullo stesso nastro, ed in aggiunta è stato incrementato il numero di

e-gates e delle postazioni manuali per il controllo passaporti;

- ammodernamento dell'intera area di imbarco E51-61, con l'installazione di nuova pavimentazione e la realizzazione di nuove aree di accodamento per l'imbarco, rifinite con materiali in linea con gli standard aeroportuali; sono state installate, inoltre, nuove sedute comprensive di prese di ricarica;
- apertura di due nuove smoking lounge nell'area imbarchi Schengen.

Inoltre, sono state effettuate le seguenti installazioni airside e introdotti servizi aggiuntivi:

- introduzione di nuove tipologie di sedute nell'area airside, sia per passeggeri Schengen sia Extra-Schengen; sono stati installati divanetti più confortevoli rispetto alle sedute attuali, mentre in sala riconsegna bagagli sono state aggiunte panche, considerando il minor tempo di permanenza dei passeggeri nell'area, tutte le nuove installazioni sono dotate di prese di ricarica;
- installazione di power bank a disposizione dei passeggeri in area Extra-Schengen, per un totale di circa 700 punti di ricarica aggiuntivi;
- installazione di beverini dedicati al refill delle borracce dei passeggeri; l'installazione è stata effettuata all'interno di tutto l'aeroporto, rendendoli disponibili per passeggeri in partenza e arrivo;

Nell'area landside, nel corso del 2025, sono stati effettuati i seguenti interventi per l'erogazione del servizio al passeggero:

- sono state effettuate le lavorazioni al T1 arrivi e aperti ulteriori punti ristoro;
- a marzo 2025 è stato introdotto il servizio "Liquid Pass", attivato in seguito alla normativa sui LAGs (liquidi, gas, aerosol) nel bagaglio a mano che prevedeva contenitori da massimo 100 ml ciascuno; il servizio, a pagamento, consentiva di trasportare fino a 2 litri di liquidi in tre contenitori; nel luglio 2025, con l'entrata in vigore del nuovo limite di 2 litri per singolo contenitore per gli aeroporti dotati di macchine radiogene EDS C3, il limite è stato aumentato a 2 litri per tutti i voli in partenza da Fiumicino, ad eccezione delle destinazioni USA e Israele;

- è stato implementato il progetto "Smart Guidance" nei Terminal 1 e 3 (ad eccezione dei voli verso USA e Israele), con l'obiettivo di guidare i passeggeri durante i controlli di sicurezza verso il percorso più breve e immediato disponibile;
- al Terminal 3 è stata aperta una nuova area check-in con un totale di circa 60 nuovi banchi check-in manuali e circa 40 kiosk self-service; grazie a questa apertura è stato ampliato il perimetro della hall check-in permettendo una migliore gestione dei passeggeri;
- riprotezione della sala multi-preghiera agli arrivi del Terminal 1 disponibile per tutti i passeggeri in arrivo e caratterizzata da un layout conforme ai nuovi standard aeroportuali;
- è stata inaugurata "Pedalaria", la nuova pista ciclabile che dall'aeroporto di Fiumicino conduce al centro della città;
- è stato inaugurato il "Dog Relais", uno spazio interamente dedicato agli amici a quattro zampe, dove i cani possono sostare mentre i proprietari sono in viaggio;
- per migliorare l'orientamento del passeggero in area landside, sui monitor infovolo viene fornito, oltre che il numero del banco check-in, anche la lettera dell'isola corrispondente, sia al Terminal 1 che al Terminal 3;
- è stato ampliato il percorso taxi agli arrivi del Terminal 1 che consente ora di servire un numero maggiore di passeggeri in contemporanea, passando da 4 a 10 stalli disponibili.

#### Servizi al passeggero e informazioni

In relazione ai servizi offerti ai passeggeri, in ottica di miglioramento della loro permanenza in aeroporto, nelle aree di imbarco A ed E sono state introdotte nuove aree gioco per i passeggeri più piccoli per un totale di cinque nuove aree dislocate nell'aeroporto. Inoltre:

- l'aumento di numerosità di passeggeri gratuiti per le famiglie ha migliorato l'esperienza di viaggio per i passeggeri con bambini piccoli, consentendo una movimentazione agevole all'interno dell'aerostazione;
- sono iniziati i lavori di condizionamento di tutti i servizi igienici in aeroporto, al fine di migliorare la per-

cezione in fase di accesso;

- la realizzazione di due nuove smoking lounge in area Schengen e tre nuove smoking cabin in area Extra-Schengen ha permesso di offrire nuovi spazi dove poter fumare;
- tra le ulteriori fonti di intrattenimento, nonché promozione culturale, per i passeggeri che transitano nello scalo di Fiumicino, si possono citare anche le esposizioni di diverse opere d'arte che si sono susseguite e aggiunte alle installazioni già presenti.

Coerentemente con l'impegno di ADR in tema di innovazione, sono stati installati nuovi totem digitali per l'informazione al passeggero e dislocati in tutte le aree dell'aeroporto. Questi consentono l'accesso alle mappe digitali dell'aerostazione con la web-app di indoor navigation che mappa le aree a quota arrivi ed esterne, comprensive di stazione, nonché i flussi transiti e terminanti. All'interno dei totem, il passeggero può accedere a tutte le informazioni e i servizi utili, oltre che visionare tutti i punti F&B e shop presenti in aeroporto.

In ottica di informativa al passeggero e digitalizzazione, continua ad essere utilizzato il chatbot disponibile sul canale whatsapp che consente di ricevere notifiche push sullo stato del proprio volo, nonché rispondere alle principali domande formulate dai passeggeri in aerostazione. A partire dalla seconda metà del 2025, il chatbot è di tipo generativo; pertanto, risponde alle domande tramite l'IA (intelligenza artificiale) sulla base della knowledge base costruita.

In ottica di sostenibilità e per incentivare l'intermodalità treno-aereo, continua ad essere attiva l'"Airport in the City" presso la stazione ferroviaria Roma Termini, che consente ai passeggeri ITA Airways di effettuare il check-in e il rilascio del bagaglio direttamente in città e poter ritirare i bagagli direttamente a destinazione. Il servizio può essere utilizzato dai passeggeri anche come deposito bagagli.

Per migliorare la sostenibilità in aeroporto, sono state introdotte delle navette aeroportuali 100% elettriche con l'obiettivo di diminuire le emissioni.

Per ridurre il tempo di attesa al controllo passaporti, nel

corso del 2025, sono state abilitate ulteriori nazionalità all'utilizzo degli e-gates (controllo automatico del documento) in tutte le frontiere partenza, arrivi e transiti. Ad esempio, alle partenze sono abilitati un totale di 24 paesi di cittadini terzi e 31 paesi europei per un totale di 55 nazionalità.

#### Passeggeri PRM

Elevata attenzione e cura viene dedicata in particolare ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) e in generale alle tematiche di accessibilità per garantire il massimo comfort e la fruizione dei servizi offerti nei terminal. In tale ambito è stata ottenuta Accreditation Enhancement Accessibility Livello 3 dall'Associazione Airports Council International (ACI).

Inoltre, ADR Assistance ha messo a disposizione del proprio personale sedie a ruote motorizzate ed è stata svolta una sperimentazione per l'erogazione di sedie a ruote ad uso libero e gratuito per i passeggeri in area Extra-Schengen in partenza.

In ambito accessibilità, (i) sono stati realizzati due dining booths, degli spazi silenziosi dedicati a persone con specifiche esigenze, che offrono tranquillità e riservatezza; (ii) a Fiumicino è stato attivato il servizio "Be My Eyes", un'applicazione pensata per supportare il percorso in aeroporto di persone con disabilità visive.

#### Ciampino

Per lo scalo di Ciampino sono state messe a terra una serie di attività volte ad incrementare il livello dei servizi al passeggero ed a uniformare lo scalo alle migliori pratiche di ADR.

Le attività completate nel 2025 sono:

- miglioramento della resa estetica dei banchi check-in;
- riconfigurazione di una parte dell'area check-in, attraverso (i) l'installazione di nuove sedute più confortevoli, (ii) la riorganizzazione dell'area PRM tramite l'installazione di una nuova struttura per offrire maggiore riservatezza ai passeggeri con disabilità, (iii) l'introduzione di elementi di intrattenimento, tra

cui un'area kids, un calcio balilla e una chitarra a uso gratuito dei passeggeri, (iv) la realizzazione di una mostra fotografica e l'inserimento di elementi artistici dedicati alla città di Roma;

- realizzazione di una nuova work station prima dei controlli di sicurezza, per offrire ai passeggeri uno spazio funzionale per lavorare o utilizzare i propri dispositivi;
- sviluppo di una guida digitale dedicata ai mezzi di trasporto, pensata per illustrare tutte le opzioni disponibili ai passeggeri (es. taxi, bus, autonoleggio); la linea guida permette ai passeggeri in arrivo di conoscere le opzioni disponibili e confrontarle in termini di tempi e costi;
- creazione di un'area esterna dedicata agli NCC,

comprensiva di una pensilina a disposizione dei passeggeri in attesa;

- rifacimento dei servizi igienici in area Schengen allineando lo standard all'aeroporto di Fiumicino;
- miglioramento della pavimentazione in area Schengen; le lavorazioni proseguiranno in tutto l'aeroporto per il 2026;
- riconfigurazione della nursery tramite l'installazione di nuovi elementi di arredo per migliorare il comfort durante l'attesa.

In generale, per migliorare l'esperienza del passeggero è stata inoltre migliorata tutta la segnaletica dell'aeroporto rendendola maggiormente chiara e intuitiva per i passeggeri.



Sala ADR Assistance

**Metriche e obiettivi**

ESRS 2 MDR-T

**Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti**

Per quel che concerne la qualità del servizio e la centralità del passeggero, ADR si impegna a operare costantemente ai massimi standard qualitativi, preservando nel

tempo i riconoscimenti assegnati da Skytrax — 5 stelle per l'aeroporto di Fiumicino e 4 stelle per quello di Ciampino — e garantendo un livello di soddisfazione dei passeggeri ai sensi del rating ACI maggiore a 4,4.

MDR-M

**Metriche relative alla soddisfazione del passeggero**

**Principali KPIs**

Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto:

**97,9%** Overall FCO (% passeggeri soddisfatti)

**93,1%** Overall CIA (% passeggeri soddisfatti)

Tempi di attesa

**3,55 min** Attesa FCO (Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano)

**2,57 min** Attesa CIA (Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano)

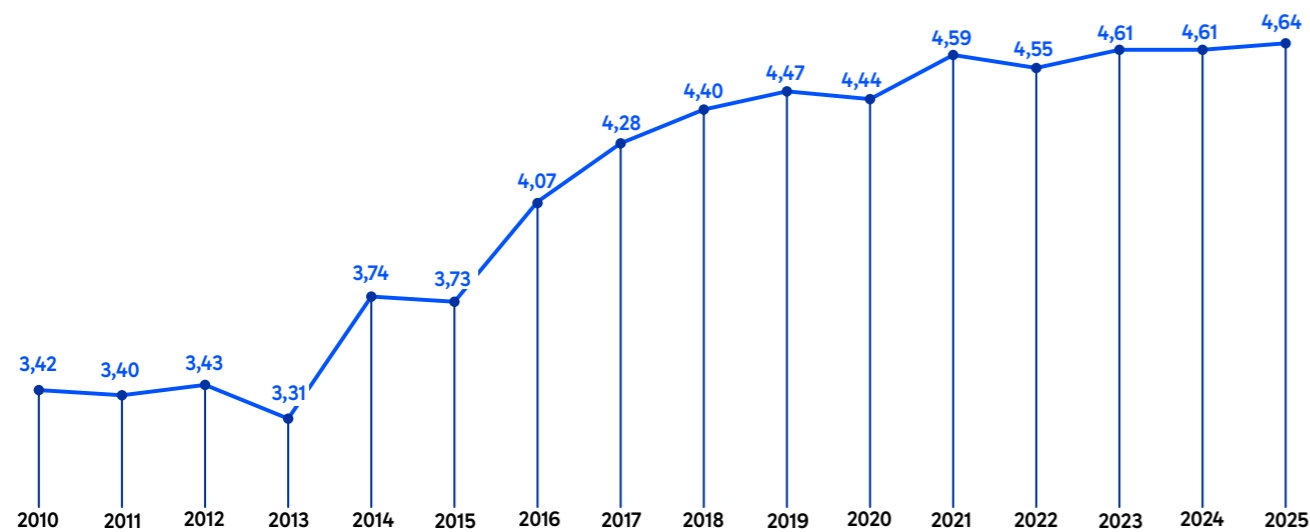
**La soddisfazione dei passeggeri e i livelli di servizio erogati**

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

concretizzano in:

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

Survey ACI World – Airport Service Quality. Indice Overall Satisfaction 2010-2025 (FCO)<sup>48</sup> Scala di valutazione: da 1 (Scadente) a 5 (Eccellente)



Nelle schede seguenti si presentano i risultati, per l'anno 2025, relativi ai principali indicatori di qualità del servizio contenuti nella Carta dei servizi Fiumicino e Ciampino,

monitorati attraverso misurazioni oggettive e sondaggi sui passeggeri secondo metodologie e metriche conformi alla circolare ENAC GEN 06.

**Principali indicatori Qualità del servizio di Fiumicino**

Fiumicino	UDM <sup>49</sup>	2025
Attesa in coda al banco check-in common per voli non sensibili + dedicati	Tempo 90% dei casi	6,12
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano	Tempo 90% dei casi	3,56
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito nazionale	Tempo 90% dei casi	17,58
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Schengen	Tempo 90% dei casi	25,23
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Extra-Schengen (narrow body)	Tempo 90% dei casi	30,59
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on in ambito Extra-Schengen (wide body)	Tempo 90% dei casi	44,49
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	% voli puntuali sul tot. voli in partenza	72,7
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	97,9
Percezione sul comfort dell'aeroporto nel complesso	% passeggeri soddisfatti	97,6
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% passeggeri soddisfatti	97,6
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% passeggeri soddisfatti	95,9
Percezione del tempo di attesa al check-in	% passeggeri soddisfatti	95,8
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza	% passeggeri soddisfatti	97,3

**Principali indicatori Qualità del servizio di Ciampino**

Ciampino	UDM	2025
Attesa in coda al banco check-in	Tempo 90% dei casi	13,36
Attesa al controllo di sicurezza del bagaglio a mano	Tempo 90% dei casi	2,57
Riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on	Tempo 90% dei casi	22,47
Puntualità in partenza (voli partiti con ritardi inferiori a 15 minuti)	% voli puntuali sul tot. voli in partenza	82,49
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	% passeggeri soddisfatti	93,1
Percezione sul comfort dell'aeroporto nel complesso	% passeggeri soddisfatti	91,1
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% passeggeri soddisfatti	94,1
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% passeggeri soddisfatti	93,7
Percezione del tempo di attesa al check-in	% passeggeri soddisfatti	97,3
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza	% passeggeri soddisfatti	93,5

<sup>48</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. 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.

<sup>49</sup>In linea con quanto definito da ENAC in merito agli indicatori da pubblicare in Carta dei Servizi, il tempo nel 90% è calcolato considerando i coefficienti di espansione alla popolazione, mentre la % dei passeggeri soddisfatti rappresenta la quota dei passeggeri che, sulla base dei sondaggi che prevedono una scala di valutazione compresa tra 1(pessimo) e 6(eccellente), esprimono valutazioni positive (4-5-6) rispetto al totale interviste.

## 6.4 Informazioni sulla governance

### 6.4.1 CONDOTTA DEL BUSINESS

#### 6.4.1.1 Governance, integrità ed etica di business lungo la catena del valore

##### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

G1-1; ESRS 2 MDR-P

##### Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

Le società del Gruppo ADR, da sempre impegnate a coniugare le esigenze di ottimizzazione della crescita economica con i principi fondamentali dell'etica degli affari, hanno adottato ed attuano il Codice Etico e la Policy Anticorruzione del Gruppo Mundys.

Il Codice Etico del Gruppo Mundys, adottato da ADR nel 2016 e successivamente aggiornato nel 2019 e nel 2022, definisce con chiarezza e trasparenza i valori ai quali il Gruppo si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi etici ed operativi rilevanti nella conduzione delle attività. Il Codice Etico identifica il nucleo essenziale dei valori che costituiscono la cultura aziendale e che si traducono nei principi e nelle politiche gestionali che guidano l'agire quotidiano.

Il Codice compendia i principi ambientali, sociali, etici e di governance conformi ai più elevati standard internazionali e gli impegni attivamente assunti in materia di tutela dei Diritti Umani, dei Diritti del Lavoro, dell'Ambiente e Anticorruzione:

- agiamo con integrità;
- instauriamo e manteniamo nel tempo relazioni consapevoli con i nostri stakeholder;
- promuoviamo e tuteliamo i diritti e il valore delle persone;
- tuteliamo l'ambiente.

La Policy Anticorruzione del Gruppo Mundys, adottata da ADR nel 2017 e successivamente aggiornata nel 2019 e nel

2021, compendia ed integra in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione vigenti nel Gruppo, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente nei dipendenti e nelle terze parti la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che devono essere osservati. La Policy prevede l'obbligo per tutti i destinatari di rispettare la Normativa Anticorruzione, ivi comprese le normative nazionali applicabili, le best practices e le linee guida elaborate da organizzazioni private internazionali (ICC – Camera di Commercio Internazionale, Transparency International, PACI – Partnering Against Corruption Initiative e il Global Compact delle Nazioni Unite, UNI ISO 37001), nonché le seguenti Convenzioni di diritto internazionale, elencate in via esemplificativa e non esaustiva:

- Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali (1997);
- Convenzione Penale sulla corruzione del Consiglio d'Europa (1999);
- Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione (2004).

ADR si è inoltre dotata di un Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione, secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 Anti-bribery Management Systems, con l'obiettivo di supportare l'organizzazione nel prevenire, rilevare e affrontare la corruzione, in conformità alle leggi applicabili sulla prevenzione e sulla lotta alla corruzione.

In linea con le previsioni della norma UNI ISO 37001:2016 "Sistemi di Gestione per la prevenzione della corruzione", nell'ambito del Sistema di gestione vengono individuati i processi aziendali nel cui ambito potrebbero potenzialmente configurarsi le condizioni, le occasioni e/o i mezzi per la commissione di condotte di natura corruttiva, nonché evidenziati i soggetti/le funzioni aziendali per i quali è stato riscontrato un rischio di corruzione superiore al livello basso.

In linea con quanto previsto dal Modello di organizzazione, gestione e controllo adottato ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e dai modelli di compliance implementati, le società del Gruppo ADR attuano programmi di formazione

secondo un approccio modulare. Tali programmi prevedono, in funzione delle diverse categorie di destinatari, sessioni di formazione in aula e/o moduli formativi in modalità e-learning aventi ad oggetto anche le seguenti tematiche: il Modello 231, i principi e le regole per la prevenzione della corruzione, il Codice Etico, i canali per effettuare segnalazioni di illeciti o sospetti (c.d. Whistleblowing), i principi vigenti in ambito Human Rights. I corsi di formazione hanno l'obiettivo di formare i destinatari ad agire con correttezza, secondo principi sociali, ambientali, etici e di governance, conformi ad elevati standard internazionali, nel rispetto di norme e regolamenti. La partecipazione ai corsi è obbligatoria ed è generalmente previsto il superamento di un test finale per confermare l'effettività della formazione ricevuta. Sono previsti, secondo periodicità predefinite (e.g. biennale) sessioni formative di refresh/aggiornamento.

In linea con la normativa applicabile ed anche alla luce del Decreto Legislativo 10 marzo 2023, n. 24 recante Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e delle disposizioni normative nazionali, le società del Gruppo ADR hanno definito, in coerenza con l'assetto organizzativo e di governance del Gruppo, un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. Whistleblowing), disciplinato dalla Policy Gestione delle Segnalazioni, volto a fornire ampio accesso a tutti coloro che vogliono effettuare una segnalazione e a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante.

La Policy si rivolge ai Vertici aziendali, ai componenti degli Organi Sociali, ai dipendenti (es. diretti, indiretti, tirocinanti, stagisti) e in generale ai terzi (e.g. clienti, fornitori e consulenti) i quali sono legittimati ad effettuare una segnalazione, qualora in possesso di notizie circa violazioni – i.e. comportamenti, atti od omissioni che ledono l'interesse pubblico o l'integrità della società o del Gruppo – (o presunte tali) di:

- Norme e regolamenti;
- Codice Etico;
- Modello 231;
- Policy Anticorruzione;
- Procedura di Gestione dei Conflitti di Interesse;
- Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corru-

zione implementato da ADR S.p.A.;

- Ai sensi dello standard UNI ISO 37001;
- Quadro normativo aziendale interno (policy, procedure, ecc.);
- Nonché di notizie di eventi suscettibili di arrecare pregiudizio patrimoniale o di immagine al Gruppo ADR.

Gli elementi principali del sistema di gestione delle segnalazioni sono:

- un Team Segnalazioni multidisciplinare incaricato della ricezione e gestione delle segnalazioni; il Team Segnalazioni è composto da (i) Vice President Internal Audit (con funzione di Coordinatore), (ii) Senior Vice President Human Capital, Organization & Procurement, (iii) Senior Vice President General Counsel & Compliance, (iv) CFO e (v) Risk Governance & Compliance;
- canali di segnalazione dedicati alla ricezione e gestione delle stesse.

Al fine di garantire l'effettività del processo di segnalazione e fornire ampio e indiscriminato accesso a tutti coloro che vogliono effettuare una segnalazione, ADR mette a disposizione appositi canali per effettuare le segnalazioni.

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

La Policy disciplina la gestione da parte del Team segnalazioni del processo come di seguito:

- ricevimento delle segnalazioni;
- verifica preliminare delle segnalazioni;
- accertamento delle segnalazioni;
- chiusura delle segnalazioni.

La Policy prevede anche:

- garanzie di riservatezza e tutela del segnalante;
- regole per la gestione di casi particolari e potenziali conflitti di interesse ove i fatti segnalati dovessero riguardare uno o più componenti del Team Segnalazioni ovvero uno o più membri del Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. e/o degli Organi di Controllo e/o di vigilanza;
- i flussi di reporting delle risultanze sulle segnalazioni ricevute attivati dal Team Segnalazioni verso gli Organi di Amministrazione e Controllo della Società.

G1-2

## Gestione dei rapporti con i fornitori



## Principali KPIs

**367** Fornitori valutati/  
qualificati secondo criteri  
di sostenibilità (N.)

**162** Fornitori con score  
ESG A e B (N.)  
(corrispondente al 22%  
dei fornitori attivi 2025)

**93,6** Spesa di fornitura  
Italia (%)

La centralità delle tematiche ESG e della Qualità del servizio fa sì che ADR sia costantemente impegnata in una gestione proattiva e proficua dei propri fornitori, con l'obiettivo di supportarli e guidarli lungo il percorso di miglioramento della propria impronta ESG, fermo restando il rispetto rigoroso degli standard qualitativi ed etici del Gruppo.

Al riguardo, i principi ispiratori di ADR ed i valori di base attesi dai fornitori sono:

- le procedure di selezione, condotte sulla base di elementi chiari e correlati agli aspetti chiave della fornitura (es. specifiche tecniche, prezzo, qualità, tempi di consegna, etc.) e volte a incentivare la libera concorrenza, nonché il rispetto di criteri di trasparenza e pubblicità;
- l'allineamento delle condizioni o restrizioni di accesso alle procedure di selezione, come anche delle eventuali penali contrattuali ai criteri di non discriminazione e proporzionalità, rispetto al valore del contratto ed allo specifico interesse aziendale;
- la costruzione di relazioni basate su principi di integrità, etica e onestà; si applicano regole e procedure allineate con le best practice, il cui obiettivo è la piena conformità con la normativa applicabile;
- la Sostenibilità, attraverso la valutazione periodica delle performance dei fornitori e l'incentivo a comportamenti virtuosi, a fronte di una chiara comunicazione delle priorità aziendali al riguardo; si favorisce, ove possibile, lo sviluppo della comunità locale, valutando e gestendo al contempo i rischi della supply chain;
- l'aspettativa dei più elevati standard in materia di Salute e Sicurezza sul lavoro, comunicando tutte le informazioni utili per garantirne l'adeguata gestione;

gli standard contrattuali di ADR prevedono specifiche penali per punire eventuali non conformità al riguardo, laddove fossero riscontrate;

- l'incentivo all'innovazione, sia stimolando l'evoluzione e il miglioramento degli attuali prodotti e servizi forniti ad ADR sia attraverso uno scouting costante del mercato, volto a identificare le migliori soluzioni ed aziende innovative.

## Contesto di riferimento

Quale "Ente aggiudicatore", ADR è tenuta all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica per la conclusione dei contratti strumentali da un punto di vista funzionale alle attività di cui all'art. 150 del Codice dei Contratti Pubblici (D. Lgs. 36/2023, nel prosieguo "Codice Contratti"). Restano invece esclusi dalle procedure ad evidenza pubblica e possono essere affidati liberamente, senza alcuna formalità o vincolo, tutti i contratti che non siano strumentali da un punto di vista funzionale all'attività di sfruttamento di area geografica per la messa a disposizione di aeroporti.

Da tale contesto deriva la necessità di adottare una linea di comportamento verso i propri fornitori e uno standard di selezione rigorosi e allineati alle normative vigenti e alle best practice di settore. Pertanto, per gestire sia gli acquisti (appalti di beni, servizi e lavori) sia il processo di iscrizione e qualifica dei fornitori, ADR adotta una piattaforma di e-procurement, che permette ai fornitori di gestire il processo di qualificazione per entrare a far parte dell'Albo dei fornitori, assicurando vantaggi ad entrambe le parti in termini di trasparenza ed efficienza del processo. Nel 2024 è stato avviato il programma

di sostegno e sviluppo, in ambito ESG, dedicato ai fornitori di ADR denominato "Elevate". Attraverso questo programma, ADR offre ai fornitori selezionati l'accesso a servizi mirati, erogati da operatori economici qualificati, con l'obiettivo di migliorare le loro performance in termini di sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Il programma prevede due percorsi distinti: il Percorso Sviluppo, che aiuta le aziende a rafforzare le proprie conoscenze e competenze ESG, e il Percorso Innovazione, riservato ai fornitori più virtuosi, che collaboreranno con ADR per sviluppare progetti innovativi. L'accesso al programma è regolato da un processo di selezione basato su vari requisiti, tra i quali, la valutazione della maturità ESG dell'azienda attestata tramite un questionario dedicato. Di seguito si riportano i principali risultati del programma aggiornati a fine 2025:

- aree di sviluppo ESG coperte dal programma > 15;
- n° di fornitori partecipanti al programma > 140;
- n° abilitatori coinvolti > 28;
- n° eventi erogati (webinar, tavole rotonde, awards) = 16;
- n° utenti ingaggiati negli eventi del programma (webinar, tavole rotonde) > 1.260;
- n° fornitori premiati come "Elevate Best Performer Awards" = 9.

## Processo di Approvvigionamento

Il processo di approvvigionamento di ADR si articola in quattro macro-fasi.

- **Scouting:** insieme alle consuete attività di Scouting, ADR nel 2025 ha proseguito nel percorso intrapreso nei precedenti anni, di valutazione e monitoraggio del rating ESG del proprio parco fornitori, grazie anche all'introduzione di una dashboard di KPI di sostenibilità. Nel 2026 si propone di dar seguito ai processi sopraindicati, nonché alla valutazione di ulteriori standard da adottare.
- **Negoziazione e affidamenti:** in fase di negoziazione degli affidamenti, ADR ha integrato nei contratti, specifiche clausole di accettazione del Codice Etico, della Policy Anticorruzione e il Framework Human Rights, 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; inoltre, nel corso del 2025,

è stato introdotto il Codice di Condotta che, al pari dei sopraccitati documenti, è entrato a far parte dei documenti da visionare ed accettare sia in fase di qualifica che di contrattualizzazione. In continuità con il 2023, ed in coerenza con l'analisi di doppia materialità, nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa (EPV), si è proseguito con l'utilizzo di criteri di valutazione dei concorrenti che afferiscono alla sfera Environmental (Decarbonizzazione, Rifiuti ed Economia Circolare), Social (H&S, DE&I, welfare, e comunità locali) e Governance (Organizzazione, Reportistica, Comunicazione e Sustainable Procurement).

- **Esecuzione del contratto:** ADR si avvale dello strumento del "Vendor Rating Prestazionale" per valutare gli aspetti commerciali (tempestività nelle risposte, competitività) e tecnici (qualità, affidabilità, puntualità) dei fornitori assegnatari di un ordine. Tale strumento, insieme ad altri parametri (economici, ESG, etc), costituisce uno degli elementi fondamentali per l'identificazione dei migliori fornitori da invitare alle gare (Vendor List). Nel corso del 2024 è stato introdotto il VR Health & Safety che, relativamente a tale materia, valuta le prestazioni del fornitore, in corso di vigenza contrattuale, sulla base degli audit effettuati dalla funzione competente.
- **Follow up:** il follow up nasce dalla volontà di migliorare costantemente la catena di fornitura e si declina attraverso l'attività di Audit. Il Perimetro degli audit viene definito, con cadenza annuale, selezionando i fornitori con contratto attivo emesso da Procurement e presenti all'interno dell'insieme dei fornitori "critici" individuati dalla BIA (Business Impact Analysis); inoltre tale perimetro viene verificato ed eventualmente integrato con fornitori identificati da Procurement come "critical supplier" secondo la definizione fornita da Mundys.
- Il processo di audit "integrati" "di secondo livello" è stato implementato nel 2024 e viene svolto da una società terza che, oltre agli aspetti ESG, valuta profili di rischio del fornitore legati anche ad ambiti Cybersecurity, Business Continuity, HSE, Human Rights ed Ambiente. Nel corso del 2025, seguendo la stessa metodologia ed il medesimo processo, si è proceduto all'effettuazione di attività di audit su un perimetro

che ha coinvolto nuovi fornitori, aree non auditate di fornitori precedenti ed eventuali interventi di follow-up su fornitori già oggetto di esame; gli audit eseguiti sono stati oltre 20.

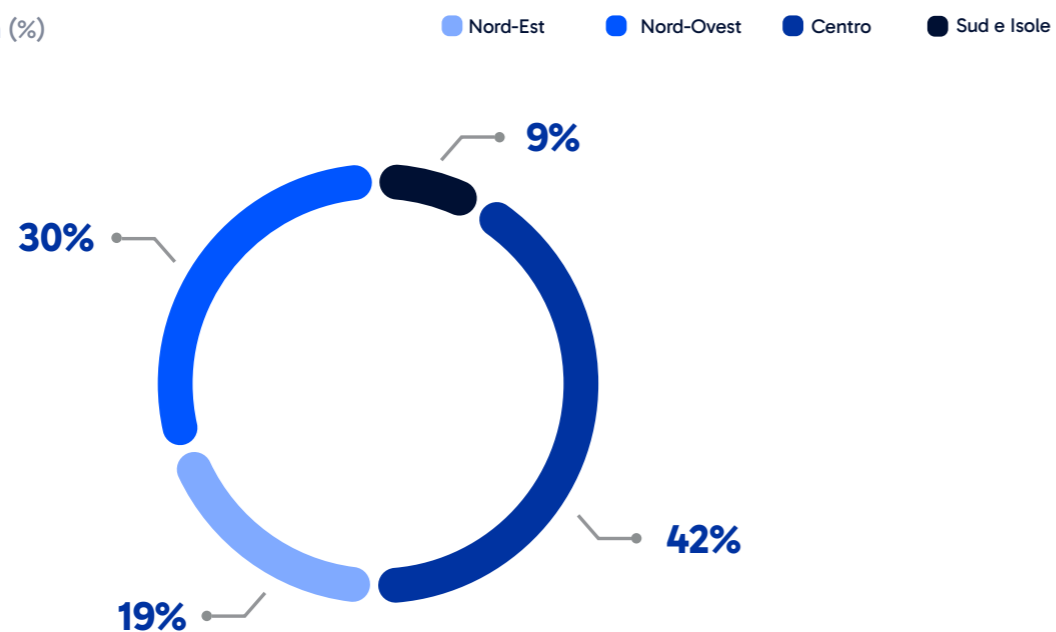
#### Impatto generato sulla supply chain

Nel corso del 2025, 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 di Aeroporti di Roma S.p.A., attivata dagli ordini verso fornitori italiani.

Le spese operative e in conto capitale del Gruppo ADR relative alle spese per forniture in Italia, escluse le partite infragruppo e considerando solamente ordini e contratti quadro, nel 2025 ammontano a 381 milioni di euro e sono state sostenute per il 97 % da ADR e per il 3 % dalle società controllate che ricadono nel perimetro dello studio. In particolare, 158 milioni di euro dell'ordinato sono stati spesi nel Centro Italia (di cui 85 % nel Lazio), 116 milioni di euro nel Nord-Ovest (di cui 69% in Lombardia), 33 milioni di euro nel Sud e nelle Isole (di cui il 61 % in Campania) e 74 milioni di euro nel Nord-Est (di cui il 56 % nell'Emilia Romagna).

#### Distribuzione della spesa verso i fornitori del Gruppo ADR suddivisi per regioni italiane

##### Spesa per area geografica (%)



ADR, attraverso i 381 milioni di euro di spese operative e in conto capitale, ha coinvolto 649 fornitori in Italia. Più nel dettaglio, a testimonianza di come il business promuova il tessuto economico di piccole e medie imprese, circa l'87 % dei fornitori è classificabile in questa categoria.

G1-3

#### Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

ADR, consapevole dell'impatto negativo della corruzione, in quanto ostacolo allo sviluppo e al mantenimento di un ambiente sostenibile dal punto di vista economico e, prima ancora, sociale, è impegnata in prima linea non solo a

contrastare, ma a prevenire il verificarsi di pratiche corruttive nello svolgimento delle proprie attività.

ADR agisce nella consapevolezza che il rispetto della normativa anticorruzione vigente sia più di un obbligo di natura giuridico-legale e rappresenti un elemento basilare della cultura e del modo di operare della Società e, più in generale del Gruppo.

Il rispetto della normativa anticorruzione rappresenta tuttavia elemento necessario, ma non sufficiente, a contrastare il fenomeno corruttivo. Le organizzazioni economiche hanno, infatti, la responsabilità di contribuire attivamente alla lotta alla corruzione.

A tal fine, ADR si è dotata di un Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 Anti-bribery management systems, con l'obiettivo di supportare l'organizzazione tutta nel prevenire, rilevare e affrontare la corruzione e nel rispettare le leggi applicabili sulla prevenzione e sulla lotta alla corruzione.

Il rispetto di tale Sistema di Gestione, che trova il proprio fondamento nella Policy anticorruzione del Gruppo, oltre a rappresentare un obbligo per tutto il personale di ADR, costituisce condizione essenziale e fondante di ogni relazione intrattenuta dalla Società nello svolgimento della propria attività.

Nel corso del mese di aprile 2018, il Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione di ADR è stato certificato conforme allo standard ISO 37001 Anti-Bribery da un organismo di certificazione accreditato con Accredia (Ente nazionale di accreditamento degli organismi di certificazione e ispezione).

Un organismo di certificazione ha rinnovato, nel 2021 e nel 2024, la certificazione del Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione di ADR, valutandolo conforme ai requisiti dello standard ISO 37001 Anti-Bribery.

Nel corso del 2024, anche le società del Gruppo ADR Ingegneria S.p.A. e ADR Mobility S.r.l. hanno ottenuto da un ente certificatore accreditato con Accredia la certificazione di conformità del proprio Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

ADR, al fine di condividere l'impegno per la prevenzione e il contrasto alla corruzione, ha adottato appositi strumenti informativi diretti ai terzi che intrattengono o che intendono intrattenere rapporti con la Società, nonché appositi meccanismi e tutele contrattuali azionabili in caso di mancato rispetto del framework anticorruzione da parte dei contraenti soggetti terzi.

Nell'ambito di tale sistema ADR svolge attività di:

- identificazione dei rischi di corruzione, analisi e valutazione dei rischi di corruzione identificati, valutazione dell'idoneità e dell'efficacia dei controlli esistenti per mitigare i rischi di corruzione valutati;

- svolgimento di controlli operativi;
- due diligence dei contraenti soggetti terzi;
- aggiornamento e riesame periodico anche da parte del Consiglio di amministrazione del Sistema;
- informativa alla totalità dei membri degli organi di governance, dei dipendenti e delle controparti;
- valutazione delle performance del sistema nell'ottica del miglioramento continuo;
- formazione in aula del Management del Gruppo ADR<sup>50</sup>;
- formazione e-learning per i dipendenti secondo un approccio modulare a seconda dei destinatari;
- campagne informative e di sensibilizzazione al rispetto di Codice Etico, Policy Anticorruzione, Modello 231 e disponibilità dei meccanismi di segnalazione (c.d. Whistleblowing) rivolto alle strutture operative;
- formazione e sensibilizzazione delle terze parti, impiego di appositi meccanismi contrattuali e materiale informativo pubblicato in un'apposita sezione nel sito web.

Le attività di sensibilizzazione e formazione erogate al personale da ADR per la prevenzione della corruzione affrontano anche le seguenti tematiche:

- la Policy Anticorruzione, le procedure, il Sistema di Gestione anti-corruzione ed i relativi obblighi da osservare;
- il rischio di corruzione e i danni che possono derivare da atti corruttivi per gli autori degli stessi e per la Società;
- le circostanze in cui può avvenire la corruzione in relazione ai loro compiti e come riconoscere tali circostanze;
- come riconoscere e rispondere alle sollecitazioni o offerte di tangenti;
- come prevenire ed evitare la corruzione e riconoscere gli indicatori chiave del rischio di corruzione;
- il contributo che ciascuno può fornire all'efficacia del Sistema di Gestione anti-corruzione compresi i benefici circa il miglioramento delle prestazioni di prevenzione della corruzione e delle segnalazioni;
- come e a chi comunicare qualsiasi sospetto.

Nell'ambito di tale Sistema, vengono attuate procedure che:

<sup>50</sup> Circa 200 dipendenti formati nel periodo 2023-2024 tra dirigenti, quadri e impiegati.

- richiedono una valutazione e, se del caso, un'indagine di qualsiasi atto corruttivo o violazione della Policy Anticorruzione o del Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione, che sia riferito, rilevato o ragionevolmente presunto;
- richiedono azioni appropriate nel caso in cui l'indagine riveli qualsivoglia atto di corruzione o violazione della Policy Anticorruzione o del Sistema di Gestione anticorruzione;
- diano potere e capacità d'azione agli investigatori;
- richiedono la collaborazione nell'ambito dell'indagine da parte del personale pertinente;
- richiedono che lo stato e i risultati dell'indagine siano riferiti alle funzioni di conformità;
- richiedono che l'indagine sia svolta in maniera riservata e che i risultati di tale indagine siano confidenziali.

Nell'ambito del Sistema, è prevista la possibilità di segnalare in atti di corruzione tentati, presunti ed effettivi, oppure qualsiasi violazione o carenza concernente il Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione mediante i canali (c.d. Whistleblowing) di cui alla Policy Gestione delle Segnalazioni ADR. Tale Policy disciplina il processo di ricezione e gestione delle segnalazioni (c.d. whistleblowing) in conformità al Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 recante attuazione della Direttiva (UE) n. 2019/1937. La Policy disciplina la gestione da parte del Team segnalazioni del processo come di seguito:

- ricevimento delle segnalazioni;
- verifica preliminare delle segnalazioni;
- accertamento delle segnalazioni;
- chiusura delle segnalazioni.

La Policy prevede anche:

- garanzie di riservatezza e tutela del segnalante;
- regole per la gestione di casi particolari e potenziali conflitti di interesse ove i fatti segnalati dovessero riguardare uno o più componenti del Team Segnalazioni<sup>51</sup> ovvero uno o più membri del Consiglio di Amministrazione di ADR S.p.A. e/o degli Organi di Controllo e/o di vigilanza;
- i flussi di reporting delle risultanze sulle segnalazioni ricevute attivati dal Team Segnalazioni verso gli Organi di Amministrazione e Controllo della Società.

## Metriche e Obiettivi

G1-4; ESRS 2 MDR-M

### Casi accertati di corruzione attiva o passiva

Con riferimento alle società del Gruppo ADR, non sono mai stati riscontrati casi di corruzione attiva e passiva e non sono mai pervenute segnalazioni in merito ad atti di corruzione tentati, presunti ed effettivi.

G1-5; ESRS 2 MDR-M

### Influenza politica e attività di lobbying

L'attività di rappresentanza di interessi consiste in un insieme di azioni strategiche poste in essere da ADR per sostenere e promuovere un'idea, un interesse o una causa rilevante per il Gruppo. L'obiettivo è sensibilizzare i principali stakeholder su tematiche specifiche, favorendone la comprensione. Tale attività si fonda sulla costruzione del consenso, sulla creazione di relazioni solide e sull'interazione con gli stakeholder in modo etico e trasparente. ADR non elargisce contributi politici, finanziari o in natura.

Nell'ambito di queste attività, ADR mantiene un dialogo costante con le istituzioni, consolidando progressivamente la propria posizione di interlocutore affidabile e contribuendo ad accrescere la consapevolezza sui temi di interesse. Parallelamente, si opera per rafforzare relazioni strategiche e creare alleanze con soggetti chiave, al fine di promuovere politiche sostenibili e innovative nei settori di riferimento. Propedeutica all'attività di lobbying è l'analisi del contesto di riferimento, che consente di individuare criticità da prevenire e opportunità da sviluppare, seguita dalla predisposizione di un piano di stakeholder engagement che consideri anche rischi e potenziali impatti. Il piano ha come primo obiettivo l'avvio di un percorso di accreditamento e costruzione del consenso con i soggetti che trattano le tematiche di interesse del Gruppo. Nel corso del 2025, nell'ambito delle attività di lobbying e dell'interlocuzione con le istituzioni nazionali ed europee, sono stati affrontati temi quali la decarbonizzazione del trasporto aereo, il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del settore in coerenza con gli SDGs e l'Agenda 2030, l'intermodalità e le semplificazioni normative e autorizzative necessarie alla transizione energetica. Tra gli eventi istituzionali di particolare rilievo si segnala il 65° anniversario dell'Aeroporto di Fiumicino, celebrato alla presenza del Presidente della

Repubblica, Sergio Mattarella: un'iniziativa che ha rappresentato per il Gruppo un importante riconoscimento istituzionale e una significativa valorizzazione del ruolo strategico dello scalo. I membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo incaricati di sorvegliare sulla tematica dell'influenza politica e delle attività di lobbying sono il Presidente e il CEO & Managing Director (nominati con delibera dell'Assemblea del 20 aprile 2023), oltre ai seguenti organi:

- Responsabile Anticorruzione;
- Internal Audit;
- Team Segnalazioni;
- Organismo di Vigilanza;
- Collegio Sindacale.

Tra i componenti degli organi di amministrazione, direzione e controllo che hanno ricoperto un incarico comparabile nella pubblica amministrazione (incluse le autorità di regolamentazione), figura l'attuale Presidente, che tra il 2022 e il 2023 ha svolto il ruolo di Capo di Gabinetto del Ministro per la Funzione Pubblica.

ADR è inoltre iscritta a:

- Registro dei rappresentanti di interessi della Camera dei deputati;
- Registro per la trasparenza del Parlamento Europeo (Reg. n: 990367446239-60).

G1-6; ESRS 2 MDR-M

### Prassi di pagamento

Il Gruppo ADR gestisce i propri processi di pagamento con l'obiettivo di mantenere solide relazioni con i fornitori. L'impegno del Gruppo al pagamento tempestivo dei fornitori testimonia la responsabilità finanziaria verso la propria filiera di approvvigionamento.

Al fine di assicurare il rispetto delle condizioni contrattuali concordate e prevenire il ritardo nei pagamenti, inclusi quelli verso le PMI, ADR dispone di procedure interne che prevedono il monitoraggio delle scadenze verso i fornitori e la definizione delle tempistiche di pagamento.

I termini contrattuali standard di pagamento del Gruppo ADR sono a 60 giorni, applicati al 73% (74% nel 2024) del fatturato; la condizione di 30 giorni è applicata al

12% (13% nel 2024) del fatturato relativo principalmente a utenze, start-up innovative, professionisti etc. Per la quota residuale del fatturato è applicata una condizione standard a 90 giorni.

Il tempo medio impiegato dal Gruppo ADR per pagare una fattura<sup>52</sup> è pari a 12 giorni (15 giorni nel 2024), oltre il termine medio standard<sup>53</sup>, dovuto principalmente alla gestione dei pagamenti mediante procedure massive che aggregano nel flusso dei bonifici più scadenze contrattuali.

La % dei pagamenti effettuati entro i termini stabiliti contrattualmente<sup>54</sup> è pari al 28%, che sale al 73% nei 12 giorni successivi.

Alla fine dell'esercizio 2025 non vi sono procedimenti giudiziari pendenti dovuti a ritardi nei pagamenti (nessun procedimento pendente anche alla fine dell'esercizio precedente).

## 6.4.1.2 Cybersecurity

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 MDR-P

#### Politiche relative alla cybersecurity

L'aeroporto è un ecosistema fisico e digitale estremamente complesso ed eterogeneo, la cui dipendenza dalle tecnologie digitali, in linea con quanto accade negli altri settori, è in costante crescita.

In questo scenario, la gestione del rischio legato alla cybersecurity equivale a rafforzare la Cyber Resilience, intesa come la capacità di garantire la continuità operativa anche in presenza di minacce ed eventi cyber che, con frequenza e impatti sempre maggiori, interessano gli operatori aeroportuali e i soggetti a essi collegati (come, ad esempio, fornitori di software critici).

In relazione a tale premessa, il Gruppo ADR ha adottato una politica di Cybersecurity volta a garantire la Cyber Resilience del Gruppo e degli scali gestiti, articolata su diverse direttrici strategiche.

<sup>51</sup> Organismo collegiale responsabile del processo di gestione delle segnalazioni, che ne valuta l'adeguatezza, suggerisce al Consiglio di Amministrazione gli eventuali interventi migliorativi sul processo, promuove le necessarie azioni di informazione e formazione rivolte alla popolazione aziendale. In ADR si compone dei Responsabili delle seguenti funzioni: Internal Audit, Human Capital, Organization-& Procurement, General Counsel & Compliance, CFO, e Risk Governance & Compliance.

<sup>52</sup> Per calcolare il tempo medio di pagamento e la percentuale di pagamenti allineata con il termine di pagamento standard, sono stati presi in considerazione i pagamenti effettuati verso i fornitori terzi da parte delle società del Gruppo ADR nell'esercizio 2025.

<sup>53</sup> Condizione standard media pari a circa 61 (60 nel 2024) giorni.

<sup>54</sup> Vedi nota 50.

In primo luogo, è stato definito un modello di governance che prevede la condivisione e la gestione del rischio di cybersicurezza a livello apicale, attraverso l'istituzione di un Cyber Security Committee di cui fa parte il vertice aziendale. Tale modello rappresenta la modalità naturale di gestione di rischi che coinvolgono inevitabilmente le strutture tecniche competenti, i gestori delle infrastrutture e dei sistemi ICT/OT e le funzioni di business.

Le misure di gestione del rischio sono attuate in conformità alle normative nazionali, europee e di settore in materia di Cybersicurezza, seguendo un approccio risk-based e in conformità ai principi di security by design, al fine di integrarle sin dalle fasi iniziali nei progetti di evoluzione dell'ecosistema digitale aeroportuale. Tali misure sono oggetto di verifiche e miglioramenti continui attraverso campagne periodiche di assessment (VA/PT) sugli asset informatici del gruppo.

Parallelamente alle attività di prevenzione e mitigazione dei rischi, ADR ha attivato un servizio di C-SOC (Cyber Security Operation Center) attraverso il quale garantisce il monitoraggio H24 dei sistemi e degli asset informatici del Gruppo e assicura la risposta agli incidenti di sicurezza, nonché servizi di sicurezza proattivi al fine di gestire in anticipo le minacce emergenti. Nel corso del 2025, il C-SOC ha gestito un numero in costante aumento di eventi di sicurezza, mantenendo al minimo gli impatti operativi sugli scali gestiti e sui servizi erogati a passeggeri, compagnie e altri stakeholder.

La politica di ADR riconosce, inoltre, che le persone del Gruppo rappresentano la risorsa più preziosa e, allo stesso tempo, la più importante linea di difesa contro gli attacchi informatici. È, infatti, attraverso il comportamento consapevole e responsabile dei collaboratori che è possibile individuare tempestivamente potenziali minacce e prevenire incidenti di sicurezza che potrebbero compromettere la continuità operativa o l'integrità dei dati aziendali. Per questo motivo, il Gruppo promuove in modo continuativo campagne di Phishing e di Social Engineering simulato, progettate per valutare il livello di attenzione degli utenti e rafforzare la loro capacità di riconoscere tentativi di frode o manipolazione. Tali iniziative sono sempre accompagnate da programmi dedicati di formazione e sensibilizzazione,

strutturati per fornire strumenti pratici, aggiornamenti costanti e conoscenze approfondite sulle principali tecniche utilizzate dai cyber criminali. L'obiettivo finale è mantenere costantemente alta la soglia di vigilanza sulle minacce informatiche e favorire la diffusione di una solida cultura di Cyber Awareness, oggi considerata un elemento imprescindibile per la protezione dell'intero ecosistema aziendale. Attraverso questo approccio, il Gruppo intende creare un ambiente in cui ogni individuo sia consapevole del proprio ruolo nella sicurezza e contribuisca attivamente alla difesa collettiva.

[ESRS 2 MDR-A](#)

#### Azioni e risorse connesse alla cybersecurity

In linea con l'evoluzione del contesto di minaccia cibernetica, ADR ha da tempo adottato processi, tecnologie e un modello organizzativo per gestire i rischi di Cybersicurezza. Questi si sono evoluti negli anni per presidiare ambiti più interconnessi rispetto al passato (ad esempio i sistemi di Operational Technology) ed evoluzioni del panorama normativo nazionale ed internazionale, nonché nell'adozione di nuove soluzioni di sicurezza best-in-class nell'ambito della prevenzione, monitoraggio e risposta alle minacce Cyber. Nel corso del 2025, in linea con la strategia del Gruppo ADR, sono state implementate una serie di iniziative volte al rafforzamento delle misure di Cybersicurezza in risposta alle crescenti minacce, all'evoluzione dei paradigmi di protezione del perimetro aziendale e allo sviluppo delle tecnologie di sicurezza, anche spinte dalle applicazioni dell'AI in questo ambito.

In primis, ADR ha da tempo adottato il paradigma **Zero Trust** come modello di riferimento per la gestione dei rischi legati agli accessi di utenti, devices e applicazioni ai sistemi e ai dati aziendali. In quest'ottica sono stati ulteriormente rafforzati i presidi di **strong authentication** e ampliato il perimetro di devices gestiti attraverso soluzioni che abilitano l'adozione del modello Zero Trust.

La Cyber Resilience nel contesto aeroportuale non può prescindere dalla **protezione dei sistemi ICS** (Industrial Control System), che rappresentano asset tecnologici molto spesso essenziali per il funzionamento dei processi aeroportuali (es. radiogeni, luci pista, impianti elettromeccanici, etc.). In quest'ottica ADR ha da tempo avviato un programma di sicurezza dedicato, che fa leva sui paradig-

mi di protezione e alle best practices internazionali applicati agli ecosistemi industriali (es. segregazione, defence in depth). Nel corso degli ultimi anni, questi presidi sono stati ulteriormente rafforzati, e nello specifico, è sempre più estesa la copertura degli strumenti di sicurezza, quali ad esempio **antimalware avanzati (EDR)** e sonde di **monitoraggio del traffico (IDS)**, anche in virtù dell'adeguamento dei principali vendor del settore alle crescenti necessità di sicurezza del mercato.

Relativamente al monitoraggio ed alla risposta agli eventi di sicurezza in ambito C-SOC, sono stati migliorati i processi di gestione attraverso l'utilizzo di strumenti di **automazione** e di tecnologie basate su AI al fine di aumentare l'efficienza e l'efficacia dei processi di monitoraggio e risposta.

Inoltre, ADR ha implementato un Information Security Management System ed ha ottenuto la certificazione ISO 27001 dello stesso, risultato che riflette la fattiva collaborazione e attenzione ai temi legati alla gestione dei rischi di sicurezza informatica di tutto il personale coinvolto nel sistema di gestione. Queste attività si inseriscono in un contesto nel quale la Cybersicurezza viene costantemente verificata e migliorata attraverso processi e strumenti – automatici e non – dedicati al monitoraggio continuo delle vulnerabilità presenti sul perimetro di asset aziendali.

## Metriche e obiettivi

[ESRS 2 MDR-T](#)

#### Obiettivi connessi alla cybersecurity

L'obiettivo primario di ADR è quello di garantire la Cyber Resilience del Gruppo e degli scali gestiti. Al fine di conseguire tale scopo, ADR ha adottato una strategia che si pone i seguenti obiettivi:

- assicurare il **governo dei rischi di Cybersicurezza** e la conformità alle **normative** nazionali ed europee in materia;
- assicurare la **continua evoluzione dell'infrastruttura di sicurezza** e dei presidi sugli asset informatici del gruppo;
- assicurare il **presidio H24** sugli eventi e sulle minacce informatiche che insistono su ADR;

- assicurare la **consapevolezza e l'attenzione** del personale di ADR sui temi di Cybersicurezza;
- assicurare che la Cybersicurezza sia incorporata nei progetti sin dalle prime fasi, con un approccio ispirato al principio della **security by design**, oltre che presidiata a livello di clausole e attività di monitoraggio sulle terze parti (**Supply Chain Risk Management**).

Gli obiettivi sono perseguiti attraverso l'adozione della politica e l'attuazione di una serie di iniziative di rafforzamento, concepite per consolidare nel tempo il livello di maturità del sistema di sicurezza. Tali iniziative includono sia interventi di natura organizzativa sia azioni tecniche e operative, volte a garantire che i presidi di protezione rimangano efficaci, aggiornati e adeguati all'evoluzione delle minacce.

Ad ulteriore impulso per il perseguimento degli obiettivi di cybersicurezza, ADR, come società del Gruppo Munds, misura e monitora il proprio livello di maturità in relazione al framework internazionale NIST (NIST Cybersecurity Framework), con l'obiettivo di raggiungere e mantenere un livello di maturità di 4/5 entro il 2030. Tale obiettivo è coerente con il quadro normativo nazionale, che individua nel Framework Nazionale di Cybersecurity e Data Protection – fortemente ispirato al NIST Cybersecurity Framework – il principale riferimento per la normativa italiana in materia di cybersicurezza.

## 6.5 Allegati tecnici

### IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

#### Impatti materiali

Tema	Titolo	Natura	Ambito di applicazione	Orizzonte temporale	
Environment	L'integrazione di strategie di adattamento nello sviluppo, nelle operations e nella manutenzione delle infrastrutture agli effetti fisici dei cambiamenti climatici (ad es. eventi meteorologici estremi) può migliorare la sicurezza ed evitare interruzioni del servizio.	+	Potenziale	Lungo l'intera catena del valore	Lungo termine
	Gli investimenti in sistemi di trasporto a basse emissioni di carbonio — come infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici, bioenergia, Sustainable Aviation Fuel (SAF) e servizi per bilanciare domanda e offerta di mobilità sostenibile da e per l'aeroporto —, così come gli investimenti in green technologies per aeroporti, possono contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra (GHG).	+	Potenziale	Lungo l'intera catena del valore	Medio termine
	Emissioni di gas serra (GHG) derivanti dalle attività proprie dell'aeroporto (ad es. costruzione, operation e manutenzione, ecc.) e dall'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale da parte di terzi (ad es. trasporto aereo e operations di terzi all'interno dell'aeroporto).	-	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
	Il miglioramento dell'efficienza energetica e l'autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili contribuiscono alla riduzione della domanda energetica e alla fornitura di energia accessibile e pulita.	+	Attuale	Operazioni dirette	Breve termine
	Elevato consumo di energia legato al funzionamento dell'aeroporto, alla costruzione e alla manutenzione delle infrastrutture.	-	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
	Le operations aeroportuali — comprese le emissioni dei veicoli sia di supporto a terra e flotte di servizio che del traffico circostante, la combustione del carburante degli aeromobili durante il rullaggio, il decollo e l'atterraggio, nonché le emissioni degli impianti aeroportuali e dalle attività di costruzione e manutenzione — contribuiscono all'inquinamento atmosferico locale.	-	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
Environment	L'adozione di pratiche di riciclo, recupero e riutilizzo nello sviluppo e nelle operations delle infrastrutture aeroportuali — inclusi approcci di eco-design e l'utilizzo di materiali da costruzione parzialmente o totalmente riciclati — può generare benefici ambientali riducendo la domanda di materiali a livello locale e globale e migliorando l'efficienza nell'uso delle risorse.	+	Attuale	A monte/ Operazioni dirette	Breve termine
	Il riciclo e il riutilizzo nello sviluppo e nella manutenzione delle infrastrutture aeroportuali possono comportare una riduzione nella generazione di rifiuti, con benefici ambientali, minore trasporto e minore invio a impianti di recupero e/o smaltimento.	+	Attuale	A monte/ Operazioni dirette	Breve termine
	Lo sviluppo, la manutenzione e le operations delle infrastrutture aeroportuali e dei servizi di mobilità generano rifiuti.	-	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
Social	Promuovere condizioni di lavoro eque per tutti i lavoratori diretti può contribuire positivamente alla diffusione di una cultura della creazione di valore centrata sulle persone nelle comunità locali, oltre a promuovere il valore sociale dell'impresa insieme a quello economico.	+	Attuale	Operazioni dirette	Breve termine
	Impatti negativi sulla salute psicofisica dei lavoratori diretti, che comportano conseguenze negative temporanee o permanenti sulla loro salute, possono presentarsi anche a causa di condizioni di lavoro inadeguate.	-	Attuale	Operazioni dirette	Breve termine
	Investimenti nella diversità, equità e inclusione dei lavoratori diretti, in progetti di aggiornamento e riqualificazione delle competenze, promuovono l'apprendimento continuo, contribuendo alla creazione di valore centrata sulle persone, sia all'interno che all'esterno dell'organizzazione.	+	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
	Promuovere condizioni di lavoro eque per tutti i lavoratori indiretti può contribuire positivamente alla diffusione di una cultura della creazione di valore centrata sulle persone nelle comunità locali, oltre a valorizzare il ruolo sociale dell'impresa accanto a quello economico.	+	Attuale	A monte/A valle	Breve termine
Social	Impatti negativi sulla salute psicofisica dei lavoratori indiretti, che comportano conseguenze negative temporanee o permanenti sulla loro salute, possono presentarsi anche a causa di condizioni di lavoro inadeguate.	-	Attuale	A monte/A valle	Breve termine

Tema	Titolo	Natura	Ambito di applicazione	Orizzonte temporale	
Social	Promuovere il valore sociale dell'impresa attraverso il suo contributo allo sviluppo economico delle comunità locali, favorisce una cultura della creazione di valore centrata sulle persone e mantiene un dialogo attivo e trasparente con tutti gli stakeholder coinvolti dalle operations aeroportuali. Gli aeroporti e le infrastrutture di trasporto aereo rappresentano motori fondamentali per la crescita economica locale, nazionale e globale, sostenendo occupazione, connettività e sviluppo sostenibile.	+	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
	Le operations delle infrastrutture di trasporto generano inquinamento acustico (ad es., operations degli aeromobili durante atterraggio, decollo e rullaggio, traffico stradale) che può interessare le comunità circostanti e gli ecosistemi naturali.	-	Attuale	A valle	Breve termine
	Lo sviluppo, la manutenzione e la gestione delle infrastrutture aeroportuali e dei servizi con elevati standard di qualità, basati su solidi sistemi di monitoraggio e controllo, nonché su soluzioni innovative e collaborazione con terzi, favoriscono un miglioramento della sicurezza per consumatori e utenti finali.	+	Attuale	A valle	Breve termine
Governance	Concentrarsi sul miglioramento dei livelli di servizio, della qualità e della protezione delle informazioni personali può contribuire a un'esperienza di mobilità migliore e a una maggiore soddisfazione di consumatori e utenti finali.	+	Attuale	A valle	Breve termine
	Promuovere l'impegno politico e attività di lobbying responsabili, eque e trasparenti può portare a decisioni più informate e partecipative, a politiche più efficaci che tengano conto degli interessi di tutti gli stakeholder e alla creazione di partenariati pubblico-privati (ad es., la promozione della mobilità sostenibile attraverso il coinvolgimento delle istituzioni nazionali e internazionali, nonché di organizzazioni e associazioni).	+	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
	Integrare i criteri ESG nelle relazioni commerciali lungo l'intera catena del valore e promuovere l'allineamento con gli impegni ESG dell'azienda contribuisce a costruire partnership commerciali più solide, migliorare l'affidabilità dei terzi e favorire lo sviluppo socioeconomico.	+	Attuale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine
	L'adozione di tecnologie e sistemi di cybersecurity all'avanguardia può migliorare la resilienza informatica della catena del valore dell'azienda e dell'ecosistema della mobilità nel suo complesso.	+	Potenziale	Lungo l'intera catena del valore	Breve termine

#### Rischi materiali

Tema	Rischio
Environment	Rischi connessi alla gestione del climate change & adaptation (rischi fisici acuti e cronici, rischi di transizione) con impatti in termini di continuità e raggiungimento degli obiettivi.
	Rischi connessi all'incremento dei costi di approvvigionamento, determinato da variazioni dei prezzi delle materie prime e da fattori macroeconomici o energetici, con possibili impatti sulla continuità operativa.
Social	Forza lavoro propria
	Lavoratori nella catena del valore
	Rischi connessi all'eventuale mancato rispetto della normativa e delle disposizioni in materia di salute e sicurezza da parte di dipendenti o terzi, con possibili impatti sulle attività operative.
Social	Consumatori e utilizzatori finali
	Rischi connessi all'eventuale accesso non autorizzato di persone o mezzi e all'introduzione di materiali o sostanze vietate attraverso i varchi o i perimetri presidiati, con possibili impatti sulla sicurezza.
	Rischi connessi all'eventuale mancato o inadeguato controllo delle operations in area airside e delle attività correlate alla sicurezza, con possibili impatti sulla regolarità e sulla sicurezza delle operations.
Social	Comunità interessate
	Rischi connessi alla limitazione dell'operatività aeroportuale derivante dall'eventuale superamento dei limiti acustici previsti dalla normativa e dalla zonizzazione vigente, con possibili impatti sulla continuità delle attività.
Governance	Condotta delle imprese
	Rischi connessi a eventuali intrusioni non autorizzate nei sistemi informatici, con possibili impatti sulla continuità dei servizi, sulla riservatezza e integrità dei dati e con potenziali conseguenze sanzionatorie.

#### Opportunità materiali

Tema	Opportunità
Environment	Cambiamenti climatici
	Produzione di energia rinnovabile on-site con utilizzo di impianti fotovoltaici e utilizzo di sistemi di accumulo.

## ESRS CONTENT INDEX

ESRS	Richieste di informativa		Paragrafo
<b>Informazioni generali</b>			
ESRS 2	BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	6.1.1
ESRS 2	BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	6.1.1
ESRS 2	GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	6.1.3
ESRS 2	GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	6.1.3
ESRS 2	GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	6.1.3
ESRS 2	GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	6.1.3
ESRS 2	GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	6.1.3
ESRS 2	SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	6.1.2
ESRS 2	SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	6.1.2 - 6.3.4
ESRS 2	SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	6.2.1
ESRS 2	IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	6.1.4 - 6.2.1
ESRS 2	IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	6.1.4
<b>E1 - Cambiamenti climatici</b>			
ESRS E1	E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	6.2.1
ESRS E1	E1-2; MDR-P	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.2.1
ESRS E1	E1-3; MDR-A	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	6.2.1
ESRS E1	E1-4; MDR-T	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.2.1
ESRS E1	E1-5; MDR-M	Consumo di energia e mix energetico	6.2.1
ESRS E1	E1-6; MDR-M	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	6.2.1
ESRS E1	E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con Crediti di Carbonio	6.2.1
<b>E2 - Inquinamento</b>			
ESRS E2	E2-1; MDR-P	Politiche relative all'inquinamento	6.2.2
ESRS E2	E2-2; MDR-A	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	6.2.2
ESRS E2	E2-3; MDR-T	Obiettivi connessi all'inquinamento	6.2.2
ESRS E2	E2-4; MDR-M	Inquinamento di aria, acqua e suolo	6.2.2
<b>E5 - Uso delle risorse ed economia circolare</b>			
ESRS E5	E5-1; MDR-P	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	6.2.3
ESRS E5	E5-2; MDR-A	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	6.2.3
ESRS E5	E5-3; MDR-T	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	6.2.3
ESRS E5	E5-4; MDR-M	Flussi di risorse in entrata	6.2.3
ESRS E5	E5-5; MDR-M	Flussi di risorse in uscita	6.2.3
<b>S1 - Forza lavoro propria</b>			
ESRS S1	S1-1; MDR-P	Politiche relative alla forza lavoro propria	6.3.1
ESRS S1	S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	6.3.1
ESRS S1	S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	6.3.1
ESRS S1	S1-4; MDR-A	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	6.3.1
ESRS S1	S1-5; MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.1
ESRS S1	S1-6; MDR-M	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	6.3.1
ESRS S1	S1-7; MDR-M	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	6.3.1
ESRS S1	S1-8; MDR-M	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	6.3.1
ESRS S1	S1-9; MDR-M	Metriche della diversità	6.3.1
ESRS S1	S1-10; MDR-M	Salari adeguati	6.3.1
ESRS S1	S1-11; MDR-M	Protezione sociale	6.3.1
ESRS S1	S1-12; MDR-M	Persone con disabilità	6.3.1
ESRS S1	S1-13; MDR-M	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	6.3.1
ESRS S1	S1-14; MDR-M	Metriche di salute e sicurezza	6.3.1
ESRS S1	S1-15; MDR-M	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	6.3.1
ESRS S1	S1-16; MDR-M	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	6.3.1

ESRS	Richieste di informativa		Paragrafo
ESRS S1	S1-17; MDR-M	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	6.3.1
<b>S2 - Lavoratori nella catena del valore</b>			
ESRS S2	S2-1; MDR-P	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	6.3.2
ESRS S2	S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	6.3.2
ESRS S2	S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	6.3.2
ESRS S2	S2-4; MDR-A	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	6.3.2
ESRS S2	S2-5; MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.2
<b>S3 - Comunità interessate</b>			
ESRS S3	S3-1; MDR-P	Politiche relative alle comunità interessate	6.3.3
ESRS S3	S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	6.3.3
ESRS S3	S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	6.3.3
ESRS S3	S3-4; MDR-A	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	6.3.3
ESRS S3	S3-5; MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.3
Inquinamento acustico	MDR-P	Politiche relative all'inquinamento acustico	6.3.3
Inquinamento acustico	MDR-A	Azioni relative all'inquinamento acustico	6.3.3
Inquinamento acustico	MDR-T	Target relative all'inquinamento acustico	6.3.3
Inquinamento acustico	MDR-M	Metriche relative all'inquinamento acustico	6.3.3
<b>S4 - Consumatori e utilizzatori finali</b>			
ESRS S4	S4-1; MDR-P	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	6.3.4
ESRS S4	S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	6.3.4
ESRS S4	S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	6.3.4
ESRS S4	S4-4; MDR-A	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	6.3.4
ESRS S4	S4-5; MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.4
Soddisfazione del passeggero	MDR-P	Politiche connesse alla soddisfazione del passeggero	6.3.4
Soddisfazione del passeggero	MDR-A	Processi di coinvolgimento dei passeggeri in merito agli impatti	6.3.4
Soddisfazione del passeggero	MDR-A	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai passeggeri di esprimere preoccupazioni	6.3.4
Soddisfazione del passeggero	MDR-A	Interventi su impatti rilevanti per i passeggeri e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai passeggeri, nonché efficacia di tali azioni	6.3.4
Soddisfazione del passeggero	MDR-T	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	6.3.4
Soddisfazione del passeggero	MDR-M	Metriche relative alla soddisfazione del passeggero	6.3.4
<b>G1 - Condotta delle imprese</b>			
ESRS G1	G1-1; MDR-P	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	6.4.1
ESRS G1	G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	6.4.1
ESRS G1	G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	6.4.1
ESRS G1	G1-4; MDR-M	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	6.4.1
ESRS G1	G1-5; MDR-M	Influenza politica e attività di lobbying	6.4.1
ESRS G1	G1-6; MDR-M	Prassi di pagamento	6.4.1
Cybersecurity	MDR-P	Politiche relative a cybersecurity	6.4.1
Cybersecurity	MDR-A	Azioni relative a cybersecurity	6.4.1
Cybersecurity	MDR-T	Target relativi a cybersecurity	6.4.1

## ELEMENTI DI INFORMAZIONE DI CUI AI PRINCIPI TRASVERSALI E TEMATICI DERIVANTI DAL DIRITTO DELL'UE

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS 2 GOV-1, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.1.3
ESRS 2 GOV-1, paragrafo 21, lettera e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.1.3
ESRS 2 GOV-4, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10				Materiale, par. 6.1.3
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non materiale
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non materiale
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non materiale
ESRS 2 SBM-1, paragrafo 40, lettera d), punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non materiale
ESRS E1-1, paragrafo 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-1, paragrafo 16, lettera g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Non materiale
ESRS E1-4, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-5, paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5				Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-5, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5				Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-5, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6				Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-6, paragrafo 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE)	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par.6.2.1

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS E1-6, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-7, paragrafo 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Materiale, par. 6.2.1
ESRS E1-9, paragrafo 66			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Soggetto a phase-in
ESRS E1-9, paragrafo 66, lettera a) e paragrafo 66, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione			Soggetto a phase-in
ESRS E1-9, paragrafo 67, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione			Soggetto a phase-in
ESRS E1-9, paragrafo 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Soggetto a phase-in
ESRS E2-4, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3				Materiale, par. 6.2.2
ESRS E3-1, paragrafo 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7				Non materiale
ESRS E3-1, paragrafo 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8				Non materiale
ESRS E3-1, paragrafo 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non materiale
ESRS E3-4, paragrafo 28, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2				Non materiale
ESRS E3-4, paragrafo 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1				Non materiale
ESRS 2 IRO-1 – E4, paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7				Non materiale
ESRS 2 IRO-1 – E4, paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10				Non materiale
ESRS 2 IRO-1 – E4, paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14				Non materiale
ESRS E4-2, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11				Non materiale
ESRS E4-2, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non materiale

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS E4-2, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15				Non materiale
ESRS E5-5, paragrafo 37, lettera d)	allegato I, tabella 2, indicatore n. 13				Materiale, par. 6.2.3
ESRS E5-5, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9				Materiale, par. 6.2.3
ESRS 2 – SBM3 – S1, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13				Non materiale
ESRS 2 – SBM3 – S1, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12				Non materiale
ESRS S1-1, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-1, paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-1, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11				Non materiale
ESRS S1-1, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-3, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5 l				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-14, paragrafo 88, lettere b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-14, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-16, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-16, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8				Materiale, par. 6.3.1
ESRS S1-17, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7				Materiale, par. 6.3.1
ESR S1-17, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.1
ESRS 2 SBM-3 – S2, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13				Non materiale
ESRS S2-1, paragrafo 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par. 6.3.2
ESRS S2-1, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4				Materiale, par. 6.3.2

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Materialità dell'informazione/paragrafo
ESRS S2-1, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.2
ESRS S2-1, paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Materiale, par. 6.3.2
ESRS S2-4, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				Materiale, par. 6.3.2
ESRS S3-1, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par. 6.3.3
ESRS S3-1, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.3
ESRS S3-4, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				Materiale, par. 6.3.3
ESRS S4-1, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				Materiale, par. 6.3.4
ESRS S4-1, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		Materiale, par. 6.3.4
ESRS S4-4, paragrafo 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				Materiale, par. 6.3.4
ESRS G1-1, paragrafo 10, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15				Non materiale
ESRS G1-1, paragrafo 10, lettera d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6				Materiale, par. 6.4.1
ESRS G1-4, paragrafo 24, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Materiale, par. 6.4.1
ESRS G1-4, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16				Materiale, par. 6.4.1

## TASSONOMIA UE

## KPI Fatturato

Attività economiche	Codice/I	Fatturato assoluto (€/000)	Quota di fatturato %	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia S/N	Quota di fatturato allineato alla Tassonomia anno N-1 %	Categoria (attività abilitante) A	Categoria (attività di transizione) T	
				Mitigazione dei cambiamenti climatici %	Adattamento ai cambiamenti climatici %	Acqua e risorse marine %	Inquinamento %	Economia circolare %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione dei cambiamenti climatici S/N	Adattamento ai cambiamenti climatici S/N	Acqua e risorse marine S/N	Inquinamento S/N	Economia circolare S/N	Biodiversità ed ecosistemi S/N					
<b>A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>			<b>87%</b>																	
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	5.892	0,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S		S	S	S	S	0,5%	A		
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	CCM 4.15	4.956	0,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S		S	S	S	0,2%			
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	CCM 5.5	2.772	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S		S			S	0,3%			
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	110	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S		S	S		S	0,0%		T	
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	693	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	S	0,1%	A		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	-	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	S	0,0%	A		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	10.999	0,8%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	S	0,4%	A		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	14.648	1,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	S	1,1%	A		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	2.284	0,2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S		S			S	0,0%	A		
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	10.011	0,7%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S					S	3,6%	A		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	1.103.352	75,8%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S					S	71,5%			
<b>Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>			<b>1.155.717</b>	<b>79,4%</b>	<b>79,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>77,7%</b>	<b>3,1%</b>	<b>0,0%</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	CCM 5.1	1.132	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0,1%			
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	1.617	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0,2%			
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	21	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0,0%			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	67.648	4,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								4,4%			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.643	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0,1%			
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	37.470	2,6%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								4,9%			
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	CCM 8.1	154	0,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0,0%			
<b>Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>			<b>109.685</b>	<b>7,5%</b>	<b>7,5%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>							<b>9,7%</b>			
<b>Totale (A.1 + A.2)</b>			<b>1.265.402</b>	<b>86,9%</b>	<b>86,9%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>							<b>87,4%</b>			
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)</b>			<b>190.195</b>	<b>13,1%</b>																
<b>TOTALE (A+B)</b>			<b>1.455.597</b>	<b>100,0%</b>																

## KPI CapEx

Attività economiche	Codici	Spese in conto capitale assolute (€/000)	Quota di spese in conto capitale	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia	Quota di spese in conto capitale allineate alla Tassonomia anno N-1	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Inquinamento	Economia Circolare	Biodiversità ed ecosistemi				
				%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N				
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>			<b>83%</b>																
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)</b>																			
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	3.753	1,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S		S	S	S	S	1,7%	A	
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	CCM 4.15	4.956	1,5%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S		S	S	S	1,1%		
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	CCM 5.5	252	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S			S		S	0,4%		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	-	0,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S		S	S		S	1,7%		T
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.4	301	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S			S		S	0,0%		
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	693	0,2%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	0,5%	A	
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	-	0,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	0,1%	A	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	8.001	2,4%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	1,3%	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	8.098	2,4%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S	S	S	2,7%	A	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	CCM 6.20	325	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S	S	S	S		S	0,6%		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	2.284	0,7%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S		S			S	0,2%	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	10.089	3,0%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S					S	17,2%	A	
Acquisto e proprietà di edifici	CMM7.7	209.468	61,6%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		S					S	49,9%		
<b>Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		<b>248.222</b>	<b>73,0%</b>	<b>73,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>77,4%</b>	<b>9,7%</b>	<b>0,0%</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	CCM 5.1	449	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,1%		
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	1.280	0,4%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,7%		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	2.097	0,6%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,3%		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	10.471	3,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								1,7%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	170	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	CCM 6.20	451	0,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,2%		
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	CCM 8.1	3.605	1,1%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								1,0%		
Soluzioni basate sui dati per la riduzione delle emissioni di gas serra	CCM 8.2	762	0,2%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,1%		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	15.183	4,5%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								6,3%		
<b>Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>		<b>34.470</b>	<b>10,1%</b>	<b>10,8%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>10,4%</b>		
<b>Totale (A.1 + A.2)</b>		<b>282.692</b>	<b>83,2%</b>	<b>83,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>								<b>87,8%</b>		
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																			
<b>Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla Tassonomia (B)</b>		<b>57.128</b>	<b>16,8%</b>																
<b>TOTALE (A+B)</b>		<b>339.820</b>	<b>100%</b>																

KPI OpEx

Attività economiche	Codici	Spese operative assolute (€/000)	Quote di spese operative (%)	Criterio per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"					Garanzie minime di salvaguardia (S/N)	Quota di spese operative allineate Tassonomia anno N-1 (%)	Categoria (attività abilitante) (A)	Categoria (attività di transizione) (T)	
				Mitigazione dei cambiamenti climatici (%)	Adattamento ai cambiamenti climatici (%)	Acqua e risorse marine (%)	Inquinamento (%)	Economia circolare (%)	Biodiversità ed ecosistemi (%)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (S/N)	Adattamento ai cambiamenti climatici (S/N)	Acque e risorse marine (S/N)	Inquinamento (S/N)	Economia Circolare (S/N)					Biodiversità ed ecosistemi (S/N)
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>				<b>88%</b>															
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																			
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	CCM 4.9	10.729	11,7%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S		S	S	S	S	11,4%	A	
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	CCM 4.15	10.175	11,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S		S	S	S	12,2%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	1.324	1,4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S	S	S	S	S	S	2,5%	A	
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	44.898	48,9%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		S					S	46,2%		
<b>Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		<b>67.126</b>	<b>73,2%</b>	<b>73,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>		<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>S</b>	<b>72,4%</b>	<b>13,1%</b>	<b>0,0%</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 e trattamento delle acque reflue	CCM 5.3	4.605	5,0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								4,6%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	51	0,1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0,1%		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	5.821	6,3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								9,4%		
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	3.167	3,5%	0%	0%	0%	0%	100%	0%								4,1%		
<b>Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>		<b>13.644</b>	<b>14,9%</b>	<b>11,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,5%</b>	<b>0,0%</b>								<b>18,1%</b>		
<b>Totale (A.1 + A.2)</b>		<b>80.770</b>	<b>88,0%</b>	<b>84,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,5%</b>	<b>0,0%</b>								<b>90,5%</b>		
<b>B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																			
<b>Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)</b>		<b>10.976</b>	<b>12,0%</b>																
<b>Totale (A+B)</b>		<b>91.746</b>	<b>100%</b>																

**Scomposizione KPI Fatturato**

	Quota di fatturato / Fatturato totale	
	Allineato per obiettivo	Ammissibile per obiettivo
CCM	79%	87%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

**Scomposizione KPI CapEx**

	Quota di spese in conto capitale / Spese in conto capitale totali	
	Allineato per obiettivo	Ammissibile per obiettivo
CCM	73%	83%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

**Scomposizione KPI OpEx**

	Quota di spese operative / Spese operative totali	
	Allineato per obiettivo	Ammissibile per obiettivo
CCM	73%	85%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	3%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%



## 6.6 Relazione della Società di Revisione sulla Rendicontazione di Sostenibilità



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

### Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli Azionisti della  
Aeroporti di Roma S.p.A.

#### Conclusioni

Ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito anche il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della rendicontazione di sostenibilità del Gruppo Aeroporti di Roma (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione di sostenibilità del Gruppo Aeroporti di Roma relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, di seguito anche "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "6.2.4 *Tassonomia UE*" della rendicontazione di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (di seguito anche "Regolamento Tassonomia").

#### Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi del Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia) sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità" della presente relazione.

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



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

Società per azioni  
Capitale sociale  
Euro 10.415.500,00 i.v.  
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi  
e Codice Fiscale N. 00709600159  
R.E.A. Milano N. 512867  
Partita IVA 00709600159  
VAT number IT00709600159  
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38  
20124 Milano MI ITALIA



**Gruppo Aeroporti di Roma**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio Internazionale sulla Gestione della Qualità (ISQM Italia 1) in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

#### Altri aspetti

Le informazioni comparative presentate nella rendicontazione di sostenibilità riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sono state sottoposte a verifica.

#### Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per la rendicontazione di sostenibilità

Gli Amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (di seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo "6.1.4 *L'analisi di doppia materialità*" della rendicontazione di sostenibilità.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "6.2.4 *Tassonomia UE*".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli Amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

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

#### Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettive in conformità agli ESRS, agli Amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettive potrebbero essere significativi.



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

L'informativa fornita dal Gruppo in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle di Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa delle informazioni utilizzate per definire le informazioni sulle emissioni di Scope 3, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

#### **Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità**

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione di sostenibilità.

#### **Riepilogo del lavoro svolto**

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Aeroporti di Roma S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi e opportunità ("IRO") rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito a eventuali elementi contraddittori emersi che possono evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dal Gruppo nel processo di valutazione della rilevanza. In particolare, prevalentemente attraverso indagini, osservazioni e ispezioni, abbiamo compreso come il Gruppo:

3



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

- ha tenuto conto degli interessi e delle opinioni dei portatori d'interesse coinvolti;
- ha identificato gli IRO relativi alle questioni di sostenibilità, e ne abbiamo riscontrato la coerenza con la nostra conoscenza del Gruppo e del contesto in cui opera;
- ha definito e valutato gli IRO rilevanti attraverso l'analisi delle soglie di rilevanza qualitative e quantitative dallo stesso determinate e ne abbiamo riscontrato la coerenza con i risultati del processo di *Enterprise Risk Management* (ERM).
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione di sostenibilità, ivi inclusa l'analisi del perimetro di rendicontazione attraverso interviste e colloqui con il personale del Gruppo e svolgimento di limitate verifiche documentali;
- identificazione dell'informativa associata ad un rischio di errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure a livello di Gruppo, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati, tra cui:
  - svolgimento di indagini e limitate verifiche con riferimento alle informazioni qualitative e, in particolare, alle politiche, alle azioni e agli obiettivi inerenti alle questioni di sostenibilità;
  - svolgimento di procedure di analisi comparativa, ispezioni, osservazioni e ricalcoli su base campionaria con riferimento alle informazioni quantitative anche tramite acquisizione di riscontri documentali;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato del Gruppo ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio consolidato stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della conformità agli ESRS della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione di sostenibilità;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Roma, 11 marzo 2026

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

4

# 7. Eventi successivi

## DATI DI TRAFFICO

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 28 febbraio 2026), al fine di fornire un aggiornamento sulla crescita del traffico aereo. Da inizio anno,

negli scali di Fiumicino e Ciampino, i passeggeri transitati sono aumentati del +0,5% rispetto al 2025, mentre i movimenti aerei sono calati del -2,9%.

### Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 28 febbraio 2026 <sup>55</sup>

	1° gennaio – 28 febbraio 2026	1° gennaio – 28 febbraio 2025	Delta %
<b>Movimenti (n°)</b>	<b>48.740</b>	<b>50.207</b>	<b>-2,9%</b>
Fiumicino	42.663	44.128	-3,3%
Ciampino	6.077	6.079	0,0%
<b>Passeggeri (n°)</b>	<b>7.119.665</b>	<b>7.083.156</b>	<b>+0,5%</b>
Fiumicino	6.481.910	6.465.434	+0,3%
Ciampino	637.755	617.722	+3,2%
<b>Merci (tons)</b>	<b>32.563</b>	<b>32.732</b>	<b>-0,5%</b>
Fiumicino	31.320	31.183	+0,4%
Ciampino	1.243	1.549	-19,8%

Di seguito l'andamento per i singoli aeroporti:

#### Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 28 febbraio 2026, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico di quasi 6,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +0,3% rispetto allo stesso periodo del 2025. I movimenti aerei hanno registrato un calo pari al -3,3% rispetto al 2025.

In questo arco di tempo sono transitati in media oltre 109 mila passeggeri al giorno, in linea allo stesso periodo del 2025.

Il traffico internazionale, con oltre 5,1 milioni di passeggeri, è in crescita del +1,8% rispetto allo stesso periodo del 2025, guidato dalla crescita del traffico sul Nord America con +24% e Africa con +16%. Il traffico domestico registra un calo del -5,3% con un volume di oltre 1,3 milioni di passeggeri.

In seguito al conflitto del Medioriente del 28 febbraio 2026, sono state sospese tutte le operazioni di volo da e per Israele, Emirati Arabi, Bahrain, Qatar, Arabia Saudita, Kuwait Giordania, Libano, Oman, Cipro ed Iraq.

Alla data del presente documento è noto che diverse compagnie, tra cui ITA, hub carrier di Fiumicino, hanno dichiarato sospesi i collegamenti per Israele, UAE, Qatar

ed Arabia Saudita.

Nell'ipotesi della permanenza dei cieli chiusi verso i Paesi sopra citati, per il periodo 28 febbraio – 7 marzo si stima una perdita di circa 320 voli.

#### Ciampino

Anche lo scalo di Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio – 28 febbraio 2026, un traffico superiore al 2025 del +3,2% con un numero di passeggeri transitati pari ad oltre 637 mila. Nel dettaglio i movimenti commerciali hanno registrato un incremento del +1,2% a fronte di un incremento totale del traffico commerciale pari al +3,3%, come conseguenza di un importante incremento del LF di +1,7 p.p. Nel periodo considerato il volume dei passeggeri del traffico non commerciale ha registrato un incremento del +0,9% a fronte di un calo del -1,8% nei movimenti. L'incremento dei movimenti in parte deriva anche dalla ridotta operatività che ha caratterizzato il giorno del 05 febbraio 2025 a seguito dell'incendio doloso di un locale della torre di controllo.

<sup>55</sup> Dati provvisori.

## ALTRI EVENTI SUCCESSIVI

- Con riferimento al nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, il Comune di Fiumicino, il 13 gennaio 2026, ha adottato la Delibera n. 1, con la quale ha espresso parere favorevole alla proposta di ridefinizione dei confini della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (Riserva) avanzata da ENAC, finalizzata allo sviluppo aeroportuale a lungo termine, e ha dato mandato agli uffici tecnici competenti di presentare la proposta di revisione del perimetro della Riserva al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al fine di avviare il relativo procedimento.
- In data 11 febbraio 2026, si è concluso con successo il collocamento del nuovo Sustainability-Linked bond di ADR, che collega direttamente il costo del debito agli obiettivi di sostenibilità dell'azienda. L'emissione di 500 milioni di euro, dedicata ad investitori istituzionali, ha una durata di 8 anni e prevede il rimborso in un'unica soluzione a febbraio 2034, con il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 3,625%. Il prezzo di emissione è stato fissato in 99,530% ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 3,694%. Il regolamento dell'emissione è avvenuto il 17 febbraio. Il prestito obbligazionario, emesso a valere sul Programma EMTN di ADR (come integrato dal supplemento del 6 febbraio 2026), è quotato presso la Borsa irlandese; al prestito obbligazionario è stato assegnato un rating in linea con quello di ADR ("Baa1" da Moody's, "BBB-" da Standard & Poor's, "BBB" da Fitch).



# 8. Prevedibile evoluzione sulla gestione

Nel 2025 ADR ha registrato il record di traffico passeggeri e l'andamento dei primi mesi del 2026 conferma il trend di crescita, trainato dai flussi internazionali ed in particolare dalla componente di lungo raggio, stimolata dalla crescente offerta di connettività dello scalo e dalla forte attrazione turistica dell'Italia e di Roma.

In tale contesto ADR farà ogni sforzo per mantenere adeguati livelli di capacità e qualità del servizio, anche in presenza di nuove procedure di ingresso e uscita dal Paese, con la progressiva messa a regime degli interventi previsti, inclusi gli adeguamenti tecnologici a supporto della gestione dei flussi passeggeri. L'avanzamento degli sviluppi progettuali terrà conto dell'evoluzione dei fabbisogni operativi, delle priorità di sviluppo e delle esigenze di sostenibilità.

La visione strategica è di consolidare il ruolo dell'aeroporto quale infrastruttura centrale per la competitività del Paese: pertanto, il Gruppo conferma la propria determinazione a contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema aeroportuale della Capitale anche nel medio-lungo termine, in un contesto di mercato carat-

terizzato da una crescente integrazione dei flussi di connettività e da un rafforzamento della concorrenza di altri sistemi internazionali, non solo Europei. Nel presupposto di un assetto regolatorio stabile e coerente con l'ampiezza degli investimenti previsti, tale sviluppo sarà perseguito in una prospettiva di valore condiviso, coinvolgendo il capitale umano, i territori di riferimento e l'insieme degli stakeholder istituzionali e industriali.

Con riferimento alla struttura patrimoniale-finanziaria, grazie anche all'emissione obbligazionaria di 500 milioni di euro perfezionata nel mese di febbraio 2026 e che ha confermato un robusto merito di credito della società, ADR detiene una solida riserva di liquidità e non è pertanto al momento previsto, per l'esercizio 2026, il ricorso a ulteriori fonti di finanziamento esterne.

Rimane comunque massima l'attenzione ai fattori di instabilità del trasporto aereo quali le tensioni geopolitiche, in particolare nel Medioriente, e l'andamento macroeconomico, la variabilità dei costi energetici, le tematiche collegate alla consegna degli aeromobili e le condizioni operative delle compagnie aeree.

# 9.

## Proposta all'Assemblea degli Azionisti

### **Signori Azionisti,**

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 265.603.270,36. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2025, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. destinare l'utile di esercizio, pari ad euro 265.603.270,36, come segue:
  - alla distribuzione di un dividendo pari a euro 4,26 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 265.077.405,18;
  - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 525.865,18;
3. stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 23 aprile 2026, con stacco della cedola n. 21 in data 21 aprile.

### **Il Consiglio di Amministrazione**

# Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025

<b>Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma</b>	<b>237</b>
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	238
Conto economico consolidato	240
Conto economico complessivo consolidato	241
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	242
Rendiconto finanziario consolidato	244
<b>Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma</b>	<b>247</b>
1. Informazioni generali	248
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	248
3. Perimetro e principi di consolidamento	249
4. Principi contabili applicati	251
5. Contratto di concessione	261
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	263
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	286
8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	293
9. Altre garanzie, impegni e rischi	294
10. Rapporti con parti correlate	304
11. Altre informazioni	306
Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	307
<b>Allegati</b>	<b>309</b>
Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	310
<b>Relazione della Società di Revisione</b>	<b>313</b>

# Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma

## Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

### ATTIVITÀ

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	31.12.2025	di cui correlate	31.12.2024	di cui correlate
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Attività Materiali	6.1	93.628		71.133	
Diritti Concessori		2.882.172		2.747.852	
Altre attività immateriali		60.080		48.126	
Attività Immateriali	6.2	2.942.252		2.795.978	
Partecipazioni	6.3	16.067		13.961	
Altre Attività finanziarie non correnti	6.4	70.427		45.398	
Attività per imposte anticipate	6.5	28.786		29.716	
Altre attività non correnti	6.6	556		551	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>3.151.716</b>		<b>2.956.737</b>	
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>					
Rimanenze		7.846		6.126	
Attività per lavori in corso su ordinazione		436	266	576	282
Crediti commerciali		260.691	3.874	273.315	5.239
Attività commerciali	6.7	268.973	4.140	280.017	5.521
Altre Attività finanziarie correnti	6.4	2.018		5.288	
Altre attività correnti	6.9	22.140	237	17.407	68
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	556.257		599.455	
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>849.388</b>	<b>4.377</b>	<b>902.167</b>	<b>5.589</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>4.001.104</b>	<b>4.377</b>	<b>3.858.904</b>	<b>5.589</b>

### PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	31.12.2025	di cui correlate	31.12.2024	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		45.285		783.289	
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		273.075		169.745	
		<b>380.585</b>		<b>1.015.259</b>	
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI</b>					
		<b>0</b>		<b>0</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	6.11	<b>380.585</b>		<b>1.015.259</b>	
<b>PASSIVITÀ</b>					
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	8.092		9.448	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	167.513		159.494	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	7.994		8.643	
Fondi per accantonamenti non correnti		183.599		177.585	
Prestiti obbligazionari		2.360.403		1.611.704	
Finanziamenti a medio-lungo termine		304.287		338.666	
Altre passività finanziarie		5.814		1.704	
Passività finanziarie non correnti	6.15	2.670.504		1.952.074	
Altre passività non correnti	6.16	23.431	791	2.578	490
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.877.534</b>	<b>791</b>	<b>2.132.237</b>	<b>490</b>
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	3.648		2.861	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	55.789		58.739	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	9.757		7.737	
Fondi per accantonamenti correnti		69.194		69.337	
Debiti commerciali	6.17	300.810	1.299	270.623	2.230
Passività commerciali		300.810	1.299	270.623	2.230
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		82.627		63.881	
Strumenti finanziari - derivati		145		0	
Altre passività finanziarie correnti		1.410		0	
Passività finanziarie correnti	6.15	84.182		63.881	
Passività per imposte correnti	6.8	67.658	54.193	81.320	74.745
Altre passività correnti	6.18	221.141	1.802	226.247	2.062
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>742.985</b>	<b>57.294</b>	<b>711.408</b>	<b>79.037</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>4.001.104</b>	<b>58.085</b>	<b>3.858.904</b>	<b>79.527</b>

## Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	2025	di cui correlate	2024	di cui correlate
<b>RICAVI</b>					
Ricavi da gestione aeroportuale		1.175.423	34.610	1.066.097	26.902
Ricavi per servizi di costruzione		267.217		227.427	
Altri ricavi operativi		12.960	501	15.010	268
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>7.1</b>	<b>1.455.600</b>	<b>35.111</b>	<b>1.308.534</b>	<b>27.170</b>
<b>COSTI</b>					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(38.083)		(38.226)	
Costi per servizi	7.3	(441.177)	(3.322)	(410.259)	(4.200)
Costo per il personale	7.4	(252.823)	(2.105)	(234.481)	(1.626)
Canoni concessori		(48.097)		(45.480)	
Costo per godimento beni di terzi		(2.385)		(2.639)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.14	1.127		18.599	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	6.15	(2.500)		973	
Altri costi		(12.897)		(11.211)	(171)
Altri costi operativi	7.5	(64.752)		(39.758)	(171)
Ammortamento attività materiali	6.1	(17.403)		(13.347)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(110.206)		(105.493)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(18.073)		(15.992)	
Ammortamenti		(145.682)		(134.832)	
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(942.517)</b>	<b>(5.427)</b>	<b>(857.556)</b>	<b>(5.997)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>513.083</b>		<b>450.978</b>	
Proventi finanziari		13.773	170	34.869	
Oneri finanziari		(78.670)		(58.884)	
Utili (perdite) su cambi		(6)		(6)	
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>7.6</b>	<b>(64.903)</b>	<b>170</b>	<b>(24.021)</b>	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(2.371)		(1.353)	
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>445.809</b>		<b>425.604</b>	
Imposte sul reddito	7.8	(172.734)		(126.431)	
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>273.075</b>		<b>299.173</b>	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita		0		0	
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>273.075</b>		<b>299.173</b>	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		273.075		299.173	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		0		0	

## Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	(207)	1.073
Effetto fiscale	50	(257)
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>(157)</b>	<b>816</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(61)	(128)
Effetto fiscale	14	32
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	393	0
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>346</b>	<b>(96)</b>
<b>RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>543</b>	<b>388</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>	<b>732</b>	<b>1.108</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.807</b>	<b>300.281</b>
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	273.807	300.281
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	RISERVA DA UTILI/ (PERDITE) DA VALUTAZIONE AL FAIR VALUE DI PARTECIPAZIONI	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO al netto acconto su dividendi	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2023</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>6.358</b>	<b>204</b>	<b>(40.823)</b>	<b>389.102</b>	<b>111.914</b>	<b>1.208.831</b>	<b>0</b>	<b>1.208.831</b>
Utile (perdita) dell'esercizio								299.173	299.173		299.173
Altre componenti dell'utile complessivo:											
• Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				1.204					1.204		1.204
• utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							(96)		(96)		(96)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				1.204			(96)	299.173	300.281		300.281
Destinazione utile residuo esercizio 2023:											
• Distribuzione dividendi (saldo)								(120.094)	(120.094)		(120.094)
• Destinazione a riserve							(8.180)	8.180	0		0
Distribuzione acconto sui dividendi								(129.427)	(129.427)		(129.427)
Distribuzione riserve e utili portati a nuovo							(242.676)		(242.676)		(242.676)
Operazioni "under common control"							(1.656)		(1.656)		(1.656)
Altre variazioni					(204)	411	(207)		0		0
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2024</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>667.389</b>	<b>7.562</b>	<b>0</b>	<b>(40.412)</b>	<b>136.287</b>	<b>169.746</b>	<b>1.015.259</b>	<b>0</b>	<b>1.015.259</b>
Utile (perdita) dell'esercizio								273.075	273.075		273.075
Altre componenti dell'utile complessivo:											
• Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				386					386		386
• Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							(47)		(47)		(47)
• Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni						393			393		393
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				386		393	(47)	273.075	273.807		273.807
Destinazione utile residuo esercizio 2024:											
• Destinazione a riserve							169.746	(169.746)	0		0
Distribuzione riserve e utili portati a nuovo			(667.389)				(241.092)		(908.481)		(908.481)
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2025</b>	<b>62.225</b>	<b>12.462</b>	<b>0</b>	<b>7.948</b>	<b>0</b>	<b>(40.019)</b>	<b>64.894</b>	<b>273.075</b>	<b>380.585</b>	<b>0</b>	<b>380.585</b>

## Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	145.682	134.832
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	53.107	43.219
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.416	7.225
Variazione altri fondi	523	(6.947)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	2.371	1.353
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	820	1.161
Altri costi (ricavi) non monetari	5.781	6.732
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	38.582	71.335
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>526.357</b>	<b>558.083</b>
Investimenti in attività materiali	(39.901)	(22.466)
Investimenti in attività immateriali (*)	(299.923)	(259.090)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(54.233)	(61.817)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(4.084)	(4.055)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	2.500	9.978
Variazione netta delle altre attività non correnti	(5)	(32)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(395.646)</b>	<b>(337.482)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari	743.148	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	4.990	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423)	(39.423)
Dividendi corrisposti	(908.481)	(492.198)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	24.343	182
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	1.514	987
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(173.909)</b>	<b>(530.452)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>(43.198)</b>	<b>(309.851)</b>
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	599.455	909.306
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	556.257	599.455

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori pari a zero nel 2025 e per 9.767 mila euro nel 2024.

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	167.678	90.692
Interessi attivi incassati	15.445	37.135
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.605	45.562

# **Note illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma**

## 1. Informazioni generali

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

La Capogruppo ha sede legale in Fiumicino, Via Pier Paolo Racchetti, 1, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata della Società è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050, salvo proroga.

Alla data del presente Bilancio consolidato, Mundys S.p.A. (“Mundys”) è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.844.628, pari al 99,389% del capitale). Mundys esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società.

Il presente Bilancio consolidato di ADR e sue controllate (il “Gruppo ADR”) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 6 marzo 2026 e sottoposto a revisione contabile da parte di KPMG S.p.A.

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

## 2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 è stato predisposto ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards – IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

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

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

La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti, mentre nel prospetto di conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è stato redatto applicando il metodo indiretto. L'applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements e non si sono verificate criticità che abbiano richiesto il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1. Il prospetto delle variazioni del patrimonio netto è stato definito in conformità allo IAS 1 tenendo ovviamente conto del risultato economico complessivo. Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta la valuta funzionale della Capogruppo e delle controllate e quella di presentazione del bilancio.

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

## 3. Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato comprende il Bilancio di ADR e delle sue controllate al 31 dicembre 2025 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscono il potere sulle attività rilevanti dell'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

Le entità controllate sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo e sono escluse dal perimetro dalla data nella quale il Gruppo ne perde il controllo. L'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento è riportato nell'Allegato 1 “Elenco delle partecipazioni”. Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2024.

Si segnala che, in relazione alla delibera dell'Assemblea straordinaria degli azionisti di UrbanV S.p.A., tenutasi il 12 marzo 2025, di aumento del capitale sociale da 90 mila euro a 190 mila euro, con un prezzo di sottoscrizione complessivo di 4.000 mila euro da allocare per 100 mila euro a capitale sociale e 3.900 mila euro a riserva sovrapprezzo azioni, nel mese di aprile 2025 tale incremento di capitale è stato sottoscritto da ADR e da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., mentre gli altri azionisti non hanno partecipato. A seguito di tale operazione, la percentuale di partecipazione di ADR al capitale di UrbanV si è incrementata dal 66,67% all'81,29%, determinando l'acquisizione dell'esercizio del controllo da parte di ADR. La società, alla data del 31 dicembre 2025, è stata esclusa dal consolidamento con il metodo integrale in quanto la sua inclusione è stata valutata irrilevante sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo ai fini di una corretta rappresentazione della situazione finanziaria, dei risultati e dei flussi finanziari del Gruppo ADR.

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

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

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

I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

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

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

### Aggregazioni aziendali

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

Quando il Gruppo acquisisce un business, classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario. Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al fair value alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al fair value alla data di acquisizione. La variazione del fair value del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività, quale strumento finanziario che sia nell'oggetto dell'IFRS 9, deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dell'IFRS 9, è misurato al fair value con le variazioni di fair value rilevate nel conto economico. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto. Nel caso in cui i fair value delle attività, delle passività e delle passività potenziali possano determinarsi solo provvisoriamente, l'aggregazione aziendale è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche, derivanti dal completamento del processo di valutazione, sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, ridefinendo i dati comparativi.

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

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

## 4. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i principi contabili e i criteri di valutazione più rilevanti applicati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente.

### Attività materiali

Le attività materiali sono valutate al costo di acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include ogni spesa direttamente sostenuta per predisporre le attività al loro utilizzo oltre ad eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti per riportare il sito nelle condizioni originarie.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

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

- terreni: 0%;
- fabbricati: 4% e 33,3%;
- impianti e macchinari: dal 10% al 25%;
- attrezzature: dal 10% al 25%;
- altri beni: dal 10% al 25%.

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

Il Gruppo applica l'esenzione per la rilevazione di leasing di breve durata relativi ai macchinari ed attrezzature (i.e., i leasing che hanno una durata di 12 mesi o inferiore dalla data di inizio e non contengono un'opzione di acquisto). Il Gruppo applica, inoltre, l'esenzione per i leasing relativi ad attività di modesto valore in riferimento ai contratti di leasing relativi ad apparecchiature per ufficio il cui valore è considerato basso. I canoni relativi a leasing a breve termine e a leasing di attività di modesto valore sono rilevati come costi in quote costanti lungo la durata leasing.

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

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

### Attività immateriali

Le attività immateriali sono le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento derivante da eventuali operazioni di aggregazione aziendale. L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando: (i) l'attività immateriale è riconducibile a un diritto legale o contrattuale, oppure (ii) l'attività è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente oppure come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella potestà di

usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri. Elemento peculiare delle imprese che, come ADR, operano in regime di concessione è costituito dall'iscrizione dei c.d. "Diritti concessori" che rappresentano, sulla base dei principi contabili applicabili ed in particolare dell'IFRIC12, il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti, ecc.) detenuti in regime di concessione e rispetto ai quali, quindi, la società non ha facoltà di esercitare alcun diritto di proprietà. Per tale attività immateriale, quindi, il valore di rilevazione è il costo e può includere: a) il fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione"), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie, costituite dall'ammontare relativo al c.d. "diritto di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi.

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

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

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

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

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

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e 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.

Si segnala che la partecipazione nell'impresa controllata non consolidata UrbanV, continua ad essere valutata, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti, con il metodo del patrimonio netto, in quanto rappresentativo di un'adeguata stima del fair value.

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

### Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

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

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

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

### Rimanenze

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

### Strumenti finanziari

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

### Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

### Strumenti finanziari derivati

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

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

### Attività finanziarie

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

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

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

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

Tra le attività finanziarie sono rilevati i "diritti di subentro" pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata, che sarà incassato alla scadenza della concessione aeroportuale. Tale valore viene rivalutato annualmente sulla base dell'indice IFL (indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi), coerentemente con le regole della contabilità regolatoria. 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 aggiornati.

### 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 aggiornati.

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 massimizzano l'uso di input osservabili rilevanti, riducendo al minimo l'utilizzo di input non osservabili.

### Benefici per i dipendenti

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

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

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

### Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

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

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

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

### Altri fondi per rischi e oneri

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

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

Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi a un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del valore attuale del costo del 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 clas-

sificabili quali "attività cessate" se soddisfano uno dei seguenti requisiti:

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

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

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

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

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

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Se quest'ultimo risulta superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi post imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, post imposte, che riflette la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Tali perdite di valore sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione dell'avviamento.

### Ricavi da contratti con la clientela

La rilevazione dei ricavi da contratti con la clientela è basata sui seguenti cinque step: (i) identificazione del contratto con il cliente; (ii) identificazione delle performance obligation, rappresentate dalle promesse contrattuali a trasferire beni e/o servizi a un cliente; (iii) determinazione del prezzo della transazione; (iv) allocazione del prezzo della transazione alle performance obligation identificate sulla base del prezzo di vendita stand alone di ciascun bene o servizio; (v) rilevazione del ricavo quando la relativa performance obligation risulta soddisfatta, ossia all'atto del trasferimento al cliente del bene o servizio promesso; il trasferimento si considera completato quando il cliente ottiene il controllo del bene o del servizio, che può avvenire lungo un arco temporale (over time) o in uno specifico momento temporale (at a point in time).

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

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

## Ricavi da leasing

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

## Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati. Nel caso in cui il contributo rappresenti una compensazione per costi o perdite già sostenuti in esercizi precedenti, viene rilevato nell'esercizio in cui nasce il relativo diritto all'ottenimento dello stesso.

I contributi in conto capitale sono iscritti quali ricavi differiti rilevati con un criterio sistematico nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio durante la vita utile del bene cui il contributo ricevuto è direttamente riferibile.

## Costi

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

## Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono determinate in base alla stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alla normativa vigente. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio netto sono rilevate anch'esse a patrimonio netto e non nel conto economico.

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte: a) le prime, solo se è probabile che vi sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero; b) le seconde, se esistenti, in ogni caso. Le imposte anticipate e differite sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte anticipate e differite sono imputate al conto economico, ad eccezione di quelle relative a poste rilevate direttamente nel patrimonio netto; in tale ipotesi anche le relative imposte anticipate e/o differite sono imputate nel patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

Si evidenzia che, anche per il 2025, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con la controllante Mundys, a cui aderiscono ADR e tutte le imprese facenti parte del Gruppo ADR.

## Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del Bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle Note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime e ipotesi sono utilizzate, in particolare, per la valutazione

dei crediti, del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, degli altri fondi per rischi e oneri, dei benefici per i dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, della recuperabilità delle imposte anticipate, nonché dei diritti concessori.

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

Gli elementi di stima per l'elaborazione del Fondo Rinnovo Infrastrutture Aeroportuali riguardano essenzialmente la identificazione della tipologia degli interventi di ripristino da effettuare, la loro tempistica e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento.

## Conversione delle poste in valuta

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

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

## Informativa sui settori di attività

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

## NUOVI PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI, MODIFICHE AI PRINCIPI CONTABILI E ALLE INTERPRETAZIONI IN VIGORE DAL 2025

I nuovi principi e interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 2025, di seguito elencati, non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

PRINCIPI CONTABILI OMOLOGATI IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2025	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche allo IAS 21 – Mancanza di scambiabilità	1° gennaio 2025	agosto 2023

### Modifiche allo IAS 21 – Mancanza di scambiabilità

Ai sensi dello IAS 21 - Effetti delle variazioni dei tassi di cambio, una società utilizza un tasso di cambio "a pronti" ("spot exchange rate") per la conversione di un'operazione in valuta estera.

Tuttavia, in alcuni casi è possibile che una valuta non possa essere scambiata con un'altra. Questa difficoltà nella conversione può verificarsi quando ad esempio un governo impone controlli sulle importazioni e esportazioni di capitali oppure quando fornisce un tasso di cambio ufficiale ma limita il volume delle transazioni in valuta estera che possono essere effettuate a tale tasso. Di conseguenza, gli operatori di mercato non sono in grado di acquistare e vendere valuta per soddisfare il loro fabbisogno al tasso di cambio ufficiale e si rivolgono invece a mercati paralleli (non ufficiali). Per tali motivazioni, nell'agosto 2023 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha modificato lo IAS 21 per chiarire:

- quando una valuta è scambiabile con un'altra; e
- come una società stima un tasso di cambio a pronti quando una valuta non è scambiabile.

## Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti derivanti dall'applicazione futura dei nuovi principi e interpretazioni contabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2025, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI OMOLOGATI IN VIGORE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2026	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari	1° gennaio 2026	maggio 2025
Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura	1° gennaio 2026	luglio 2025

### Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari

L'emendamento "Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari — Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7", fornisce, tra l'altro, chiarimenti (i) su quando eliminare contabilmente le passività finanziarie regolate tramite sistemi di pagamento elettronici e (ii) sulla classificazione delle attività finanziarie i cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG.

### Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura

L'emendamento "Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura — Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7", chiarisce l'applicazione della "own-use exemption" ai contratti di acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili e consente, al soddisfacimento di determinate condizioni, la designazione di una copertura cash flow hedge per tali contratti.

## 5. Contratto di concessione

### Rapporto concessorio

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

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

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

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

### Durata della concessione

La scadenza della concessione, fissata al 30 giugno 2044 ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-quater della L. 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998, è stata prorogata *ope legis* al 30 giugno 2046 in virtù dell'articolo 202, comma 1-bis del D.L. 19 maggio 2020, n.34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

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

### Oggetto della concessione

La L. n. 755/1973 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D.Lgs. n. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti.

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

### Proventi

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

L'art. 10 dell'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma elenca dettagliatamente i proventi della concessionaria, prevedendo anche l'"equo corrispettivo" da riconoscere alla stessa da chiunque svolga, anche occasionalmente, nell'ambito degli aeroporti in concessione un'attività non aviation a fine di lucro, non altrimenti compensata. In tale articolo è altresì precisato quali sono i proventi derivanti o connessi con attività commerciali che non rientra

no nella disciplina tariffaria del Contratto di Programma.

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

### Il canone concessorio

Il D.L. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio.

Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone ("WLU" – Work Load Unit) è stato adottato a seguito del Decreto dell'Agenzia del Demanio 30 giugno 2003 e poi prorogato negli anni a seguire. La WLU corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell'annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell'Agenzia del Demanio, 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)	31.12.2025	31.12.2024
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 2025, i beni in esercizio aventi una vita utile regolatoria che supera la durata residua della concessione, a fronte dei quali è stato iscritto, tra le Attività finanziarie non correnti, un diritto di subentro, sono pari a 67,1 milioni di euro.

## 6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

### 6.1 ATTIVITÀ MATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			VARIAZIONE				31.12.2025		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	18.902	(2.677)	16.225	128	(721)	70	0	19.100	(3.398)	15.702
Impianti e macchinari	111.897	(95.089)	16.808	5.295	(4.223)	967	(9)	117.067	(98.229)	18.838
Attrezzature industriali e commerciali	18.048	(16.271)	1.777	1.546	(1.221)	25	0	19.619	(17.492)	2.127
Altri beni	79.337	(53.729)	25.608	18.993	(9.587)	5.184	(5)	103.269	(63.076)	40.193
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.834	0	7.834	7.094	0	(6.192)	0	8.736	0	8.736
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	6.665	(3.784)	2.881	6.845	(1.651)	0	(43)	10.840	(2.808)	8.032
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>242.683</b>	<b>(171.550)</b>	<b>71.133</b>	<b>39.901</b>	<b>(17.403)</b>	<b>54</b>	<b>(57)</b>	<b>278.631</b>	<b>(185.003)</b>	<b>93.628</b>

Le Attività materiali, pari a 93.628 mila euro (71.133 mila euro al 31 dicembre 2024), si incrementano nell'anno di 22.495 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (39.901 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'esercizio (17.403 mila euro).

Gli investimenti, pari a 39.901 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Impianti e macchinari (5.295 mila euro), all'acquisizione di mezzi elettrici/ibridi per 1.651 mila euro e di ambulanze per 220 mila euro, all'acquisizione di automezzi per 674 mila euro, all'acquisizione di impianti per parcheggi per 436 mila euro;
- nella classe Attrezzature industriali e commerciali (1.546 mila euro) principalmente all'acquisto di attrezzature sicurezza per 447 mila euro e carrellini per 405 mila euro;
- nella classe Altri beni (18.993 mila euro), all'acquisizione di apparati elettronici per 14.740 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (7.094 mila euro), all'acquisizione di apparati di rete per 1.473 mila euro e alla fornitura di chioschi per il self-service del check-in passeggeri per 1.300 mila euro;
- nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (6.845 mila euro) alla rilevazione del diritto d'uso relativo al contratto di sub-concessione per la gestione dei parcheggi dell'Aeroporto di Genova, stipulato dalla società ADR Mobility.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			VARIAZIONE				31.12.2024		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	18.213	(2.019)	16.194	468	(658)	221	0	18.902	(2.677)	16.225
Impianti e macchinari	101.851	(93.629)	8.222	8.822	(2.981)	2.780	(35)	111.897	(95.089)	16.808
Attrezzature industriali e commerciali	17.130	(15.254)	1.876	774	(998)	125	0	18.048	(16.271)	1.777
Altri beni	70.974	(46.062)	24.912	5.208	(7.251)	2.745	(6)	79.337	(53.729)	25.608
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.155	0	9.155	4.997	0	(6.318)	0	7.834	0	7.834
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.980	(2.787)	2.193	2.197	(1.459)	(50)	0	6.665	(3.784)	2.881
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>222.303</b>	<b>(159.751)</b>	<b>62.552</b>	<b>22.466</b>	<b>(13.347)</b>	<b>(497)</b>	<b>(41)</b>	<b>242.683</b>	<b>(171.550)</b>	<b>71.133</b>

## 6.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024				VARIAZIONE			31.12.2025			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
<b>DIRITTI CONCESSORI</b>											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.189.805)	978.161	0	(45.563)	0	2.167.966	0	(1.235.368)	932.598
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.260.186	0	(490.495)	1.769.691	267.218	(64.643)	(22.692)	2.504.712	0	(555.138)	1.949.574
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>4.428.152</b>	<b>0</b>	<b>(1.680.300)</b>	<b>2.747.852</b>	<b>267.218</b>	<b>(110.206)</b>	<b>(22.692)</b>	<b>4.672.678</b>	<b>0</b>	<b>(1.790.506)</b>	<b>2.882.172</b>
Altre attività immateriali	159.973	(41)	(115.114)	44.818	32.705	(18.073)	21	192.699	(41)	(133.187)	59.471
Anticipi a fornitori	3.308	0	0	3.308	0	0	(2.699)	609	0	0	609
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>163.281</b>	<b>(41)</b>	<b>(115.114)</b>	<b>48.126</b>	<b>32.705</b>	<b>(18.073)</b>	<b>(2.678)</b>	<b>193.308</b>	<b>(41)</b>	<b>(133.187)</b>	<b>60.080</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>4.591.433</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.795.414)</b>	<b>2.795.978</b>	<b>299.923</b>	<b>(128.279)</b>	<b>(25.370)</b>	<b>4.865.986</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.923.693)</b>	<b>2.942.252</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023				VARIAZIONE			31.12.2024			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
<b>DIRITTI CONCESSORI</b>											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.144.328)	1.023.638	0	(45.477)	0	2.167.966	0	(1.189.805)	978.161
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.040.415	0	(430.479)	1.609.936	227.427	(60.016)	(7.656)	2.260.186	0	(490.495)	1.769.691
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>4.208.381</b>	<b>0</b>	<b>(1.574.807)</b>	<b>2.633.574</b>	<b>227.427</b>	<b>(105.493)</b>	<b>(7.656)</b>	<b>4.428.152</b>	<b>0</b>	<b>(1.680.300)</b>	<b>2.747.852</b>
Altre attività immateriali	137.550	(41)	(98.673)	38.836	21.874	(15.929)	37	159.973	(41)	(115.114)	44.818
Anticipi a fornitori	2.494	0	0	2.494	9.789	0	(8.975)	3.308	0	0	3.308
Diritto d'uso: altre imm. immat.	521	0	(369)	152	0	(63)	(89)	0	0	0	0
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>140.565</b>	<b>(41)</b>	<b>(99.042)</b>	<b>41.482</b>	<b>31.663</b>	<b>(15.992)</b>	<b>(9.027)</b>	<b>163.281</b>	<b>(41)</b>	<b>(115.114)</b>	<b>48.126</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>4.348.946</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.673.849)</b>	<b>2.675.056</b>	<b>259.090</b>	<b>(121.485)</b>	<b>(16.683)</b>	<b>4.591.433</b>	<b>(41)</b>	<b>(1.795.414)</b>	<b>2.795.978</b>

Le Attività immateriali, pari a 2.942.252 mila euro (2.795.978 mila euro al 31 dicembre 2024) si incrementano di 146.274 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'anno pari a 299.923 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno pari a 128.279 mila euro, dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 2.699 mila euro e dalla riclassifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al “diritto di subentro” pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, relativo agli investimenti ultimati della Solar Farm e del completamento dei lavori di riqualificazione del relativo Terminal 3 (22.873 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 267.218 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 15,8 milioni di euro;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 43,1 milioni di euro;
- interventi riqualifica Area imbarco D per 30,2 milioni di euro;
- interventi Solar Farm per 4,6 milioni di euro;
- interventi terza Torre uffici per 34,7 milioni di euro;
- svincolo Area Est (viabilità) per 8,3 milioni di euro;
- interventi parcheggi per 6,0 milioni di euro;
- interventi per risparmio energetico per 5,8 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 59.471 mila euro (44.818 mila euro al 31 dicembre 2024), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'anno, pari a 32.705 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

## 6.3 PARTECIPAZIONI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
<b>IMPRESE CONTROLLATE NON CONSOLIDATE</b>			
UrbanV S.p.A.	2.181	0	2.181
	<b>2.181</b>	<b>0</b>	<b>2.181</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>			
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>JOINT VENTURE</b>			
UrbanV S.p.A.	0	775	(775)
	<b>0</b>	<b>775</b>	<b>(775)</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>			
Spea Engineering S.p.A.	50	50	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	12.543	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
ASSAIA, Inc.	1.291	591	700
	<b>13.886</b>	<b>13.186</b>	<b>700</b>
<b>TOTALE</b>	<b>16.067</b>	<b>13.961</b>	<b>2.106</b>

Rispetto al 31 dicembre 2024, la variazione delle Partecipazioni di +2.106 mila euro è attribuibile all'incremento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. a seguito della sottoscrizione da parte di ADR, nel mese di aprile, dell'incremento di capitale della società insieme ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., per 94.444 azioni e per un prezzo totale di sottoscrizione pari a 3.777 mila euro di cui 94 mila euro a titolo di capitale sociale.

Si specifica che, a seguito di tale operazione, la percentuale di partecipazione di ADR al capitale di UrbanV si è incrementata dal 66,67% all'81,29%, determinando l'acquisizione dell'esercizio del controllo da parte di ADR. La società, alla data del 31 dicembre 2025, è stata esclusa dal consolidamento con il metodo integrale in quanto la sua inclusione è stata valutata irrilevante sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo ai fini di una corretta rappresentazione della situazione finanziaria, dei risultati e dei flussi finanziari del Gruppo ADR. In conseguenza di tali valutazioni, la società è stata riclassificata da Joint Venture a impresa controllata non consolidata.

L'incremento della partecipazione risulta poi parzialmente compensato dalla riduzione di valore per 2.371 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto.

Con riferimento alla società Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. la stessa risulta cancellata dal Registro delle Imprese in data 22 gennaio 2025 per chiusura del fallimento.

Sulla base delle analisi di sensitività effettuate sul valore della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., vista la variabilità del valore della rivalutazione della partecipazione anche per variazioni minime del tasso di riferimento utilizzato, si è ritenuto di confermare prudenzialmente il valore di carico della partecipazione stessa.

Si segnala, infine, l'incremento del valore della partecipazione detenuta da ADR Ventures nella società Assaia Inc. (+700 mila euro) per effetto sia della sottoscrizione dell'aumento di capitale deliberato dalla società stessa (per 307 mila euro con il conseguente aumento della quota di partecipazione da 1,7049% a 2,15%) che per effetto della valutazione al Fair Value della partecipazione (pari a 393 mila euro), variazioni classificata tra le componenti del conto economico complessivo.

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti S.p.A. ("Azzurra Aeroporti"), pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari,

banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

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

## 6.4 ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025			31.12.2024		
	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	0	0	0	270	270	0
Altre attività finanziarie	72.445	2.018	70.427	50.416	5.018	45.398
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>72.445</b>	<b>2.018</b>	<b>70.427</b>	<b>50.686</b>	<b>5.288</b>	<b>45.398</b>

### Derivati con fair value attivo

Al 31 dicembre 2025, i derivati con fair value attivo risultano pari a zero - rispetto ad un saldo di 270 mila euro del 31 dicembre 2024 - a seguito della scadenza naturale, a dicembre 2025, dei due contratti di tipo "non deliverable forward" sottoscritti ad aprile 2025 da Leonardo Energia per la copertura del rischio prezzo su una porzione degli acquisti di gas metano del periodo maggio - dicembre 2025.

Per la descrizione delle caratteristiche dei contratti derivati si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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

### Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 70.427 mila euro (45.398 mila euro al 31 dicembre 2024) e si riferiscono principalmente a:

- l'iscrizione del diritto di subentro per complessivi 67.051 mila euro (43.256 mila euro al 31 dicembre 2024), riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che ha trovato la sua prima applicazione nel 2022. L'incremento rispetto all'esercizio precedente (23.795 mila euro) deriva da ulteriori lavori di ristrutturazione della Solar Farm e del completamento dei lavori di riqualificazione dei relativi Terminal 3, le cui componenti infrastrutturali hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale (per 22.873 mila euro), nonché dalla rivalutazione annuale secondo le regole della contabilità regolatoria;
- gli oneri accessori sostenuti (e non ancora imputati a Conto Economico) essenzialmente per la linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, con scadenza ad ottobre 2029. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 2.018 mila euro (5.018 mila euro al 31 dicembre 2024) e si decrementano rispetto a dicembre 2024 principalmente per l'iscrizione di minori ratei attivi per interessi maturati sui time deposit detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti, per effetto della riduzione dei tassi di interesse di politica monetaria.

## 6.5 ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili.

La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	VARIAZIONE			31.12.2025
		ACCANTONAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	31.423	2.889	(3.187)	0	31.125
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	70	22	(46)	0	46
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	38.436	166	(2.323)	0	36.279
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(2.387)	0	0	(122)	(2.509)
Fondi rischi e oneri	3.140	827	(741)	0	3.226
Altre	1.504	939	(474)	12	1.981
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE</b>	<b>72.186</b>	<b>4.843</b>	<b>(6.771)</b>	<b>(110)</b>	<b>70.148</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI</b>					
Applicazione IFRIC 12	42.032	498	(1.586)	0	40.944
Altre	438		(20)	0	418
<b>TOTALE IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>42.470</b>	<b>498</b>	<b>(1.606)</b>	<b>0</b>	<b>41.362</b>
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE</b>	<b>29.716</b>	<b>4.345</b>	<b>(5.165)</b>	<b>(110)</b>	<b>28.786</b>

Il decremento di 930 mila euro registrato nell'anno è ascrivibile principalmente a riassorbimenti/utilizzi relativi al fondo di rinnovo e al fondo svalutazione crediti, parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'esercizio, in particolare del fondo di rinnovo. In merito alle imposte anticipate, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

## 6.6 ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 556 mila euro (551 mila euro al 31 dicembre 2024), sono relative a depositi cauzionali.

## 6.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 268.973 mila euro (280.017 mila euro al 31 dicembre 2024), comprendono:

- rimanenze, pari a 7.846 mila euro (6.126 mila euro al 31 dicembre 2024), 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 436 mila euro (576 euro al 31 dicembre 2024) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Ingegneria;
- crediti commerciali, pari a 260.691 mila euro (273.315 mila euro al 31 dicembre 2024).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti verso clienti	402.410	420.712	(18.302)
Crediti verso impresa controllante	103	106	(3)
Altri crediti commerciali	11.610	13.532	(1.922)
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>414.123</b>	<b>434.350</b>	<b>(20.227)</b>
Fondo svalutazione crediti	(152.661)	(160.233)	7.572
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(771)	(802)	31
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(153.432)</b>	<b>(161.035)</b>	<b>7.603</b>
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>260.691</b>	<b>273.315</b>	<b>(12.624)</b>

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in diminuzione di 18.302 mila euro, nonostante la crescita dei volumi di attività, grazie alla riduzione dei tempi medi di incasso.

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 11.610 mila euro (13.532 mila euro al 31 dicembre 2024), 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
<b>31.12.2025</b>	<b>260.691</b>	97.735	68.745	2.752	91.459
31.12.2024	273.315	103.595	77.678	2.584	89.458

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)	31.12.2024	INCREMENTI/ RIASSORBI- MENTI	DECREMENTI	31.12.2025
Fondo svalutazione crediti	160.233	2.172	(9.745)	152.661
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	802	0	(31)	771
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>161.035</b>	<b>2.172</b>	<b>(9.776)</b>	<b>153.432</b>

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2024 riflette essenzialmente l'utilizzo del fondo a fronte di crediti non più recuperabili.

Ai sensi dell'IFRS 15, l'accantonamento per la svalutazione dei crediti correnti è stato classificato a rettifica dei relativi ricavi maturati nell'esercizio per 1.283 mila euro

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		
	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	0	0	54.192	74.745	(20.553)
IRES	0	0	0	8.876	0	8.876
IRAP	0	0	0	4.590	6.575	(1.985)
<b>TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>67.658</b>	<b>81.320</b>	<b>(13.662)</b>

Le Attività per imposte correnti sono pari a zero.

Le Passività per imposte correnti si decrementano di 13.662 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per effetto del pagamento del saldo IRES e IRAP 2024, degli acconti IRES e IRAP 2025, parzialmente compensati dalla stima del carico fiscale IRES e IRAP dell'esercizio e dall'iscrizione della seconda rata (pari a 8.876 mila euro) dell'imposta sostitutiva pari al 10% relativa all'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024, come da delibera dal Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. La prima delle quattro rate è stata infatti pagata in data 30 giugno 2025, mentre le ulteriori due rate sono state iscritte tra le passività non correnti (per complessivi 17.752 mila euro).

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

## 6.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti tributari	17.389	13.137	4.252
Crediti verso altri	4.751	4.270	481
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>22.140</b>	<b>17.407</b>	<b>4.733</b>

I Crediti tributari, pari a 17.389 mila euro, sono composti principalmente da:

- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro costituiti dal valore residuo dei tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso;
- credito IVA per 7.651 mila euro (3.485 mila euro al 31 dicembre 2024), in aumento rispetto al 31 dicembre 2024.

La voce Crediti verso altri è pari a 4.751 mila euro, sostanzialmente in linea rispetto al 31 dicembre 2024.

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
31.12.2025	22.140	22.007	0	0	133
31.12.2024	17.407	17.274	0	0	133

## 6.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	165.844	98.988	66.856
Mezzi Equivalenti	390.000	500.000	(110.000)
Denaro e valori in cassa	413	467	(54)
<b>TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>556.257</b>	<b>599.455</b>	<b>(43.198)</b>

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si decrementano di 43.198 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024 essenzialmente per l'assorbimento di cassa derivante dal pagamento dei dividendi (per complessivi 908,5 milioni di euro), al netto dell'emissione obbligazionaria da 750 milioni di euro.

Per la disamina della riserva di liquidità del Gruppo si rinvia alla Nota 9.3.

## 6.11 PATRIMONIO NETTO

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	0	667.389	(667.389)
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	7.948	7.562	386
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.019)	(40.412)	393
Altre riserve e utili portati a nuovo	64.894	136.288	(71.394)
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	273.075	169.745	103.330
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO</b>	<b>380.585</b>	<b>1.015.259</b>	<b>(634.674)</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>380.585</b>	<b>1.015.259</b>	<b>(634.674)</b>

Le variazioni intervenute nell'anno 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 273.075 mila;
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 393 mila euro derivante dalla valutazione al fair value delle partecipazioni e 386 mila euro derivante dalla variazione del fair value dei derivati di cash flow hedge;
- la distribuzione di un importo complessivo di dividendi 908.482 mila euro come da seguenti delibere:
  - l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 13 febbraio 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 747.941 mila euro a titolo di dividendo, tratti per 667.389 mila euro dalla Riserva sovrapprezzo azioni<sup>1</sup> e 80.552 mila euro dagli utili portati a nuovo inclusi nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 12,02 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 24 febbraio 2025 e pagamento il 26 febbraio 2025;
  - l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 5 giugno 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 160.541 mila euro a titolo di dividendo, tratti dalla voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 2,58 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 17 giugno 2025 e pagamento il 19 giugno 2025.

Al 31 dicembre 2025, 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.

<sup>1</sup> Si segnala che, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024, il Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025 ha deliberato l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, che ha determinato la rilevazione di un'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35,5 milioni di euro, che verrà pagata in 4 rate annuali di 8,9 milioni di euro (di cui la prima rata versata in data 30.06.2025).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	PATRIMONIO NETTO		UTILE DELL'ESERCIZIO	
	31.12.2025	31.12.2024	2025	2024
<b>VALORI DI BILANCIO ADR S.p.A.</b>	<b>348.789</b>	<b>991.107</b>	<b>265.603</b>	<b>289.979</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	89.277	76.781	8.717	8.419
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(40.939)	(37.332)	0	0
Altre rettifiche <sup>2</sup>	(16.542)	(15.297)	(1.245)	775
<b>VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO</b>	<b>380.585</b>	<b>1.015.259</b>	<b>273.075</b>	<b>299.173</b>
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	380.585	1.015.259	273.075	299.173
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)	0	0	0	0

## 6.12 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	2025
<b>VALORE INIZIALE FONDO TFR</b>	<b>12.309</b>
Costo corrente	90
Interessi passivi	220
<b>Totale costi rilevati a conto economico</b>	<b>310</b>
<b>Liquidazioni/utilizzi</b>	<b>(941)</b>
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	0
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	11
Effetto dell'esperienza passata	51
<b>Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo</b>	<b>62</b>
<b>Altre variazioni</b>	<b>0</b>
<b>VALORE FINALE FONDO TFR</b>	<b>11.740</b>
di cui:	
Quota non corrente	8.092
Quota corrente	3.648

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti del Gruppo ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

<sup>2</sup> Si riferiscono principalmente a: I) rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento (-15.367 euro migliaia al 31.12.2025 e +679 mila euro nell'esercizio 2025) II) Storno commesse in perdita 2025 ADR Infrastrutture (-1.658 euro nel 2025 al netto dell'effetto fiscale).

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2025:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2025	31.12.2024
Tasso di attualizzazione	2,8%	2,8%
Tasso di inflazione	curva	curva
Tasso annuo di incremento del TFR	2,5%	2,4%
Tasso annuo di incremento salariale	3,4%	0,8%
Tasso annuo di turnover	2,4%	2,0%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,01%	0,8%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 3-5 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE	2025/2024
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2024 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	11.600	11.589		
Tasso di inflazione			11.652	11.537
Tasso di attualizzazione			11.503	11.687

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 4 anni e il service cost previsto per il 2025 è pari a zero euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

	(MIGLIAIA DI EURO)		(MIGLIAIA DI EURO)
1° anno	2.984	4° anno	1.443
2° anno	1.544	5° anno	1.487
3° anno	1.591		

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)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI (*)	31.12.2025
<b>Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</b>	<b>218.233</b>	53.105	6.196	(54.232)	<b>223.302</b>
di cui:					
quota corrente	58.739				55.789
quota non corrente	159.494				167.513

(\*) di cui utilizzi per costi esterni pari a 52.393 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 1.840 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)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2025
Fondo imposte	4.765	757	0	(400)	5.122
Fondi per vertenze in corso e potenziali	10.844	2.013	(118)	(613)	12.126
Fondo assicurazioni interne	771	56	(209)	(115)	503
Fondo copertura perdite partecipate	0	0	0	0	0
<b>TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>16.380</b>	<b>2.826</b>	<b>(327)</b>	<b>(1.128)</b>	<b>17.751</b>
di cui:					
quota corrente	7.737				9.757
quota non corrente	8.643				7.994

Il fondo imposte, pari a 5.122 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane), concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2007-2010, oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 12.126 mila euro (10.844 mila euro al 31 dicembre 2024), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio. Tale fondo si è incrementato per effetto degli accantonamenti dell'anno, parzialmente compensati dai riassorbimenti e utilizzi e riflette l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo. Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso.

## 6.15 PASSIVITÀ FINANZIARIE (QUOTA CORRENTE E NON CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025					31.12.2024		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	IN SCADENZA TRA I 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	2.360.403	0	2.360.403	726.617	1.633.786	1.611.704	0	1.611.704
Finanziamenti a medio/lungo termine	343.710	39.423	304.287	162.685	141.602	378.089	39.423	338.666
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	40.899	40.899	0	0	0	23.228	23.228	0
Altre passività finanziarie	8.119	2.305	5.814	5.689	125	2.934	1.230	1.704
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>	<b>2.753.131</b>	<b>82.627</b>	<b>2.670.504</b>	<b>894.991</b>	<b>1.775.513</b>	<b>2.015.955</b>	<b>63.881</b>	<b>1.952.074</b>
<b>STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI</b>	<b>145</b>	<b>145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>1.410</b>	<b>1.410</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>2.754.686</b>	<b>84.182</b>	<b>2.670.504</b>	<b>894.991</b>	<b>1.775.513</b>	<b>2.015.955</b>	<b>63.881</b>	<b>1.952.074</b>

Al 31 dicembre 2025, il 75% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine del Gruppo - considerando anche il contributo della Revolving Credit Facility, di importo pari a 350 milioni di euro, non erogata - è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-linked"<sup>3</sup>.

### Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	VARIAZIONI			31.12.2025
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
<b>Prestiti obbligazionari</b>	1.611.704	750.000	0	(1.301)	<b>2.360.403</b>
quota corrente	0				0
quota non corrente	1.611.704				2.360.403

Al 31 dicembre 2025, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 748.699 mila euro per effetto dell'emissione del nuovo Sustainability-Linked Bond, di importo nominale pari a 750 milioni di euro che prevede il rimborso in un'unica soluzione in data 15 giugno 2032 (salvi i casi di rimborso anticipato) ed il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 3,625%. Il prezzo di emissione è stato fissato in 99,574% ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 3,693%.

Si registra, inoltre, un decremento 1.301 mila euro per effetto della valutazione del debito con il metodo del costo ammortizzato, di cui oneri accessori di 6.852 mila euro iscritti sul nuovo prestito obbligazionario, parzialmente compensati dall'imputazione a conto economico delle quote di competenza dell'esercizio per 5.551 mila euro.

<sup>3</sup> Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2025 emessi da ADR:

DENOMINAZIONE	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE FISSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	432.821	EUR	427.523	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 - "GREEN BOND"	300.000	EUR	299.094	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	495.237	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
€750.000.000 3,625% EMTN 06.2032 - "SUSTAINABILITY-LINKED BOND"	750.000	EUR	743.566	3,625%	annuale	bullet	7 anni e 1 mese	06.2032
€400.000.000 4,875% EMTN 07.2033 - "SUSTAINABILITY-LINKED BOND"	400.000	EUR	394.983	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>2.382.821</b>		<b>2.360.403</b>					

Risultano in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured, emessi sotto il Programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes), varato da ADR nel 2013:

- le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale originario di 500 milioni di euro e oggetto di tender offer a luglio 2023, presentano un nozionale residuo al 31 dicembre 2025 pari a 432,8 milioni di euro;
- l'emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label "green";
- l'emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all'1,75%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 25 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target (SPT) riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2021;
- l'emissione perfezionata il 3 luglio 2023, per un valore nominale di 400 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e cedola pari al 4,875%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino a 40 bps per anno, a partire dalla prima cedola pagabile dal 2031 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all'esercizio 2030, di uno o più SPTs riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2022;
- l'emissione perfezionata in data 28 aprile 2025, per un valore nominale di 750 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 7 anni e un mese e cedola pari al 3,625%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 37,5 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a giugno 2031 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più SPTs riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2025.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 31 dicembre 2025, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Moody's, S&P e Fitch all'emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a Baa1 (outlook "stable"), BBB- (outlook "positive") e BBB (outlook "stable").

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		31.12.2024	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	2.360.403	2.356.045	1.611.704	1.594.326
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>2.360.403</b>	<b>2.356.045</b>	<b>1.611.704</b>	<b>1.594.326</b>

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2025; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2024, il fair value dei prestiti obbligazionari aumenta di 762 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente all'emissione del nuovo bond.

### Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	VARIAZIONI			31.12.2025
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AM-MORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>378.089</b>	355.000	(389.423)	44	<b>343.710</b>
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	338.666				304.287

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 34.379 mila euro per l'effetto del rimborso a scadenza della quota a breve relativa ai finanziamenti CDP per 11.795 mila euro e BEI per 27.628 mila euro; nell'esercizio, i finanziamenti a medio-lungo termine hanno registrato inoltre un incremento derivante da: i) l'utilizzo temporaneo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro avvenuto tra il 21 febbraio 2025 ed il 9 maggio 2025; ii) l'erogazione di 5 milioni di euro da parte di CDP, avvenuta in due tranches (in data 2 luglio 2025 per 4 milioni di euro e in data 22 dicembre 2025 per 1 milione di euro), a valere sul finanziamento a medio lungo termine da 5 milioni di euro sottoscritto nell'ambito dei bandi europei CEF-AFIF.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2025.

(MIGLIAIA DI EURO)

FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility Sustainability-linked ("RCF")	350.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale/semestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	7 anni	10.2029
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP per progetto CEF	5.000	5.000	4.992	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	semestrale	bullet	3 anni	07.2027
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	82.692	82.670	EUR	I tranche (110.000) 1,341% II tranche (40.000) 0,761%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	102.308	102.289	EUR	I tranche (40.000) 1,629% II tranche (30.000) 1,070% III tranche (80.000) 1,263%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
								amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	153.846	153.759	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>		<b>855.000</b>	<b>343.846</b>	<b>343.710</b>						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo senior unsecured.

La linea di credito revolving sustainability-linked di importo massimo pari a 350 milioni di euro, sottoscritta in data 4 ottobre 2022, è stata integralmente e temporaneamente erogata tra il 21 febbraio 2025 e il 9 maggio 2025.

La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2025 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 dei relativi obiettivi di sostenibilità previsti ai sensi della struttura "sustainability-linked". La scadenza della linea è ottobre 2029.

In data 2 luglio 2024, ADR ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un finanziamento di importo pari a 5 milioni di euro, al fine di abilitare la ricezione di contributi a fondo perduto previsti dai bandi europei CEF-AFIF, nel contesto della realizzazione di nuovi stalli di ricarica elettrica in zona airside per i veicoli degli handler. Il finanziamento, impiegato per cofinanziare le iniziative incluse nei progetti, ha durata 3 anni, paga un tasso variabile e prevede rimborso a scadenza in un'unica soluzione. Nel corso del 2025 è avvenuta l'erogazione integrale del finanziamento da parte di CDP, in due tranches: i) 4 milioni di euro, in data 2 luglio 2025, afferenti al progetto "eGO at FCO-CIA"; ii) 1 milione di euro, in data 22 dicembre 2025, afferente al progetto "Advanced eGo at FCO".

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud", e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente da BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da CDP. Al 31 dicembre 2025, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranche aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2035. Tutte le tranche utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto del 2016.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 8.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		31.12.2024	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	343.710	311.822	378.089	340.122
<b>TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE</b>	<b>343.710</b>	<b>311.822</b>	<b>378.089</b>	<b>340.122</b>

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2025; 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 2024, il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 29 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente ai rimborsi dell'anno, parzialmente compensati dall'utilizzo del prestito CDP CEF.

### Altre passività finanziarie

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	VARIAZIONI				31.12.2025
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ. FIN.	RIMBORSI	DISMISSIONI	VALORE DI BILANCIO
<b>Debiti per locazioni</b>	<b>2.934</b>	6.845	118	(1.737)	(41)	<b>8.119</b>
quota corrente	1.230					2.305
quota non corrente	1.704					5.814

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si incrementa di 5.185 mila euro per effetto sostanzialmente delle nuove accensioni dell'anno pari a 6.845 mila euro. Tali accensioni sono riferite essenzialmente alla rilevazione del diritto d'uso e della correlata passività finanziaria connessi al contratto di sub-concessione dei parcheggi dell'Aeroporto di Genova stipulato con la società ADR Mobility; l'incremento dell'anno è stato poi parzialmente compensato dai pagamenti dei canoni di locazione (-1.737 mila euro).

### Derivati con fair value passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Derivati con fair value passivo	0	0	0
Rateo	145	0	145
<b>TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO</b>	<b>145</b>	<b>0</b>	<b>145</b>
quota non corrente	0	0	0
quota corrente	145	0	145

Il valore al 31 dicembre 2025, pari a 145 mila euro, si riferisce ai ratei di due contratti derivati di tipo non-deliverable forward, sottoscritti da Leonardo Energia ad aprile 2025, a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano. I contratti, partiti a maggio 2025, sono venuti a scadenza naturale a dicembre 2025.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi dei contratti derivati si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

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

### Altre passività finanziarie correnti

L'importo esposto al 31 dicembre 2025, pari a 1.410 mila euro, rappresenta un'esposizione temporanea verso banca della controllata ADR Infrastrutture, derivante esclusivamente da operazioni di pagamento disposte in data antecedente alla chiusura dell'esercizio e non ancora addebitate sul conto corrente bancario alla medesima data e, pertanto, non azzerate al 31 dicembre 2025 per effetto del sistema di cash pooling "zero balance" di Gruppo.

## 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)	31.12.2025	di cui correlate	31.12.2024	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(166.257)	0	(99.455)	0
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(390.000)	0	(500.000)	0
Altre attività finanziarie correnti (C)	(2.018)	0	(5.288)	0
<b>LIQUIDITÀ (D=A+B+C)</b>	<b>(558.275)</b>		<b>(604.743)</b>	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	1.555	0	0	0
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	82.627	0	63.881	0
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)</b>	<b>84.182</b>		<b>63.881</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)</b>	<b>(474.093)</b>		<b>(540.862)</b>	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	310.101	0	340.370	0
Strumenti di debito (J)	2.360.403	0	1.611.704	0
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0	0	0	0
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)</b>	<b>2.670.504</b>		<b>1.952.074</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)</b>	<b>2.196.411</b>		<b>1.411.212</b>	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(70.427)		(45.398)	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+N)</b>	<b>2.125.984</b>		<b>1.365.814</b>	

## 6.16 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 23.431 mila euro, in aumento di 20.853 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024, per effetto dell'iscrizione del debito pari a 17.752 mila euro relativo alle due rate non correnti della citata imposta sostitutiva del 10% per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro. La voce include inoltre la stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

## 6.17 DEBITI COMMERCIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	249.392	226.592	22.800
Debiti verso imprese controllanti	213	194	19
Risconti passivi	11.516	11.202	314
Acconti e anticipi ricevuti	39.689	32.635	7.054
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>300.810</b>	<b>270.623</b>	<b>30.187</b>

I Debiti verso fornitori, pari a 249.392 mila euro, si incrementano di 22.800 mila euro principalmente per effetto del maggior volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi sono pari a 11.516 mila euro, in linea rispetto a dicembre 2024, sono relativi alle fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessioni commerciali.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 39.689 mila euro, registrano un incremento di 7.054 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti, in relazione alla crescita del volume attività.

## 6.18 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	125.627	124.220	1.407
Debiti servizio antincendio	0	469	(469)
Debiti verso il personale	29.234	34.270	(5.036)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	17.045	17.625	(580)
Debiti per depositi cauzionali	17.024	16.228	796
Altri debiti diversi	32.211	33.435	(1.224)
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>221.141</b>	<b>226.247</b>	<b>(5.106)</b>

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 94.895 mila euro (94.371 mila euro al 31 dicembre 2024). 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. A partire dal 1° aprile 2025, l'addizionale comunale è stata incrementata, ai sensi della L. 207/2024 di 0,5 euro per passeggero imbarcato su voli con destinazione al di fuori dell'Unione europea, destinato al comune o ai comuni nel cui territorio è situato il sedime di un aeroporto con volume di traffico pari o superiore a 10 milioni di passeggeri annui. Le somme incassate nell'esercizio relative a tale nuova addizionale, pari a 2.619 mila euro, saranno riversate non appena verrà emanato il decreto di cui all'art. 1, comma 745 della Legge di Bilancio 2025 ai destinatari indicati nel decreto medesimo;
- debito di 24.402 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.651 mila euro al 31 dicembre 2024). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si decrementano, rispettivamente di 5.036 mila euro e di 580 mila euro, principalmente per effetto di partite non ricorrenti (relative al pagamento dell'una tantum in conseguenza al rinnovo del CCNL).

Gli Altri debiti diversi, pari a 32.211 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio, pari a 24.376 mila euro, in riduzione di 1.550 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2024, effettuato a gennaio 2025, nonché dei pagamenti della rata finale 2024 e della prima rata 2025, effettuati a luglio 2025.

## 7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

### 7.1 RICAVI

I Ricavi del 2025 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	2025			2024		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
<b>AVIATION</b>						
Diritti aeroportuali	616.560	0	616.560	541.716	0	541.716
Infrastrutture centralizzate	19.969	0	19.969	16.471	0	16.471
Servizi di sicurezza	133.741	0	133.741	125.351	0	125.351
Altri	49.752	0	49.752	51.482	0	51.482
	<b>820.022</b>	<b>0</b>	<b>820.022</b>	<b>735.020</b>	<b>0</b>	<b>735.020</b>
<b>NON AVIATION</b>						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	9.422	66.582	76.004	8.608	64.749	73.357
Commerciali	0	210.436	210.436	0	194.678	194.678
Parcheggi	37.779	0	37.779	35.098	0	35.098
Pubblicità	15.655	0	15.655	13.727	0	13.727
Altri	11.827	3.700	15.527	11.840	2.377	14.217
	<b>74.683</b>	<b>280.718</b>	<b>355.401</b>	<b>69.273</b>	<b>261.804</b>	<b>331.077</b>
<b>RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE</b>	<b>894.705</b>	<b>280.718</b>	<b>1.175.423</b>	<b>804.293</b>	<b>261.804</b>	<b>1.066.097</b>
<b>RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE</b>	<b>267.217</b>	<b>0</b>	<b>267.217</b>	<b>227.427</b>	<b>0</b>	<b>227.427</b>
<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>2.783</b>	<b>10.177</b>	<b>12.960</b>	<b>2.679</b>	<b>12.331</b>	<b>15.010</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>1.164.705</b>	<b>290.895</b>	<b>1.455.600</b>	<b>1.034.399</b>	<b>274.135</b>	<b>1.308.534</b>
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	357.386			306.919		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	807.318			727.480		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 1.175.423 mila euro, si incrementano del 10,3% rispetto all'esercizio a confronto per effetto dell'incremento del traffico registrato nell'anno. Crescono in particolare sia le attività aviation (+11,6%) che quelle commerciali (+8,1%), le prime sostanzialmente per effetto volumi, nonché per effetto delle nuove tariffe aeroportuali su Fiumicino applicate a partire dal 21 giugno 2024 e dal 1 gennaio 2025, mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell'andamento delle sub-concessioni commerciali stimolato dall'andamento del traffico e da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri in particolare nel segmento luxury nell'ambito Extra-Schengen, oltre che dall'ampliamento dell'offerta commerciale. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni immobiliari, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 267.217 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 12.960 mila euro, sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Contributi e sovvenzioni	1.754	2.257
Plusvalenze da alienazioni	71	207
Recuperi di spesa	4.971	5.024
Indennizzi da terzi	2.316	170
Altri proventi	3.848	7.352
<b>TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>12.960</b>	<b>15.010</b>

Gli altri ricavi operativi si decrementano di 2.051 mila euro per effetto dell'iscrizione nell'esercizio a confronto dell'indennizzo ricevuto in relazione all'esito positivo di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

### 7.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Carburante e lubrificanti	1.279	1.295
Energia elettrica, gas e acqua	28.263	29.842
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	8.541	7.089
<b>TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>38.083</b>	<b>38.226</b>

Il consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 38.083 mila euro, in linea con l'esercizio a confronto.

### 7.3 COSTI PER SERVIZI

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Costi per manutenzioni	78.037	72.776
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	52.393	58.787
Costi per servizi esterni	19.237	15.747
Costi per servizi di costruzione	215.010	185.931
Pulizie e disinfestazioni	8.622	8.143
Prestazioni professionali	13.945	14.346
Servizi antincendio	7.198	7.258
Altri costi	45.678	45.719
Compensi ad amministratori e sindaci	1.057	1.552
<b>TOTALE COSTO PER SERVIZI</b>	<b>441.177</b>	<b>410.259</b>

L'incremento dei costi per servizi, pari a 30.918 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+29.079 mila euro), coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi, e per attività manutentive (+5.261 mila euro).

Anche la voce Costi per servizi esterni si incrementa di 3.490 mila euro, principalmente per l'aumento delle spese per prestazioni di servizi e all'infrastruttura CED.

Tale incremento è in parte compensato dalla riduzione dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-6.394 mila euro).

### 7.4 COSTO PER IL PERSONALE

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Salari e stipendi	179.612	169.794
Oneri sociali	52.189	50.327
Benefici successivi al rapporto di lavoro	10.029	9.465
Altri costi	10.993	4.895
<b>TOTALE COSTO PER IL PERSONALE</b>	<b>252.823</b>	<b>234.481</b>
di cui:		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	30.522	24.478
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.840	3.030

L'incremento del Costo per il personale di 18.342 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è correlato alla crescita del volume di attività gestite, con conseguente incremento degli organici, nonché ai maggiori costi per welfare e per il rinnovo contrattuale, parzialmente compensati da partite non ricorrenti.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

FORZA MEDIA	2025	2024	VARIAZIONE
Dirigenti	67,2	65,2	2,0
Quadri	373,9	355,3	18,6
Impiegati	2.328,1	2.206,6	121,5
Operai	1.335,5	1.286,7	48,8
<b>TOTALE FORZA MEDIA</b>	<b>4.104,7</b>	<b>3.913,8</b>	<b>190,9</b>

### 7.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Canoni concessori	48.097	45.480
Costi per godimento beni terzi	2.385	2.639
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.127)	(18.599)
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	2.500	(973)
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	889	71
Imposte indirette e tasse	3.163	3.211
Oneri diversi	8.845	7.929
<b>TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>64.752</b>	<b>39.758</b>

La voce Canoni concessori, pari a 48.097 mila euro, si incrementa di 2.617 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 2.500 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a 889 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR.

La voce Oneri diversi, pari a 8.845 mila euro, include per 2.572 mila euro, gli oneri relativi alle quote di CO<sub>2</sub> relative alle emissioni del 2025 della centrale di cogenerazione (3.566 mila euro nell'anno a confronto).

## 7.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -64.903 mila euro (-24.021 mila euro nel 2024).

### Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<i>Proventi per interessi</i>		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	12.017	34.761
<i>Altri proventi</i>		
Interessi di mora su crediti del circolante	11	61
Interessi da clienti e da altri	626	514
Altri proventi	949	(467)
Dividendi	170	0
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>13.773</b>	<b>34.869</b>

I Proventi per interessi si decrementano di 21.096 mila euro principalmente per effetto dei minori interessi attivi sugli investimenti della liquidità (-22.744 mila euro), in conseguenza del decremento sia del saldo medio di liquidità (506 milioni di euro rispetto a 879 milioni di euro nel 2024) sia del tasso di interesse medio (2,4% rispetto a 4,0% nel 2024, per effetto della riduzione dei tassi di interesse di politica monetaria).

### Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI</b>	<b>6.196</b>	<b>6.967</b>
Interessi su prestiti obbligazionari	57.958	40.206
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	7.239	5.092
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	5.858	5.604
Altri oneri finanziari per interessi	7	69
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI</b>	<b>71.062</b>	<b>50.971</b>
Valutazione derivati	27	0
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	715	511
<b>TOTALE ONERI SU DERIVATI</b>	<b>742</b>	<b>511</b>
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	222	258
Altri oneri	448	177
<b>TOTALE ALTRI ONERI</b>	<b>670</b>	<b>435</b>
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>78.670</b>	<b>58.884</b>

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 6.196 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si decrementano di 771 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 57.958 mila euro e si incrementano di 17.752 mila euro rispetto al 2024 per effetto degli interessi relativi al nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked emesso a maggio 2025 per un valore nominale di 750 milioni di euro.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 7.239 mila euro e si incrementano di 2.147 mila euro principalmente per effetto degli oneri finanziari derivanti dal temporaneo e integrale utilizzo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro nel periodo tra il 21 febbraio e il 9 maggio 2025.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati nel 2025 a conto economico, relativi i) al fair value negativo dei derivati interest rate swap forward starting oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 1.671 mila euro), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting oggetto di unwinding ad aprile 2021 (pari a 4.452 mila euro), iii) al fair value positivo dei derivati interest rate swap forward starting oggetto di unwinding a luglio 2023 (pari a -5.415 mila euro) e iv) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting oggetto di unwinding ad aprile 2025 (pari a 7 mila euro).

### Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Utili su cambi	3	1
Perdite su cambi	(9)	(7)
<b>TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI</b>	<b>(6)</b>	<b>(6)</b>

## 7.7 QUOTA DELL'UTILE (PERDITA) DI PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Tale voce è pari a -2.371 mila euro e include la svalutazione della partecipazione nella società UrbanV S.p.A., in relazione alla perdita consuntivata nel 2025 (pari a -1.353 mila euro nel 2024).

## 7.8 IMPOSTE SUL REDDITO

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>IMPOSTE CORRENTI</b>		
IRES	108.639	101.488
IRAP	28.230	23.741
Imposta sostitutiva	35.649	146
	<b>172.518</b>	<b>125.375</b>
<b>DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI</b>		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(604)	(104)
	<b>(604)</b>	<b>(104)</b>
<b>IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE</b>		
Imposte anticipate	1.927	2.475
Imposte differite	(1.106)	(1.315)
	<b>821</b>	<b>1.160</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>172.734</b>	<b>126.431</b>

Con riferimento all'IRES si segnala che, anche per il 2025, è in vigore il contratto di consolidato fiscale con la capogruppo Mundys, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A. e le società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., Leonardo Energia S.r.l. e ADR Ventures S.r.l.

La stima del carico fiscale IRES del 2025 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata pari a 108.639 mila euro, corrispondente dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale dell'esercizio 2025.

Inoltre, il carico fiscale stimato per imposte correnti si incrementa, rispetto all'esercizio a confronto, per effetto dell'iscrizione dell'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35,5 milioni di euro, per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024 e del D.M. 27/06/2025, recanti le disposizioni relative al regime di affrancamento straordinario dei saldi attivi di rivalutazione e delle riserve in sospensione d'imposta, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. Tale imposta verrà pagata in 4 rate annuali di 8,9 milioni (di cui la prima rata versata in data 30.06.2025)

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 24,4% (23,8% nel 2024). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2025		2024	
	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>445.810</b>		<b>425.604</b>	
<b>ALIQUOTA TEORICA</b>		<b>24%</b>		<b>24%</b>
<b>IRES teorica</b>		<b>106.994</b>		<b>102.145</b>
Differenze permanenti	11.638	2.793	(788)	(189)
Differenze temporanee	(4.786)	(1.149)	(1.950)	(468)
<b>IRES effettiva</b>		<b>108.639</b>		<b>101.488</b>
<b>ALIQUOTA EFFETTIVA</b>		<b>24,4%</b>		<b>23,8%</b>

## 8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,25x, che diventa 4,75x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori, in aggiunta a un rapporto di copertura degli interessi passivi che non deve risultare inferiore a 3,0x, che diventa 2,5x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility include una soglia massima di leverage ratio.

La verifica dei ratio finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario non recourse) contenuti nella Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre e nella relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno.

Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 31 dicembre 2025, è già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2025.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede il rispetto di covenant finanziari e prevede obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti investment grade.

## 9. Altre garanzie, impegni e rischi

### 9.1 GARANZIE

Il Gruppo ADR al 31 dicembre 2025 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 2024).

### 9.2 IMPEGNI

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto relativi all'attività di investimento.

### 9.3 GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2025 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 principale fonte di esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito e della presenza di eventuali garanzie.

Le politiche commerciali e di tutela del credito poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, ecc.), con controparti occasionali (per esempio per attività di tesseramento, factoring, gestione 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 2025 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 906,3 milioni euro, composta da:

- 556,3 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 350,0 milioni di euro di linee credito committed non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2025 è pari a cinque anni e un mese.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025				
	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(2.818.103)	(70.248)	(500.167)	(476.063)	(1.771.625)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(361.251)	(43.164)	(47.634)	(125.008)	(145.445)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>(3.179.354)</b>	<b>(113.412)</b>	<b>(547.801)</b>	<b>(601.071)</b>	<b>(1.917.070)</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024				
	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.915.046)	(40.158)	(40.158)	(839.229)	(995.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(399.323)	(43.386)	(42.957)	(126.296)	(186.685)
Derivati con fair value positivo	270	270	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>(2.314.099)</b>	<b>(83.274)</b>	<b>(83.115)</b>	<b>(965.525)</b>	<b>(1.182.185)</b>

#### Rischio di mercato

Il Gruppo ADR, nell'ambito delle policy del Gruppo Mundys, può utilizzare (a titolo esemplificativo ma non esaustivo) derivati a copertura del rischio di cambio, del rischio tasso di interesse e del rischio di variazione di determinate materie prime, per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli dei sottostanti parametri di mercato.

Alla data del 31 dicembre 2025, il Gruppo ADR non detiene strumenti finanziari derivati in essere. I due contratti di tipo non-deliverable forward, sottoscritti da Leonardo Energia ad aprile 2025 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano, per un valore nozionale complessivo pari a 4.366 mila euro - hanno raggiunto la loro naturale scadenza nel mese di dicembre 2025.

Si segnala, inoltre, che in data 3 febbraio 2025 e 4 aprile 2025, ADR ha sottoscritto in due soluzioni un totale di quattro contratti di tipo interest rate swap forward starting, finalizzati alla sterilizzazione del rischio di fluttuazioni del tasso di interesse sull'indebitamento finanziario futuro. Tali strumenti finanziari, aventi un nozionale complessivo di 400 milioni di euro, data di partenza fissata al 15 maggio 2025 e durata di 7 anni, sono stati poi estinti in data 28 aprile 2025, contestualmente all'emissione del nuovo prestito obbligazionario sustainability-linked di cui si è detto sopra.

Controparte	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sottos.	Scad.	Valore nozionale coperto (*)	Tasso applic.	Sottostante	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE		
									Al 31.12.2024	Al 31.12.2023	AC/Economico (**)	A Oci (***)	Importi pagati (incassati)
UniCredit	Forward	CF	M	04.2025	12.2025	2.389	Paga un prezzo fisso (€40,5 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV	Acquisti di gas metano	0	0	(14)	0	14
						1.977	Paga un prezzo fisso (€38,3 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV						
UniCredit	Forward	CF	M	02.2024	03.2025	449	Paga un prezzo fisso (€30,80 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV	Acquisti di gas metano	0	270	0	270	0
BNP Paribas Unicredit Crédit Agricole Société Générale	IRS forward-starting	CF	I	02.2025	05.2032	100.000	Pagano un tasso medio del 2,27% e ricevono Euribor a 6 mesi		0	0	(12)	62	50
				02.2025	05.2032	100.000							
				04.2025	05.2032	100.000							
				04.2025	05.2032	100.000							
<b>TOTALE (esclusi ratei)</b>								<b>0</b>	<b>270</b>	<b>(26)</b>	<b>471</b>	<b>64</b>	
di cui:													
derivati con fair value attivo								0	270				
derivati con fair value passivo								0	0				

CF: cash flow value hedge - M: materie prime - I: tasso d'interesse

(\*) valore nozionale coperto alla data di accensione del contratto derivato

(\*\*) la tabella non include la quota contabilmente efficace gli importi relativi ai differenziali mensili incassati e pagati sui contratti Forward e registrati nel Conto Economico, alla voce

"Consumo di materie prime e materiali di consumo", non essendo la stessa contropartita di variazioni di Fair Value

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

Il Gruppo non ha in essere operazioni finanziarie in valuta estera.

## 9.4 INFORMAZIONI SULLE VALUTAZIONI AL FAIR VALUE

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 2025 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 cessione a terzi dell'energia elettrica acquistata da ADR, nonché il disconoscimento dell'agevolazione prevista a favore dei soggetti a cui è riconosciuta la qualifica di "opificio industriale". Successivamente ai giudizi di merito favorevoli alla Società, la Corte di cassazione ha depositato diciannove sentenze con le quali sono stati accolti i motivi di ricorso proposti dall'Avvocatura dello Stato, respingendo quelli proposti dalla Società in via incidentale. In data 8 ottobre 2019 sono state depositate dalla Corte di cassazione quattro sentenze favorevoli alla Società riguardanti altrettanti atti di irrogazione delle sanzioni emessi dall'Agenzia delle Dogane. In data 28 febbraio 2020, la Corte di cassazione ha depositato la sentenza relativa ad ulteriori tre atti di irrogazione delle sanzioni con la quale è stata cassata quella di merito, oggetto del giudizio, e disposto il rinvio alla Commissione Tributaria Regionale per l'esame degli effetti del giudicato in tema di imposta ai fini della risoluzione della controversia in tema di sanzioni correlate. Il 18 novembre 2021 la Commissione Tributaria Regionale ha depositato la sentenza con la quale è stato accolto parzialmente il ricorso per riassunzione proposto da ADR. La Società, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni in materia di applicabilità delle esimenti da responsabilità sanzionatoria invocate in giudizio, ha presentato ricorso in Cassazione. L'Agenzia delle Dogane non ha impugnato la sentenza per la parte di propria soccombenza, notificando tre atti di contestazione delle sanzioni rideterminate applicando il principio del cumulo giuridico. La Società ha presentato delle memorie difensive, chiedendo l'annullamento degli atti di contestazione. L'Agenzia delle Dogane, accoglien

- do la richiesta della Società, ha annullato i tre nuovi atti di contestazione. ADR, ai sensi dell'art. 1, comma 191, della Legge n. 197/2022, ha presentato domanda di definizione agevolata delle controversie pendenti aventi ad oggetto le sole sanzioni collegate a tributi di cui è stato effettuato il pagamento e depositato, presso la Corte di Cassazione, istanza per la cessata materia del contendere.
- In analogia con l'attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall'UTF di Roma, l'Agenzia delle Dogane ha avviato due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012. Per le stesse annualità sono stati notificati dall'Agenzia delle Entrate gli Avvisi di accertamento relativi all'IVA dovuta sulle accise contestate.
- In merito agli atti impositivi emessi dall'Agenzia delle Dogane per i periodi d'imposta 2007-2010 e dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA 2007, la Società ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza sfavorevole della Commissione Tributaria Regionale, mentre ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012. In data 10 ottobre 2024 si è tenuta l'udienza per la trattazione del ricorso relativo ai periodi d'imposta 2007 – 2010. In data 12 marzo 2025 è stata pubblicata la sentenza della Corte di cassazione n. 6544/2025 con la quale viene accolto il ricorso in materia di IVA, mentre è confermata la soccombenza della Società in relazione al rilievo riguardante le accise. Per quanto concerne l'addizionale provinciale sull'energia elettrica, la Società ha proposto un ricorso in Corte di Giustizia Tributaria di primo grado avverso il diniego dell'Agenzia delle Dogane all'annullamento in autotutela dei relativi atti impositivi, stante la consolidata giurisprudenza di Cassazione in merito all'illegittimità di tale addizionale per contrasto col diritto unionale. Non risulta, ad oggi, depositata la pronuncia della Corte di Giustizia Tributaria a seguito dell'udienza di discussione della controversia del 26 settembre 2025.
- 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. Alla luce della citata sentenza della Corte di Cassazione riguardante l'annualità 2007, la Società ha presentato, in data 23 dicembre 2025, istanza di annullamento in autotutela obbligatoria ex art. 10-quater della Legge n. 212/2000 per gli avvisi di accertamento in parola.

## ICI/IMU

- Nel 2011 il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR avvisi di accertamento per l'omesso versamento dell'ICI relativa a fabbricati dell'Area Tecnica Alitalia, limitatamente alle annualità 2007-2009. La Società ha impugnato i citati atti presentando ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale. Per l'annualità 2007 la Commissione ha accolto il ricorso presentato dalla Società e la sentenza è passata in giudicato, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha, quindi, presentato appelli relativamente alle annualità 2008 e 2009, entrambi rigettati dalla Commissione Tributaria Regionale. La Società ha proposto ricorsi in Cassazione. In data 27 aprile 2025, sono state pubblicate due ordinanze con le quali sono accolti i motivi di ricorso proposti da ADR, cassando le sentenze della Commissione Tributaria Regionale. La Società ha presentato, nel mese di novembre 2025, istanze di riassunzione dei giudizi di merito per la riforma delle decisioni di appello sulla base dei principi contenuti nelle ordinanze della Corte di Cassazione.
- In data 17 aprile 2025, il Comune di Fiumicino ha notificato alla Società uno Schema d'atto dell'Avviso di accertamento per l'omesso versamento dell'IMU dovuta per il periodo d'imposta 2019 sui terreni di Pianabella, in quanto qualificati come edificabili. A seguito della presentazione di istanza di accertamento con adesione respinta dalla citata Amministrazione, la Società, in data 9 settembre 2025, ha presentato ricorso in Corte di Giustizia Tributaria di primo grado avverso l'atto di accertamento, contestando l'errata determinazione del tributo, stante il mancato riconoscimento delle riduzione del coefficiente previsto dal Regolamento Comunale nei casi di edificabilità di ter-

reni soggetta a piani attuativi, nonché l'esclusione dalla debenza dello stesso sulle porzioni dei terreni soggette a cause di inedificabilità assoluta, così come confermato dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione.

Analogamente al periodo d'imposta 2019, il Comune di Fiumicino ha notificato due Schemi d'Atto degli Avvisi di Accertamento per l'IMU dovuta sugli stessi terreni per i periodi d'imposta 2020 e 2021. La Società ha proposto istanze di accertamento con adesione, chiedendo la riduzione della misura del tributo dovuto per le stesse ragioni esposte nel ricorso presentato per il 2019 in Corte di Giustizia Tributaria di primo grado.

## 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.

## 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 doveva ai gestori aeroportuali e li si condannò 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 condannò alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiarò non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. Il giudizio, già pendente davanti al Tribunale di Roma come da rimessione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario, è stato, nel mese di luglio 2024, nuovamente riassunto da Alitalia in Amministrazione Straordinaria dopo essere stato interrotto a causa del decesso del difensore di ENI. Prima dell'interruzione, era stata depositata, nel mese di marzo 2023, la CTU tecnico contabile disposta dal Giudice. All'udienza per la prosecuzione, tenutasi il 27 marzo 2025, il Giudice si è riservato sulla richiesta di dichiarazione di nullità della CTU e di rinvio della causa per precisazione delle conclusioni senza nuove operazioni peritali formulata dai diversi procuratori in giudizio. Nel mese di novembre 2025, il Giudice, a scioglimento della riserva, ritenuto che l'esame delle questioni sollevate rispetto alle conclusioni della CTU debba essere riservato alla fase decisoria, ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 28.01.2026. In tale occasione il Giudice ha trattenuto la causa in decisione e assegnato alle Parti i termini ex art. 190 c.p.c. a decorrere dalla data dell'udienza.
- 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. Con sentenze nn. 22284/2025, 22285/2025 e 24934/2025 tra luglio e settembre 2025, sono stati respinti tutti i tre ricorsi proposti da Alitalia in AS.
- Nel marzo 2020, è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Air BP Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, chiamati in causa in qualità di terzo. Alitalia LAI ha proposto appello. L'udienza di prima comparizione delle Parti è stata differita d'ufficio prima al 25 marzo 2023 e poi, per ragioni di carico di ruolo della Corte, al 26 maggio 2025. Con sentenza conosciuta in data 10 luglio 2025, la Corte ha respinto l'appello, confermando dunque la sentenza di 1° grado.
- 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 all'11 dicembre 2023. Con sentenza n. 3360 del 13 maggio 2024, la Corte di Appello di Roma ha respinto il gravame proposto da Alitalia contro la sentenza di 1° grado.
- Nel dicembre 2021 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Esso Italiana srl ed Exxonmobil Aviation International limited, ha parzialmente accolto la domanda di Alitalia, condannando Exxonmobil alla restituzione ad Alitalia delle airport fees, nella misura di 5,2 milioni di euro, ed ha accolto la domanda di garanzia e manleva, condannando ADR, SEA e SABCO a rimborsare a Exxonmobil il sopracitato importo. ADR ha proposto appello; all'esito dell'udienza di comparizione delle parti, tenutasi il 7 giugno 2022, il giudizio verrà riunito al separato appello proposto da SEA, aggiornato, per la precisazione delle conclusioni, al 14 luglio 2026.

### Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Con Delibera n. 185/24 e Delibera n. 147/24, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), ha deliberato la conformità della proposta tariffaria di ADR per il periodo regolatorio 2024-2028, rispettivamente (i) in via definitiva per lo scalo di Fiumicino e (ii) per quello di Ciampino con la richiesta al gestore di alcuni correttivi. Con successiva Delibera n. 62/2025 del 16 aprile 2025, l'ART ha deliberato la conformità definitiva anche della proposta tariffaria per lo scalo di Ciampino.

Il vettore Ryanair ha impugnato al Tar Piemonte la Delibera dell'Autorità n. 83/24 (di conformità, con richiesta di correttivi, della proposta tariffaria per Fiumicino antecedente alla Delibera n. 185/24), la Delibera n. 147/24 e, con successivi motivi aggiunti a giugno 2025, anche la delibera n. 62/2025.

L'udienza del ricorso relativo alle tariffe di Fiumicino si è tenuta il 17 giugno 2025, e con sentenza del 1° luglio 2025, il TAR Piemonte ha dichiarato l'improcedibilità del ricorso e condannato alle spese il vettore ricorrente.

Ryanair, in data 23 ottobre 2025, ha impugnato la sentenza del TAR Piemonte al Consiglio di Stato. Il ricorso relativo alle tariffe di Ciampino si è discusso nell'udienza del 22 ottobre 2025 ed il successivo 17 novembre il TAR Piemonte ha respinto il ricorso principale ed i motivi aggiunti. Nel mese di aprile 2025, inoltre, Lufthansa Cargo, FedEx e UPS, con due ricorsi straordinari al Capo dello Stato, hanno impugnato la delibera ART n. 185/2024, contestando gli incrementi delle tariffe per l'uso dell'ETV (Elevating Transfer Vehicle) in Cargo City. I ricorsi sono stati successivamente trasposti al TAR Piemonte che, con due sentenze del 10 dicembre 2025, ha accolto parzialmente entrambi i ricorsi e, per l'effetto, annullato la Delibera ART n. 185/2024 del 18/12/2024 «limitatamente alla declaratoria di conformità della rideterminazione dei corrispettivi ETV rispetto ai Modelli 2023», lasciando «impregiudicato il merito della determinazione che l'Amministrazione intenda assumere in sede di riesercizio del potere». La Delibera ART n. 62/2025 è stata anche impugnata, il 27 luglio 2025, davanti al TAR Piemonte dall'operatore di aerotaxi Leader S.r.l. e dall'IBAA (Associazione Italiana di Aviazione Aziendale), sostenendo di non essere stati invitati da ADR a partecipare alla procedura di consultazione per la revisione tariffaria, poiché non era

mai stata ricevuta alcuna comunicazione e-mail certificata riguardo alle consultazioni presso l'indirizzo email certificato di Leader S.r.l. e non era stata ricevuta alcuna comunicazione all'indirizzo email certificato dell'IBAA.

Nella stessa data, gli stessi appellanti hanno presentato un ricorso simile presso il TAR Piemonte, contestando la Risoluzione 185/24 che approvava la proposta di revisione delle tariffe per il periodo 2024-2028 in relazione all'aeroporto di Fiumicino.

Il 10 settembre 2025, il TAR ha respinto la richiesta di misure cautelari in entrambi i ricorsi.

### Espropri per la Realizzazione Svincolo Cargo City

ADR, delegata da ENAC quale Autorità Espropriante (ai sensi del Testo Unico Espropriazioni) ha proceduto con le attività di esproprio necessarie per la realizzazione dello "Svincolo Cargo City", opera prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud, che per quota parte insiste su aree esterne al sedime aeroportuale. Tra i soggetti privati espropriati vi è la Società Nuova Agrisud Immobiliare Srl ("Agrisud") per la quale ADR ha quantificato l'indennità provvisoria di esproprio in 315 mila euro, in base ad apposita Relazione di Stima elaborata dall'Agenzia delle Entrate. Agrisud non ha comunicato la propria condivisione dell'indennità e, pertanto, la suddetta somma è stata depositata presso la Ragioneria Territoriale dello Stato di Roma ed è stata attivata la Commissione Provinciale Espropri di Roma (CPE), Autorità competente a determinare in via definitiva la predetta indennità. La CPE ha stabilito per Agrisud un'indennità complessiva definitiva di 260 mila euro; la stima dell'indennità definitiva è stata notificata da ADR ad Agrisud.

Agrisud, in data 09.02.2021, ha notificato ad ADR (ed ENAC) specifico ricorso in Opposizione alla Stima con cui: i) ha contestato l'indennità definitiva come determinata dalla CPE; ii) ha quantificato l'indennità dovuta per l'esproprio in 6,9 milioni di euro; iii) ha richiesto al Giudice di voler condannare ADR (ed ENAC) al pagamento della somma determinata sub ii) o in quella maggiore o minore che sarà ritenuta di giustizia anche a seguito di specifica Consulenza Tecnica d'Ufficio.

ADR si è costituita nel giudizio ed ha sostenuto la correttezza della stima operata dalla CPE.

La Corte d'Appello di Roma, con Ordinanza del 17 marzo 2025, ha rigettato le richieste di Agrisud, accertando che l'indennità alla stessa spettante è pari alla somma individuata dalla Consulenza Tecnica d'Ufficio (CTU) e cioè 166 mila euro (inferiore alla indennità definitiva pari a 260 mila euro precedentemente definita dalla CPE e contestata nel ricorso in Opposizione). Poiché la stessa Corte d'Appello nell'Ordinanza ha affermato che "il giudizio di opposizione alla stima [...] è diretto a stabilire il quantum dell'indennità [...] e può concludersi con una statuizione più favorevole all'opponente, ma non può determinare un importo minore", Agrisud ha proposto ricorso ex art. 282 c.p.c per la correzione dell'errore materiale in cui è incorso il Giudice, chiedendo di sostituire nel dispositivo l'importo di 166 mila euro definito dal CTU con quello pari a 250 mila euro individuato dalla CPE. ADR si è costituita.

La Corte d'appello ha rigettato integralmente la richiesta di Agrisud, affermando che, poiché il dispositivo non contiene statuizione in favore di ADR/ENAC, non esiste alcun errore, non residuando dubbi in ordine all'esatta interpretazione della decisione. In sostanza la pronuncia riconosce che l'indennità spettante ad Agrisud è quella del provvedimento impugnato, ovvero quella pari a quella 250 mila euro, determinata dalla CPE.

Il 10 ottobre 2025, Agrisud ha impugnato, con ricorso per Cassazione, l'Ordinanza del 17 marzo 2025; ADR si è costituita con apposito controricorso.

### 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. L'udienza per la precisazione delle conclusioni si è tenuta in data 15 maggio 2025. Con sentenza pubblicata il 30 giugno 2025, la Corte di Appello di Roma ha respinto i motivi di eccezione di Moccia, tranne quello relativo al pagamento dell'indennità di occupazione senza titolo dell'area, respingendo in questo senso la domanda di ADR. In mancanza di adempimento spontaneo della controparte, ADR ha avviato le azioni finalizzate alla ripresa dell'area.

## 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 (c.d. giudizio sull'an).

Nell'ottobre 2020, ADR ha proposto un giudizio per la riforma della sentenza del Tribunale Civile di Roma del 2006 al fine di tentare il recupero, seppure nei confronti di un soggetto nelle more fallito, di quanto a suo tempo versato a controparte; con sentenza n. 5444/2022, la Corte di Appello di Roma ha accolto le domande di ADR e ha condannato le società dell'ATI alla restituzione delle somme pagate nel 2006 da ADR. La pronuncia è stata impugnata in Cassazione e si è in attesa della fissazione dell'udienza (c.d. giudizio sul quantum).

Nel gennaio 2021, sia il Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell'ATI) hanno proposto ricorso in Cassazione per revocazione della ordinanza sopramenzionata comunicata nel giugno 2020. All'esito dell'udienza tenutasi il 14 maggio 2024, con ordinanza depositata il 6 agosto 2024, la Corte ha respinto il ricorso in revocazione.

Seppure in pendenza del giudizio in Corte di Cassazione sul quantum, ADR ha inviato ai legali di Itinera S.p.A. e Toto Holding S.p.A. la richiesta di pagamento dell'importo di 1,9 milioni di euro per sorte, interessi, spese legali ed accessori. In mancanza di adempimento spontaneo delle controparti, ADR ha proceduto con la notifica del precetto, all'esito del quale, nel mese di dicembre 2025, Itinera S.p.A. ha versato ad ADR 1,9 milioni di euro, con riserva di ripetizione all'esito del suddetto giudizio.

## Delibera ANAC appalto Molo C

Con riferimento al procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, avviato dall'ANAC nell'ottobre 2016, in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), il 4 settembre 2019, l'Autorità ha emesso la delibera n. 759 con cui sono state confermate quasi tutte le censure mosse sin dall'inizio del procedimento ed è stata disposta la trasmissione alla Corte dei Conti, oltre che all'ENAC e al MIT, con richiesta anche ad ADR di valutare "le possibili iniziative da intraprendere, informando l'Autorità degli eventuali provvedimenti conseguenti che si intendono adottare".

Conseguentemente, in data 18 ottobre 2019, ADR ha notificato ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. All'esito dell'udienza di merito tenutasi il 12 aprile 2024, con sentenza pubblicata il 3 maggio 2024, il TAR Lazio ha dichiarato inammissibile il ricorso di ADR per carenza di interesse, attesa la mancanza di lesività dei provvedimenti impugnati.

## Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto.

## Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2025 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per 3,6 milioni di euro (1,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024) nei confronti del Gruppo. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora siano riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

Se le riserve hanno natura risarcitoria o si riferiscono ad attività manutentive, sono 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.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		2025		31.12.2024		2024	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
<b>IMPRESE CONTROLLANTI</b>								
Mundys S.p.A.	373	54.389	185	(821)	542	74.932	103	(1.033)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI</b>	<b>373</b>	<b>54.389</b>	<b>185</b>	<b>(821)</b>	<b>542</b>	<b>74.932</b>	<b>103</b>	<b>(1.033)</b>
<b>IMPRESE CONTROLLATE NON CONSOLIDATE</b>								
UrbanV S.p.A.	90	133	570	(120)	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE E NON CONSOLIDATE</b>	<b>90</b>	<b>133</b>	<b>570</b>	<b>(120)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>JOINT VENTURE</b>								
UrbanV S.p.A.	0	0	0	0	324	219	352	(120)
<b>TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>324</b>	<b>219</b>	<b>352</b>	<b>(120)</b>
<b>PARTI CORRELATE</b>								
Telepass S.p.A.	350	105	3.704	(293)	670	766	139	(492)
Autogrill Italia S.p.A.	2.718	167	29.152	(590)	3.944	324	25.779	(755)
Spea Engineering S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(221)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(55)	0	0	0	(66)
Retail Italia Network S.r.l.	40	0	368	0	0	15	316	0
Telepass Pay S.p.A.	3	0	0	0	4	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	0	0	0	0	3	0	0
Telepass Innova S.p.A.	0	50	0	0	0	106	0	(34)
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	749	0	726	0	100	82	103	(5)
PTSCLAS S.p.A.	0	29	0	(31)	0	15		(37)
Edizione S.p.A.	0	57	0	(57)	0	57	0	(57)
Cellnex Italia S.p.A.	43	613	378	(162)	5	510	378	(510)
Vnz Berlin Betreibergesellschaft Mb (Gruppo Yunex)	11	17	0	(67)	0	6	0	(22)
LF 1 S.r.l.	0	0	14	0	0	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	0	0	14	0	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.525	0	(3.231)	0	2.492	0	(2.645)
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>3.914</b>	<b>3.563</b>	<b>34.356</b>	<b>(4.486)</b>	<b>4.723</b>	<b>4.376</b>	<b>26.715</b>	<b>(4.844)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.377</b>	<b>58.085</b>	<b>35.111</b>	<b>(5.427)</b>	<b>5.589</b>	<b>79.527</b>	<b>27.170</b>	<b>(5.997)</b>

I rapporti intrattenuti con Mundys si riferiscono principalmente alla partecipazione delle società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito dei costi assicurativi.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Telepass S.p.A. (controllata da Mundys): il Gruppo ADR ha conseguito ricavi derivanti dal contratto che consente agli utenti del sistema di pagamento dei pedaggi tramite Telepass di accedere ai parcheggi e saldare la sosta; tale accordo, in forza del nuovo mandato senza rappresentanza, prevede inoltre l'offerta e la gestione, tramite Apparato Telepass, del servizio di sosta presso i parcheggi Easy Parking di ADR Mobility;
- Autogrill Italia S.p.A. (società collegata di Edizione S.p.A. per il tramite della società Avolta): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. "key management personnel") in carica al 31 dicembre 2025 ammontano a 3.231 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nell'esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

### Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		2025		31.12.2024		2024	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	Oneri	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
Spea Engineering S.p.A.	0	0	170	0	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

I proventi finanziari verso Spea Engineering S.p.A. sono relativi ai dividendi incassati dalla società in data 22 aprile 2025.

## 11. Altre informazioni

### 11.1 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi 2025
<b>ADR S.p.A.</b>		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	160
Servizi di attestazione (*)	KPMG S.p.A.	308
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	1
<b>Totale ADR S.p.A.</b>		<b>469</b>
<b>Società controllate da ADR S.p.A.</b>		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	235
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	12
<b>Totale Società controllate da ADR S.p.A.</b>		<b>247</b>
<b>TOTALE</b>		<b>716</b>

(\*) Esame limitato della Rendicontazione di Sostenibilità, del Report annuo sustainability linked bond; certificazione contributi progetti Sesar, Alight e Pioneer; Emissione comfort letter per l'emissione di un prestito obbligazionario sotto il programma EMTN.

(\*\*) Sottoscrizione modelli Unico e 770.

### 11.2 INFORMATIVA SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE EX L. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2025 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici ai sensi della norma citata.

### 11.3 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI, ATIPICHE E/O INUSUALI

Nel corso del 2025, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

### 11.4 IMPATTI DERIVANTI DALLA SITUAZIONE MACROECONOMICA

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, in accordo agli IFRS ed ai richiami delle autorità di vigilanza sui mercati finanziari, il Gruppo ADR ha valutato l'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina e della Guerra in Medio Oriente sulla posizione finanziaria, sulla performance e sui flussi di cassa.

Gli avvenimenti in Ucraina hanno comportato la chiusura per le compagnie aeree europee dello spazio aereo in Russia, con il conseguente azzeramento, dall'inizio del primo trimestre 2022, del traffico per l'Ucraina, la Russia e la Bielorussia. Nel quadro delle persistenti tensioni in Medio Oriente, le cui operazioni aeree non si sono mai interrotte se non quelle da e per Israele e solo dal 14 al 17 giugno 2025, durante la guerra dei "dodici giorni", si segnala che le compagnie hanno ripreso la piena operatività o pianificato una ripresa dei voli verso lo Stato di Israele già a partire dalla fine del 2025.

Alla data del presente Bilancio Consolidato, il Gruppo sta monitorando costantemente le evoluzioni di tali conflitti per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business del Gruppo.

## 12. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

- Con riferimento al nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, il Comune di Fiumicino, il 13 gennaio 2026, ha adottato la Delibera n. 1, con la quale ha espresso parere favorevole alla proposta di ridefinizione dei confini della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (Riserva) avanzata da ENAC, finalizzata allo sviluppo aeroportuale a lungo termine, e ha dato mandato agli uffici tecnici competenti di presentare la proposta di revisione del perimetro della Riserva al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al fine di avviare il relativo procedimento.
- In data 11 febbraio 2026, si è concluso con successo il collocamento del nuovo Sustainability-Linked bond di ADR, che collega direttamente il costo del debito agli obiettivi di sostenibilità dell'azienda. L'emissione di 500 milioni di euro, dedicata ad investitori istituzionali, ha una durata di 8 anni e prevede il rimborso in un'unica soluzione a febbraio 2034, con il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 3,625%. Il prezzo di emissione è stato fissato in 99,530% ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 3,694%. Il regolamento dell'emissione è avvenuto il 17 febbraio. Il prestito obbligazionario, emesso a valere sul Programma EMTN di ADR (come integrato dal supplemento del 6 febbraio 2026), è quotato presso la Borsa irlandese; al prestito obbligazionario è stato assegnato un rating in linea con quello di ADR ("Baa1" da Moody's, "BBB-" da Standard & Poor's, "BBB" da Fitch).
- In seguito al conflitto del Medio Oriente del 28 febbraio 2026, sono state sospese tutte le operazioni di volo da e per Israele, Emirati Arabi, Bahrain, Qatar, Arabia Saudita, Kuwait Giordania, Libano, Oman, Cipro ed Iraq. Alla data del presente documento è noto che diverse compagnie, tra cui ITA, hub carrier di Fiumicino, hanno dichiarato sospesi i collegamenti per Israele, UAE, Qatar ed Arabia Saudita. Nell'ipotesi della permanenza dei cieli chiusi verso i Paesi sopra citati, per il periodo 28 febbraio – 7 marzo si stima una perdita di circa 320 voli.

### Il Consiglio di Amministrazione

# Allegati

## Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale	Soci	% Possesso	% Interessenza gruppo ADR	Metodo di consolidamento o criterio di valutazione
<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
Leonardo Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	742.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ventures S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Investimenti in startup ad alto potenziale innovativo	Euro	14.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
<b>IMPRESE CONTROLLATE NON CONSOLIDATE</b>								
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Advanced Air Mobility (AAM) e Urban Air Mobility (UAM)	Euro	190.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	81,29		Valutata con il metodo del patrimonio netto
<b>ALTRE PARTECIPAZIONI</b>								
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	98.920.195	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,30		Valutata al fair value
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1		Valutata al fair value
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	116.330	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,15		Valutata al fair value
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE <sup>1</sup> e turismo d'affari	Euro	56.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota		Valutata al fair value
Assaia Inc.	United States	Machine Learning, AI Algorithms applied to turnaround operations	USD	8.244.741	ADR Ventures S.r.l.	2,15		Valutata al fair value

<sup>1</sup> MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions)

# Relazione della Società di Revisione



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

## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

Agli Azionisti della  
Aeroporti di Roma S.p.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025, del conto economico e 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 le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporti di Roma S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

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



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

Società per azioni  
Capitale sociale  
Euro 10.415.500,00 i.v.  
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi  
e Codice Fiscale N. 00709600159  
R.E.A. Milano N. 512867  
Partita IVA 00709600159  
VAT number IT00709600159  
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38  
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

### 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 aeroportuali (quota non corrente e corrente)"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €223,3 milioni (di cui quota non corrente pari a €167,5 milioni e quota corrente pari a €55,8 milioni).</p> <p>Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione.</p> <p>La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura degli interventi da effettuare, la tempistica prevista, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

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 2025

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 2025

dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14**

L'Assemblea degli Azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2021 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### **Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98**

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2025, 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;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98;



**Gruppo Aeroporti di Roma**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Roma, 11 marzo 2026

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

# Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025

<b>Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.</b>	<b>323</b>
Situazione patrimoniale-finanziaria	324
Conto economico	326
Conto economico complessivo	327
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	328
Rendiconto finanziario	330
<b>Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.</b>	<b>333</b>
1. Informazioni generali	334
2. Forma e contenuto del Bilancio	334
3. Principi contabili applicati	335
4. Contratto di concessione	336
5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	337
6. Informazioni sulle voci di conto economico	360
7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	367
8. Altre garanzie, impegni e rischi	368
9. Rapporti con parti correlate	371
10. Altre informazioni	374
11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	375
<b>Relazione della Società di Revisione</b>	<b>377</b>
<b>Relazione del Collegio Sindacale</b>	<b>385</b>
<b>Allegati</b>	<b>393</b>
Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2024 di Mundys S.p.A.	394

# **Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.**

# Situazione patrimoniale-finanziaria

## ATTIVITÀ

(EURO)	Note	31.12.2025	di cui correlate	31.12.2024	di cui correlate
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Attività Materiali	5.1	80.208.613		64.404.074	
Diritti Concessori		2.873.102.005		2.733.451.084	
Altre attività immateriali		95.505.177		72.083.262	
Attività Immateriali	5.2	2.968.607.182		2.805.534.346	
Partecipazioni	5.3	56.102.080		50.695.754	
Altre Attività finanziarie non correnti	5.4	68.000.473		44.767.520	
Attività per imposte anticipate	5.5	32.137.634		33.249.306	
Altre attività non correnti	5.6	492.430		499.730	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>3.205.548.412</b>		<b>2.999.150.730</b>	
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>					
Rimanenze		5.621.478		5.242.641	
Crediti commerciali		273.964.107	25.853.470	284.658.085	25.710.326
Attività commerciali	5.7	279.585.585	25.853.470	289.900.726	25.710.326
Altre Attività finanziarie correnti	5.4	2.018.496		4.464.200	
Altre attività correnti	5.9	14.790.106	49.534	11.030.671	11.050
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	555.825.648		598.689.238	
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>852.219.835</b>	<b>25.903.004</b>	<b>904.084.835</b>	<b>25.721.376</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>4.057.768.247</b>	<b>25.903.004</b>	<b>3.903.235.565</b>	<b>25.721.376</b>

## PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(EURO)	Note	31.12.2025	di cui correlate	31.12.2024	di cui correlate
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		20.961.156		768.330.285	
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi		265.603.270		160.551.965	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	5.11	<b>348.789.169</b>		<b>991.106.993</b>	
<b>PASSIVITÀ</b>					
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	5.100.115		6.022.639	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	163.380.614		154.080.433	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.14	7.993.682		8.643.489	
Fondi per accantonamenti non correnti		176.474.411		168.746.561	
Prestiti obbligazionari		2.360.403.254		1.611.703.502	
Finanziamenti a medio-lungo termine		304.287.405		338.666.358	
Altre passività finanziarie		1.091.297		1.581.598	
Passività finanziarie non correnti	5.15	2.665.781.956		1.951.951.458	
Altre passività non correnti	5.16	23.431.285	791.391	2.578.203	489.642
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>2.865.687.652</b>	<b>791.391</b>	<b>2.123.276.222</b>	<b>489.642</b>
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	2.654.741		2.195.627	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	52.037.863		54.922.863	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.14	4.745.999		4.782.000	
Fondi per accantonamenti correnti		59.438.603		61.900.490	
Debiti commerciali	5.17	373.351.113	140.400.226	330.573.983	117.581.886
Passività commerciali		373.351.113	140.400.226	330.573.983	117.581.886
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		81.154.571		63.796.669	
Altre passività finanziarie correnti		71.356.176	71.356.176	58.198.963	58.198.963
Passività finanziarie correnti	5.15	152.510.747	71.356.176	121.995.632	58.198.963
Passività per imposte correnti	5.8	64.360.087	50.888.874	75.194.580	69.030.382
Altre passività correnti	5.18	193.630.876	1.791.133	199.187.665	2.059.128
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>843.291.426</b>	<b>264.436.409</b>	<b>788.852.350</b>	<b>246.870.359</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>4.057.768.247</b>	<b>265.227.800</b>	<b>3.903.235.565</b>	<b>247.360.001</b>

## Conto economico

(EURO)	Note	2025	di cui correlate	2024	di cui correlate
<b>RICAVI</b>					
Ricavi da gestione aeroportuale		1.170.369.251	91.738.447	1.059.600.975	80.701.099
Ricavi per servizi di costruzione		271.563.448		229.625.045	
Altri ricavi operativi		16.384.810	5.626.488	18.913.359	5.085.825
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>6.1</b>	<b>1.458.317.509</b>	<b>97.364.935</b>	<b>1.308.139.379</b>	<b>85.786.924</b>
<b>COSTI</b>					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(24.369.104)		(21.821.143)	
Costi per servizi	6.3	(622.575.302)	(351.742.368)	(580.315.207)	(316.954.599)
Costo per il personale	6.4	(130.877.360)	(2.104.603)	(122.177.274)	(1.627.000)
<i>Canoni concessori</i>		(48.096.937)		(45.479.669)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(1.542.865)		(1.683.846)	
<i>(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>		(439.773)		17.672.565	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>		(205.203)		3.664.764	
<i>Altri costi</i>		(8.861.632)		(7.137.565)	(170.726)
Altri costi operativi	6.5	(59.146.410)		(32.963.751)	(170.726)
<i>Ammortamento attività materiali</i>	5.1	(15.211.427)		(12.008.895)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	5.2	(109.220.860)		(104.723.056)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	5.2	(16.542.768)		(14.848.903)	
Ammortamenti		(140.975.056)		(131.580.854)	
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(977.943.231)</b>	<b>(353.846.971)</b>	<b>(888.858.229)</b>	<b>(318.752.325)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>480.374.278</b>		<b>419.281.150</b>	
Proventi finanziari		29.782.032	16.204.905	49.082.373	14.222.286
Oneri finanziari		(82.203.089)	(1.563.455)	(62.141.239)	(2.300.401)
Utili (perdite) su cambi		(5.762)		(5.249)	
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>6.6</b>	<b>(52.426.819)</b>	<b>14.641.450</b>	<b>(13.064.115)</b>	<b>11.921.885</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>427.947.459</b>		<b>406.217.035</b>	
Imposte sul reddito	6.7	(162.344.189)		(116.237.605)	
<b>RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>265.603.270</b>		<b>289.979.430</b>	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita		0		0	
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>265.603.270</b>		<b>289.979.430</b>	

## Conto economico complessivo

(EURO)	Note	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>265.603.270</b>	<b>289.979.430</b>
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	8.3	62.469	0
Effetto fiscale		(14.993)	0
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>		<b>47.476</b>	<b>0</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.12	(40.907)	(80.087)
Effetto fiscale		9.840	19.200
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	5.3	0	0
<b>ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>		<b>(31.067)</b>	<b>(60.887)</b>
<b>RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>8.3</b>	<b>543.745</b>	<b>388.282</b>
<b>TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE</b>		<b>560.154</b>	<b>327.395</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO</b>		<b>266.163.424</b>	<b>290.306.825</b>

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

(EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	RISERVA DA UTILI/ (PERDITE) DA VALUTAZIONE AL FAIR VALUE DI PARTECIPAZIONI	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO (AL NETTO ACCONTO SU DIVIDENDI)	TOTALE PATRIMONIO NETTO
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2023</b>	<b>62.224.743</b>	<b>12.461.960</b>	<b>667.389.496</b>	<b>6.967.817</b>	<b>(40.823.857)</b>	<b>364.162.827</b>	<b>120.614.899</b>	<b>1.192.997.885</b>
Utile (perdita) dell'esercizio							289.979.430	289.979.430
Altre componenti dell'utile complessivo:								
• Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				388.282				388.282
• Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(60.887)		(60.887)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				388.282		(60.887)	289.979.430	290.306.825
Destinazione utile residuo esercizio 2023								
• Distribuzione dividendi (saldo)							(120.093.754)	(120.093.754)
• Destinazione a riserve						521.145	(521.145)	0
Distribuzione acconto sui dividendi 2024							(129.427.465)	(129.427.465)
Distribuzione riserve e utili portati a nuovo						(242.676.498)		(242.676.498)
Altre variazioni					410.289	(410.289)		0
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2024</b>	<b>62.224.743</b>	<b>12.461.960</b>	<b>667.389.496</b>	<b>7.356.099</b>	<b>(40.413.568)</b>	<b>121.536.298</b>	<b>160.551.965</b>	<b>991.106.993</b>
Utile (perdita) dell'esercizio							265.603.270	265.603.270
Altre componenti dell'utile complessivo:								
• Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				591.221				591.221
• Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(31.067)		(31.067)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				591.221		(31.067)	265.603.270	266.163.424
Destinazione utile residuo esercizio 2024								
• Destinazione a riserve						160.551.965	(160.551.965)	0
Distribuzione riserve e utili portati a nuovo			(667.389.496)			(241.091.752)		(908.481.248)
<b>SALDO AL 31 DICEMBRE 2025</b>	<b>62.224.743</b>	<b>12.461.960</b>	<b>0</b>	<b>7.947.320</b>	<b>(40.413.568)</b>	<b>40.965.444</b>	<b>265.603.270</b>	<b>348.789.169</b>

## Rendiconto finanziario

(EURO)	2025	2024
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>265.603.270</b>	<b>289.979.430</b>
Rettificato da:		
Ammortamenti	140.975.055	131.580.854
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.506.204	44.886.834
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.117.627	6.899.262
Variazione altri fondi	(1.332.721)	(9.230.073)
Svalutazione (Rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	2.371.450	1.353.431
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	933.811	1.786.032
Altri costi (ricavi) non monetari	5.730.222	6.720.144
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	53.794.637	86.997.252
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)</b>	<b>530.699.555</b>	<b>560.973.166</b>
Investimenti in attività materiali	(31.015.967)	(19.188.678)
Investimenti in attività immateriali (*)	(338.913.392)	(276.838.902)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(56.066.431)	(62.559.399)
Investimenti in partecipazioni e rami d'azienda	(7.777.000)	(2.400.000)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	27.203.929	25.685.205
Variazione netta delle altre attività non correnti	7.300	(19.200)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)</b>	<b>(406.561.561)</b>	<b>(335.320.974)</b>
Emissione di prestiti obbligazionari	743.148.277	0
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	4.990.000	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(39.423.077)	(39.423.077)
Dividendi corrisposti	(908.481.248)	(492.197.717)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	16.850.603	572.445
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	2.756.648	1.540.703
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)</b>	<b>(180.158.797)</b>	<b>(529.507.646)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)</b>	<b>(56.020.803)</b>	<b>(303.855.454)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	540.490.275	844.345.729
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	484.469.472	540.490.275

(\*) includono acconti corrisposti a fornitori per zero euro nel 2025 e per 27.315.490 euro nel 2024.

## Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

(EURO)	2025	2024
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio</b>	<b>540.490.275</b>	<b>844.345.729</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	598.689.238	908.152.584
Rapporti di conto corrente con società controllate	(58.198.963)	(63.806.855)
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>484.469.472</b>	<b>540.490.275</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	555.825.648	598.689.238
Rapporti di conto corrente con società controllate	(71.356.176)	(58.198.963)

## Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(EURO)	2025	2024
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	154.492.082	78.919.900
Interessi attivi incassati	15.087.280	37.128.172
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	47.593.992	45.483.121
Dividendi ricevuti	16.201.313	14.204.260

# **Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.**

## 1. Informazioni generali

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

La Società ha sede legale in Fiumicino, Via Pier Paolo Racchetti, 1, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata della Società è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050, salvo proroga.

Alla data del presente Bilancio, Mundys S.p.A. (“Mundys”) è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.844.628, pari al 99,389% del capitale). Mundys esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società.

Il presente Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 6 marzo 2026 e sottoposto a revisione contabile da parte di KPMG S.p.A.

Il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale.

## 2. Forma e contenuto del Bilancio

Il Bilancio al 31 dicembre 2025 è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento CE n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

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

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

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

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta sia la valuta funzionale di ADR che quella della presentazione del bilancio.

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

## 3. Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato, a cui si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle Partecipazioni.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato in presenza di eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)” del Bilancio consolidato, che sono imputate a conto economico. Le stesse sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate. Per società controllate si intendono tutte le società sulle quali ADR ha il potere di determinare, direttamente o indirettamente, le politiche finanziarie e operative al fine di ottenere i benefici derivanti dalla loro attività.

Per partecipazioni in società collegate si intendono quelle nelle quali ADR è in grado di esercitare un'influenza significativa, ma non il controllo né il controllo congiunto, attraverso la partecipazione alle politiche decisionali finanziarie e operative della partecipata.

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

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

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

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

## 4. Contratto di concessione

### Rapporto concessorio

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

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

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

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

Per maggiori dettagli sul Contratto di concessione si rinvia al Bilancio consolidato.

## 5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

### 5.1 ATTIVITÀ MATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			Variazione			31.12.2025		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	17.914	(1.909)	16.005	11	(668)	0	17.925	(2.577)	15.348
Impianti e macchinari	92.418	(81.051)	11.367	3.454	(2.818)	631	96.180	(83.546)	12.634
Attrezzature industriali e commerciali	17.313	(15.628)	1.685	1.294	(1.031)	22	18.632	(16.662)	1.970
Altri beni	77.401	(51.915)	25.486	18.845	(9.514)	5.184	101.189	(61.188)	40.001
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.181	0	7.181	7.003	0	(5.795)	8.389	0	8.389
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	6.218	(3.538)	2.680	409	(1.180)	(42)	3.957	(2.090)	1.867
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>218.445</b>	<b>(154.041)</b>	<b>64.404</b>	<b>31.016</b>	<b>(15.211)</b>	<b>0</b>	<b>246.272</b>	<b>(166.063)</b>	<b>80.209</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			Variazione			31.12.2024		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	17.421	(1.282)	16.139	348	(627)	145	17.914	(1.909)	16.005
Impianti e macchinari	83.999	(79.449)	4.550	6.281	(1.880)	2.416	92.418	(81.051)	11.367
Attrezzature industriali e commerciali	16.467	(14.675)	1.792	735	(961)	119	17.313	(15.628)	1.685
Altri beni	69.548	(44.784)	24.764	5.156	(7.174)	2.740	77.401	(51.915)	25.486
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.241	0	8.241	4.512	0	(5.572)	7.181	0	7.181
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.492	(2.551)	1.941	2.157	(1.367)	(51)	6.218	(3.538)	2.680
<b>TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI</b>	<b>200.168</b>	<b>(142.741)</b>	<b>57.427</b>	<b>19.189</b>	<b>(12.009)</b>	<b>(203)</b>	<b>218.445</b>	<b>(154.041)</b>	<b>64.404</b>

Le Attività materiali, pari a 80.209 mila euro (64.404 mila euro al 31 dicembre 2024), si incrementano nell'anno di 15.805 mila euro per effetto degli investimenti (31.016 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti dell'esercizio (15.211 mila euro).

Gli investimenti, pari a 31.016 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Impianti e macchinari (3.454 mila euro), all'acquisizione di mezzi elettrici/ibridi per 1.651 mila euro e di ambulanze per 220 mila euro;
- nella classe Attrezzature industriali e commerciali (1.294 mila euro) principalmente all'acquisto di carrellini per 405 mila euro e attrezzature di sicurezza per 447 mila euro;
- nella classe Altri beni (18.845 mila euro), all'acquisizione di apparati elettronici per 14.740 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (7.003 mila euro), all'acquisizione di apparati di rete per 1.473 mila euro e alla fornitura di chioschi per il self-service del check-in passeggeri per 1.300 mila euro.

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

## 5.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			Variazione			31.12.2025		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
<b>DIRITTI CONCESSORI</b>									
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.179.164	(1.184.957)	994.207	0	(46.242)	0	2.179.164	(1.231.199)	947.965
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.224.736	(485.492)	1.739.244	271.564	(62.979)	(22.692)	2.473.608	(548.471)	1.925.137
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>4.403.900</b>	<b>(1.670.449)</b>	<b>2.733.451</b>	<b>271.564</b>	<b>(109.221)</b>	<b>(22.692)</b>	<b>4.652.772</b>	<b>(1.779.670)</b>	<b>2.873.102</b>
Altre attività immateriali	148.455	(106.723)	41.732	31.514	(16.543)	17	179.986	(123.266)	56.720
Anticipi a fornitori	30.351	0	30.351	35.835	0	(27.401)	38.785	0	38.785
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>178.806</b>	<b>(106.723)</b>	<b>72.083</b>	<b>67.349</b>	<b>(16.543)</b>	<b>(27.384)</b>	<b>218.771</b>	<b>(123.266)</b>	<b>95.505</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>4.582.706</b>	<b>(1.777.172)</b>	<b>2.805.534</b>	<b>338.913</b>	<b>(125.764)</b>	<b>(50.076)</b>	<b>4.871.543</b>	<b>(1.902.936)</b>	<b>2.968.607</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2023			Variazione			31.12.2024		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
<b>DIRITTI CONCESSORI</b>									
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.179.164	(1.138.714)	1.040.450	0	(46.243)	0	2.179.164	(1.184.957)	994.207
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.002.766	(427.012)	1.575.754	229.625	(58.480)	(7.655)	2.224.736	(485.492)	1.739.244
<b>TOTALE DIRITTI CONCESSORI</b>	<b>4.181.930</b>	<b>(1.565.726)</b>	<b>2.616.204</b>	<b>229.625</b>	<b>(104.723)</b>	<b>(7.655)</b>	<b>4.403.900</b>	<b>(1.670.449)</b>	<b>2.733.451</b>
Altre attività immateriali	128.534	(91.874)	36.660	19.898	(14.849)	23	148.455	(106.723)	41.732
Anticipi a fornitori	28.127	0	28.127	27.315	0	(25.091)	30.351	0	30.351
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>156.661</b>	<b>(91.874)</b>	<b>64.787</b>	<b>47.213</b>	<b>(14.849)</b>	<b>(25.068)</b>	<b>178.806</b>	<b>(106.723)</b>	<b>72.083</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI</b>	<b>4.338.591</b>	<b>(1.657.600)</b>	<b>2.680.991</b>	<b>276.838</b>	<b>(119.572)</b>	<b>(32.723)</b>	<b>4.582.706</b>	<b>(1.777.172)</b>	<b>2.805.534</b>

Le Attività immateriali, pari a 2.968.607 mila euro (2.805.534 mila euro al 31 dicembre 2024) si incrementano di 163.073 mila euro per effetto degli investimenti dell'esercizio pari a 338.913 mila euro e degli acconti corrisposti a fornitori e a controllate per 35.835 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'anno, pari a 125.764 mila euro, e dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 27.401 mila euro, e dalla riclassifica, nelle Altre attività finanziarie non correnti, dell'ammontare relativo al "diritto di subentro" pari al valore residuo non ancora ammortizzato, risultante alla scadenza della concessione, relativo agli investimenti per lavori di ristrutturazione della Solar Farm e del completamento dei lavori di riqualificazione dei relativi Terminal 3, le cui componenti infrastrutturali hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale (22.873 mila euro).

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

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

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 271.564 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio su infrastrutture in concessione. In applicazione dell'IFRIC12, nel conto economico sono rilevati per natura i costi connessi a tali investimenti, nonché il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Tra i principali si segnalano:

- interventi relativi al Sistema aerostazioni est per 15,8 milioni di euro;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 43,1 milioni di euro;
- interventi riqualifica Area imbarco D per 30,2 milioni di euro;
- interventi Solar Farm per 4,6 milioni di euro;
- interventi terza Torre uffici per 34,7 milioni di euro;
- svincolo Area Est (viabilità) per 8,3 milioni di euro;
- interventi parcheggi per 6,0 milioni di euro;
- interventi per risparmio energetico per 5,8 milioni di euro.

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

Le Altre attività immateriali, pari a 56.720 mila euro (41.732 mila euro al 31 dicembre 2024), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 31.514 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

## 5.3 PARTECIPAZIONI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			Variazione				31.12.2025		
	VALORE LORDO	SVAL. CUMULATE	VALORE NETTO	INCREM.	DECREM.	RICLASSIFICHE	SVAL./ RIVAL.	VALORE LORDO	SVAL. CUMULATE	VALORE NETTO
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>										
ADR Assistance S.r.l.	4.000	0	4.000	0	0	0	0	4.000	0	4.000
ADR Tel S.p.A.	1.428	0	1.428	0	0	0	0	1.428	0	1.428
ADR Mobility S.r.l.	1.756	0	1.756	0	0	0	0	1.756	0	1.756
ADR Security S.r.l.	500	0	500	0	0	0	0	500	0	500
Airport Cleaning S.r.l.	2.000	0	2.000	0	0	0	0	2.000	0	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	1.500	0	1.500	0	0	0	0	1.500	0	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	12.200	0	12.200	0	0	0	0	12.200	0	12.200
Leonardo Energia S.r.l.	11.942	0	11.942	0	0	0	0	11.942	0	11.942
ADR Ventures S.r.l.	2.000	0	2.000	4.000	0	0	0	6.000	0	6.000
UrbanV S.p.A.	0	0	0	3.777	0	775	(2.371)	7.077	(4.896)	2.181
<b>TOTALE IMPRESE CONTROLLATE</b>	<b>37.326</b>	<b>0</b>	<b>37.326</b>	<b>7.777</b>	<b>0</b>	<b>775</b>	<b>(2.371)</b>	<b>48.403</b>	<b>(4.896)</b>	<b>43.507</b>
<b>IMPRESE COLLEGATE</b>										
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE IMPRESE COLLEGATE</b>	<b>3.883</b>	<b>(3.883)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>JOINT VENTURE</b>										
UrbanV S.p.A.	3.300	(2.525)	775	0	0	(775)	0	0	0	0
<b>TOTALE JOINT VENTURE</b>	<b>3.300</b>	<b>(2.525)</b>	<b>775</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(775)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>										
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	(39.457)	12.543	0	0	0	0	52.000	(39.457)	12.543
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	(1.307)	0	0	0	0	0	1.307	(1.307)	0
Spea Engineering S.p.A.	716	(666)	50	0	0	0	0	716	(666)	50
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Convention Bureau Roma e Lazio Srl	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1
<b>TOTALE ALTRE IMPRESE</b>	<b>54.025</b>	<b>(41.430)</b>	<b>12.595</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>54.025</b>	<b>(41.430)</b>	<b>12.595</b>
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>98.534</b>	<b>(47.838)</b>	<b>50.696</b>	<b>7.777</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(2.371)</b>	<b>102.428</b>	<b>(46.326)</b>	<b>56.102</b>

Rispetto al 31 dicembre 2024, la variazione delle Partecipazioni, pari a +5.406 mila euro, è riconducibile principalmente all'incremento del valore delle partecipazioni in ADR Ventures, per 4.000 mila euro, a seguito della sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato il 5 agosto 2025, e in UrbanV S.p.A., per effetto della sottoscrizione, nel mese di aprile, dell'aumento di capitale della società da parte di ADR, congiuntamente ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., per complessive 94.444 azioni e un prezzo totale di sottoscrizione pari a 3.777 mila euro, di cui 94 mila euro imputati a capitale sociale.

Si specifica che, a seguito di tale operazione, la percentuale di partecipazione di ADR al capitale di UrbanV si è incre-

mentata dal 66,67% all'81,29%, determinando l'acquisizione dell'esercizio del controllo da parte di ADR.

L'incremento della partecipazione risulta poi parzialmente compensato dalla riduzione di valore per 2.371 mila euro, in relazione ai risultati conseguiti dalla società nel corso dell'esercizio.

Sulla base delle analisi di sensitività effettuate sul valore della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., vista la variabilità del valore della rivalutazione della partecipazione anche per variazioni minime del tasso di riferimento utilizzato, si è ritenuto di confermare prudenzialmente il valore di carico della partecipazione stessa.

Si segnala che la società Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. risulta cancellata dal Registro delle Imprese in data 22 gennaio 2025 per chiusura del fallimento.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2025, 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 31.12.2025 (MIGLIAIA DI EURO) (*)	UTILE (PERDITA) ESERCIZIO 2025 (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%	8.033	2.015	4.000
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	6.010	2.389	1.428
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	14.342	6.100	1.756
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	3.918	2.206	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	2.097	(454)	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	500.000	1	100%	21.864	9.506	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	5.050.000	1	100%	17.693	706	12.200
Leonardo Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	742.000	1	100%	13.323	474	11.942
ADR Ventures S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	14.000	1	100%	5.071	(426)	6.000
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	190.000	190.000	154.444	81,29%	2.612	(2.550)	2.181
<b>TOTALE IMPRESE CONTROLLATE</b>									<b>43.507</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	euro	3.783.734	3.221.234	250.000	7,77%	91.850	10.708	12.543
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	46.268	23.920.556	2.485	5,37%	10.897	291	0
Spea Engineering S.p.A.	Milano	euro	1.350.000	6.966.000	13.500	1%	27.451	(769)	50
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	euro	1	116.330	1	1,15%			1
Convention Bureau Roma e Lazio Srl	Roma	euro	135	54.000		1 quota			1
<b>TOTALE ALTRE IMPRESE</b>									<b>12.595</b>
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>									<b>56.102</b>

(\*) I dati relativi al Patrimonio Netto e all'Utile (Perdita) dell'esercizio di S.A.CAL. S.p.A. e Spea Engineering S.p.A. sono relativi all'esercizio 2024 (ultimo bilancio approvato).

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

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

#### 5.4 ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025			31.12.2024		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
<b>ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>						
Altre attività finanziarie	70.018	2.018	68.000	49.232	4.464	44.768
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>70.018</b>	<b>2.018</b>	<b>68.000</b>	<b>49.232</b>	<b>4.464</b>	<b>44.768</b>

##### Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 68.000 mila euro (44.768 mila euro al 31 dicembre 2024) e si riferiscono principalmente a:

- l'iscrizione del diritto di subentro per complessivi 67.051 mila euro (43.256 mila euro al 31 dicembre 2024), riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che ha trovato la sua prima applicazione nel 2022. L'incremento rispetto all'esercizio precedente (23.795 mila euro) deriva essenzialmente da ulteriori lavori di ristrutturazione della Solar Farm e del completamento dei lavori di riqualificazione dei relativi Terminal 3, le cui componenti infrastrutturali hanno una vita utile regolatoria superiore rispetto alla durata residua della concessione aeroportuale (per 22.873 mila euro), nonché dalla rivalutazione annuale secondo le regole della contabilità regolatoria;
- gli oneri accessori sostenuti (e non ancora spesi a Conto Economico) essenzialmente per la linea di credito Revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, con scadenza ad ottobre 2029. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.16.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 2.018 mila euro (4.464 mila euro al 31 dicembre 2024) e si decrementano rispetto a dicembre 2024 principalmente per l'iscrizione di minori ratei attivi per interessi maturati sui time deposit detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti, per effetto della riduzione dei tassi di interesse di politica monetaria.

#### 5.5 ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	VARIAZIONE			31.12.2025
		ACCANTONAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	28.978	3.199	(2.871)	0	29.306
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	72	22	(46)	0	48
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	38.382	166	(2.320)	0	36.228
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(2.321)	0	0	(187)	(2.508)
Fondi rischi e oneri	1.937	207	(593)	0	1.551
Altre	1.844	732	(489)	10	2.097
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE</b>	<b>68.892</b>	<b>4.326</b>	<b>(6.319)</b>	<b>(177)</b>	<b>66.722</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI</b>					
Costo ammortizzato e strumenti derivati	16	0	0	0	16
Applicazione IFRIC 12	35.627	747	(1.806)	0	34.568
<b>TOTALE IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>35.643</b>	<b>747</b>	<b>(1.806)</b>	<b>0</b>	<b>34.584</b>
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE</b>	<b>33.249</b>	<b>3.579</b>	<b>(4.513)</b>	<b>(177)</b>	<b>32.138</b>

Il decremento di 1.111 mila euro registrato nel 2025 è ascrivibile principalmente a riassorbimenti/utilizzi relativi al fondo di rinnovo e al fondo svalutazione crediti, parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'esercizio, in particolare del fondo di rinnovo.

In merito alle imposte anticipate, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

#### 5.6 ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 492 mila euro (500 mila euro al 31 dicembre 2024), sono relative a depositi cauzionali.

#### 5.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 279.586 mila euro (289.901 mila euro al 31 dicembre 2024), comprendono:

- rimanenze, pari a 5.621 mila euro (5.243 mila euro al 31 dicembre 2024), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico e sistemi di telecomunicazione;
- crediti commerciali, pari a 273.964 mila euro (284.658 mila euro al 31 dicembre 2024).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Crediti verso clienti	395.535	414.226	(18.691)
Crediti verso imprese controllate	22.754	20.604	2.150
Crediti verso impresa controllante	102	89	13
Altri crediti commerciali	8.781	10.523	(1.742)
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE</b>	<b>427.172</b>	<b>445.442</b>	<b>(18.270)</b>
Fondo svalutazione crediti	(152.437)	(159.982)	7.545
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(771)	(802)	31
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(153.208)</b>	<b>(160.784)</b>	<b>7.576</b>
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>273.964</b>	<b>284.658</b>	<b>(10.694)</b>

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in diminuzione di 18.270 mila euro rispetto all'esercizio 2024, nonostante la crescita dei volumi di attività, grazie alla riduzione dei tempi medi di incasso.

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 22.754 mila euro, si incrementano di 2.150 mila euro rispetto al 2024. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 8.781 mila euro (10.523 mila euro al 31 dicembre 2024), 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
31.12.2025	273.964	109.553	70.888	2.596	90.927
31.12.2024	284.658	115.330	78.437	664	90.227

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)	31.12.2024	Incrementi / (Riassorbimenti)	Decrementi	31.12.2025
Fondo svalutazione crediti	159.982	2.174	(9.719)	152.437
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	802	0	(31)	771
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>160.784</b>	<b>2.174</b>	<b>(9.750)</b>	<b>153.208</b>

Il decremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2024 riflette essenzialmente l'utilizzo del fondo a fronte di crediti non più recuperabili.

Ai sensi dell'IFRS 15, l'accantonamento per la svalutazione dei crediti correnti è stato classificato a rettifica dei relativi ricavi maturati nell'esercizio per 1.283 mila euro.

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		
	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	0	0	50.889	69.030	(18.141)
IRES	0	0	0	8.876	0	8.876
IRAP	0	0	0	4.595	6.165	(1.570)
<b>TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64.360</b>	<b>75.195</b>	<b>(10.835)</b>

Le Attività per imposte correnti si azzerano rispetto all'anno precedente.

Le Passività per imposte correnti si decrementano di 10.835 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per effetto del pagamento del saldo IRES e IRAP 2024, degli acconti IRES e IRAP 2025, parzialmente compensati dalla stima del carico fiscale IRES e IRAP dell'esercizio e dall'iscrizione della seconda rata (pari a 8.876 mila euro) dell'imposta sostitutiva pari al 10% relativa all'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. La prima delle quattro rate è stata infatti pagata in data 30 giugno 2025, mentre le successive rate sono state iscritte tra le passività non correnti (per complessivi 17.752 mila euro).

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 6.8 Imposte sul reddito.

## 5.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Crediti tributari	11.872	7.351	4.521
Crediti verso altri	2.918	3.680	(762)
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	<b>14.790</b>	<b>11.031</b>	<b>3.759</b>

I Crediti tributari, pari a 11.872 mila euro, sono composti principalmente da:

- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso;
- credito IVA per 5.691 mila euro, in aumento di 4.379 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024.

Il decremento dei Crediti verso altri, pari a 762 mila euro, è ascrivibile principalmente alla riduzione dei crediti per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea un ambito Connecting European Facility (CEF) per effetto dell'incasso relativo al balance finale della call 2016 (-536 mila euro).

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

(MIGLIAIA DI EURO)	CREDITI AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	CREDITI NON SCADUTI	Crediti scaduti		
			DA 0 A 90 GIORNI	TRA 90 E 365 GIORNI	> 1 ANNO
31.12.2025	14.790	14.657	0	0	133
31.12.2024	11.031	10.898	0	0	133

## 5.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	165.818	98.673	67.145
Mezzi Equivalenti	390.000	500.000	(110.000)
Denaro e valori in cassa	8	16	(8)
<b>TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI</b>	<b>555.826</b>	<b>598.689</b>	<b>(42.863)</b>

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si decrementano di 42.863 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024 essenzialmente per l'assorbimento di cassa derivante dal pagamento dei dividendi (per complessivi 908,5 milioni di euro), al netto dell'emissione obbligazionaria da 750 milioni di euro.

Per la disamina della riserva di liquidità di ADR si rinvia alla Nota 8.3.

## 5.11 PATRIMONIO NETTO

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	0	667.389	(667.389)
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	7.947	7.356	591
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.413)	(40.413)	0
Altre riserve e utili portati a nuovo	40.965	121.536	(80.571)
Utile (perdita) dell'esercizio, al netto dell'acconto sui dividendi	265.603	160.552	105.051
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>348.789</b>	<b>991.107</b>	<b>(642.318)</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 265.603 mila euro;
- la distribuzione di un importo complessivo di dividendi 908.482 mila euro come da seguenti delibere:
  - l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 13 febbraio 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 747.941 mila euro a titolo di dividendo, tratti per 667.389 mila euro dalla Riserva sovrapprezzo azioni e 80.552 mila euro dagli utili portati a nuovo inclusi nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 12,02 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 24 febbraio 2025 e pagamento il 26 febbraio 2025;
  - l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 5 giugno 2025 ha deliberato la distribuzione di un importo complessivo di 160.541 mila euro a titolo di dividendo, tratti dalla voce "Altre riserve e utili portati a nuovo", attraverso il pagamento di un dividendo unitario di 2,58 euro per azione, eseguito con data di stacco della cedola il 17 giugno 2025 e pagamento il 19 giugno 2025.

Al 31 dicembre 2025, 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 40.965 mila euro includono essenzialmente: i) l'effetto cumulato derivante dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per 3.186 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 174.491 mila euro; vi) la riserva relativa agli effetti delle operazioni di cessione di partecipazioni e rami d'azienda "under common control" pari a 17.981 mila euro.

Nel seguito si riporta il prospetto di analisi del capitale e delle riserve di patrimonio netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile e dallo IAS 1, paragrafo 76.

(MIGLIAIA DI EURO)	IMPORTO	POSSIBILITÀ DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE ESERCIZI PRECEDENTI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
<b>CAPITALE SOCIALE</b>	<b>62.225</b>	<b>B</b>	<b>0</b>		
<b>RISERVE</b>					
Riserva legale (1)	12.462	A, B	17		
Riserva sovrapprezzo azioni	0	A, B, C	0		
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali	7.947	B	0		
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.413)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	40.965	A, B, C	40.965		242.676
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>20.961</b>		<b>40.982</b>		
<b>TOTALE CAPITALE E RISERVE</b>	<b>83.186</b>		<b>40.982</b>		
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile (2)			40.982		

(1) di cui disponibile la quota eccedente un quinto del capitale.

(2) si tenga conto che la Riserva da valutazione al fair value di partecipazioni presenta un saldo negativo di 40.413 mila euro  
Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

Si segnala che al 31 dicembre 2024 era iscritta una riserva sovrapprezzo azioni pari a 667.389 mila euro, sulla quale era apposto un vincolo di sospensione d'imposta per la quota parte di 355.066 mila euro, relativo al riallineamento effettuato ai sensi del D.L. 104/2020, convertito con modificazioni dalla L. 126/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce Concessione aeroportuale – diritti acquisiti. L'importo vincolato corrispondeva al maggior valore riallineato, al netto della relativa imposta sostitutiva.

Ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024, il Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025 ha deliberato l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta sopra indicata. Tale operazione ha comportato la rilevazione di un'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35.504 mila euro, da versare in 4 rate annuali di 8.876 mila euro ciascuna (di cui la prima rata versata in data 30.06.2025).

Successivamente, come sopra riportato, la riserva sovrapprezzo azioni è stata integralmente distribuita come da delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 13 febbraio 2025.

## 5.12 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(MIGLIAIA DI EURO)	2025
<b>VALORE INIZIALE FONDO TFR</b>	<b>8.219</b>
Costo corrente	0
Interessi passivi	142
<b>Totale costi rilevati a conto economico</b>	<b>142</b>
<b>Liquidazioni/utilizzi</b>	<b>(653)</b>
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	2
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	4
Effetto dell'esperienza passata	35
<b>Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo</b>	<b>41</b>
<b>Altre variazioni</b>	<b>6</b>
<b>VALORE FINALE FONDO TFR</b>	<b>7.755</b>
di cui:	
quota non corrente	5.100
quota corrente	2.655

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.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2025:

IPOTESI FINANZIARIE	31.12.2025	31.12.2024
Tasso di attualizzazione	2,8%	2,8%
Tasso di inflazione	curva	curva
Tasso annuo di incremento del TFR	2,5%	2,4%
Tasso annuo di incremento salariale	3,4%	0,8%
Tasso annuo di turnover	2,62%	2,2%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	1,06%	0,7%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 3-5 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

IPOTESI DEMOGRAFICHE		2025/2024
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2024 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	7.755	7.749		
Tasso di inflazione			7.786	7.719
Tasso di attualizzazione			7.699	7.806

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 4 anni e il service cost previsto per il 2025 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

(MIGLIAIA DI EURO)		(MIGLIAIA DI EURO)	
1° anno	2.281	4° anno	1.077
2° anno	1.032	5° anno	1.073
3° anno	1.106		

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)	31.12.2024	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2025
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	209.003	56.506	5.976	(56.066)	215.419
di cui:					
quota corrente	54.923				52.038
quota non corrente	154.080				163.381

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)	31.12.2024	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	31.12.2025
Fondo imposte	4.766	757	0	(401)	5.122
Fondi per vertenze in corso e potenziali	7.948	(343)	0	(375)	7.230
Fondo assicurazioni interne	711	0	(209)	(114)	388
<b>TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>13.425</b>	<b>414</b>	<b>(209)</b>	<b>(890)</b>	<b>12.740</b>
Di cui:					
quota corrente	4.782				4.746
quota non corrente	8.643				7.994

Il fondo imposte, pari a 5.122 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane), concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2007-2010, oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 7.230 mila euro (7.948 mila euro al 31 dicembre 2024), 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 riflette l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono la Società e si è decrementato per effetto del riassorbimento e degli utilizzi operativi.

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)	31.12.2025					31.12.2024		
	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	2.360.403	0	2.360.403	726.617	1.633.786	1.611.704	0	1.611.704
Finanziamenti a medio/lungo termine	343.710	39.423	304.287	162.685	141.602	378.089	39.423	338.666
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	40.897	40.897	0	0	0	23.228	23.228	0
Altre passività finanziarie	1.925	834	1.091	1.015	76	2.727	1.146	1.581
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE</b>	<b>2.746.935</b>	<b>81.154</b>	<b>2.665.781</b>	<b>890.317</b>	<b>1.775.464</b>	<b>2.015.748</b>	<b>63.797</b>	<b>1.951.951</b>
<b>ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>71.356</b>	<b>71.356</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>58.199</b>	<b>58.199</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>2.818.291</b>	<b>152.510</b>	<b>2.665.781</b>	<b>890.317</b>	<b>1.775.464</b>	<b>2.073.947</b>	<b>121.996</b>	<b>1.951.951</b>

Al 31 dicembre 2025, il 75% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine della Società - considerando anche il contributo della Revolving Credit Facility, di importo pari a 350 milioni di euro, non erogata - è strutturato in formato "Green" o "Sustainability-linked"<sup>1</sup>.

### Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	Variazioni				31.12.2025
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	DIFFERENZE CAMBIO	EFFETTO COSTO AMMORTIZZ.	VALORE DI BILANCIO
<b>Prestiti obbligazionari</b>	<b>1.611.704</b>	750.000	0	0	(1.301)	<b>2.360.403</b>
quota corrente	0					0
quota non corrente	1.611.704					2.360.403

Al 31 dicembre 2025, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 748.699 mila euro per effetto dell'emissione del nuovo Sustainability-Linked Bond, di importo nominale pari a 750 milioni di euro che prevede il rimborso in un'unica soluzione in data 15 giugno 2032 (salvi i casi di rimborso anticipato) ed il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 3,625%. Il prezzo di emissione è stato fissato in 99,574% ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 3,693%.

Si registra, inoltre, un decremento 1.301 mila euro per effetto della valutazione del debito con il metodo del costo ammortizzato, di cui oneri accessori di 6.852 mila euro iscritti sul nuovo prestito obbligazionario, parzialmente compensati dall'imputazione a conto economico delle quote di competenza dell'esercizio per 5.551 mila euro.

<sup>1</sup> Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2025 emessi da ADR:

Denominazione	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE FISSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	432.821	EUR	427.523	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 - "GREEN BOND"	300.000	EUR	299.094	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	495.237	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
€750.000.000 3,625% EMTN 06.2032 - "SUSTAINABILITY-LINKED BOND"	750.000	EUR	743.566	3,625%	annuale	bullet	7 anni e 1 mese	06.2032
€400.000.000 4,875% EMTN 07.2033 - "SUSTAINABILITY-LINKED BOND"	400.000	EUR	394.983	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>2.382.821</b>		<b>2.360.403</b>					

Risultano in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured, emessi sotto il Programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes), varato da ADR nel 2013:

- le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale originario di 500 milioni di euro e oggetto di tender offer a luglio 2023, presentano un nozionale residuo al 31 dicembre 2025 pari a 432,8 milioni di euro;
- l'emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label "green";
- l'emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all'1,75%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 25 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target (SPT) riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2021;
- l'emissione perfezionata il 3 luglio 2023, per un valore nominale di 400 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e cedola pari al 4,875%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino a 40 bps per anno, a partire dalla prima cedola pagabile dal 2031 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all'esercizio 2030, di uno o più SPT riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2022.
- l'emissione perfezionata in data 28 aprile 2025, per un valore nominale di 750 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 7 anni e un mese e cedola pari al 3,625%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 37,5 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a giugno 2031 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più SPTs riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2025.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 31 dicembre 2025, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Moody's, S&P e Fitch all'emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a Baa1 (outlook "stable"), BBB- (outlook "positive") e BBB (outlook "stable").

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		31.12.2024	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	2.360.403	2.356.045	1.611.704	1.594.326
<b>TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI</b>	<b>2.360.403</b>	<b>2.356.045</b>	<b>1.611.704</b>	<b>1.594.326</b>

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2025; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2024, il fair value dei prestiti obbligazionari aumenta di 762 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente all'emissione del nuovo bond.

### Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	Variazioni			31.12.2025
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>378.089</b>	355.000	(389.423)	44	<b>343.710</b>
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	338.666				304.287

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 34.379 mila euro per l'effetto del rimborso a scadenza della quota a breve relativa ai finanziamenti CDP per 11.795 mila euro e finanziamento BEI per 27.628 mila euro; nell'esercizio, i finanziamenti a medio-lungo termine hanno registrato inoltre un incremento derivante da: i) l'utilizzo temporaneo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro avvenuto tra il 21 febbraio 2025 ed il 9 maggio 2025; ii) l'erogazione di 5 milioni di euro da parte di CDP, avvenuta in due tranches (in data 2 luglio 2025 per 4 milioni di euro e in data 22 dicembre 2025 per 1 milione di euro), a valere sul finanziamento a medio lungo termine da 5 milioni di euro sottoscritto nell'ambito dei bandi europei CEF-AFIF.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2025.

(MIGLIAIA DI EURO)

FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONTARE CONCESSO	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility Sustainability-linked ("RCF")	350.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale/semestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	7 anni	10.2029
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP per progetto CEF	5.000	5.000	4.993	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	semestrale	bullet	3 anni	07.2027
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	82.692	82.670	EUR	I tranche (110.000) 1,341% II tranche (40.000) 0,761%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	102.308	102.289	EUR	I tranche (40.000) 1,629% II tranche (30.000) 1,070% III tranche (80.000) 1,263%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
								amortising dal 2022	15 anni	11.2034
								amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	153.846	153.758	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>		<b>855.000</b>	<b>343.846</b>	<b>343.710</b>						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo *senior unsecured*.

La linea di credito revolving sustainability-linked di importo massimo pari a 350 milioni di euro, sottoscritta in data 4 ottobre 2022, è stata integralmente e temporaneamente erogata tra il 21 febbraio 2025 e il 9 maggio 2025.

La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2025 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 dei relativi obiettivi di sostenibilità previsti ai sensi della struttura "sustainability-linked". La scadenza della linea è ottobre 2029.

In data 2 luglio 2024, ADR ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un finanziamento di importo pari a 5 milioni di euro, al fine di abilitare la ricezione di contributi a fondo perduto previsti dai bandi europei CEF-AFIF, nel contesto della realizzazione di nuovi stalli di ricarica elettrica in zona airside per i veicoli degli handler. Il finanziamento, impiegato per cofinanziare le iniziative incluse nei progetti, ha durata 3 anni, paga un tasso variabile e prevede rimborso a scadenza in un'unica soluzione.

Nel corso del 2025 è avvenuta l'erogazione integrale del finanziamento da parte di CDP, in due tranches: i) 4 milioni di euro, in data 2 luglio 2025, afferenti al progetto "eGO at FCO-CIA"; ii) 1 milione di euro, in data 22 dicembre 2025, afferente al progetto "Advanced eGo at FCO".

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud", e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente da BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da CDP. Al 31 dicembre 2025, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranches aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2035. Tutte le tranches utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso. Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto del 2016.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 7.

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

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		31.12.2024	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	343.710	311.822	378.089	340.122
<b>TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE</b>	<b>343.710</b>	<b>311.822</b>	<b>378.089</b>	<b>340.122</b>

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2025; 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 2024, il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 29 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente ai rimborsi dell'anno, parzialmente compensati dall'utilizzo del prestito CDP CEF.

### Altre passività finanziarie

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024	Variazioni				31.12.2025
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ.FIN.	RIMBORSI	DISMISSIONI	VALORE DI BILANCIO
<b>Debiti per locazioni</b>	<b>2.727</b>	367	66	(1.235)	0	<b>1.925</b>
quota corrente	1.146					834
quota non corrente	1.581					1.091

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si decrementa di 802 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.235 mila euro), parzialmente compensati dalle nuove accensioni dell'anno (367 mila euro).

### Altre passività finanziarie correnti

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 71.356 mila euro (58.199 mila euro al 31 dicembre 2024), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

A far data dal 7 novembre 2024 è stata adottata la modalità "cash pooling zero-balance" che prevede, attraverso l'implementazione di un ordine pagamento permanente, l'azzeramento quotidiano del saldo del conto corrente bancario detenuto dalle società controllate presso UniCredit, mediante accredito o addebito del saldo stesso sul conto corrente bancario intrattenuto da ADR con UniCredit. Tali movimenti vengono regolati mediante registrazioni di deposito o utilizzo di pari importo sul conto corrente di corrispondenza già intrattenuto tra ADR e le controllate.

### Posizione finanziaria netta

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	di cui correlate	31.12.2024	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(165.826)		(98.689)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(390.000)		(500.000)	
Altre attività finanziarie correnti (C)	(2.018)		(4.464)	
<b>LIQUIDITÀ (D=A+B+C)</b>	<b>(557.844)</b>		<b>(603.153)</b>	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	71.356	71.356	58.199	58.199
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	81.155		63.797	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)</b>	<b>152.511</b>		<b>121.996</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)</b>	<b>(405.333)</b>		<b>(481.157)</b>	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	305.378		340.248	
Strumenti di debito (J)	2.360.403		1.611.704	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)</b>	<b>2.665.781</b>		<b>1.951.952</b>	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)</b>	<b>2.260.448</b>		<b>1.470.795</b>	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(68.000)		(44.768)	
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+N)</b>	<b>2.192.448</b>		<b>1.426.027</b>	

## 5.16 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti, pari a 23.431 mila euro (2.578 al 31 dicembre 2024), registrano un incremento complessivo di 20.853 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è riconducibile principalmente all'iscrizione del debito per 17.752 mila euro, relativo alle due rate non correnti dell'imposta sostitutiva del 10% per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta, per un ammontare complessivo di 355 milioni di euro. La voce include, inoltre, la stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

## 5.17 DEBITI COMMERCIALI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	185.072	173.125	11.948
Debiti verso imprese controllate	139.069	115.297	23.772
Debiti verso imprese controllanti	196	180	16
Risconti passivi	9.419	9.493	(74)
Acconti e anticipi ricevuti	39.595	32.479	7.115
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>373.351</b>	<b>330.574</b>	<b>42.777</b>

I Debiti verso fornitori (escluse le imprese controllate e controllanti), pari a 185.072 mila euro, si incrementano di 11.948 mila euro principalmente per effetto del maggiore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Debiti verso imprese controllate, pari a 139.069 mila euro, si incrementano di 23.772 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024. Per il dettaglio di tali debiti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

I Risconti passivi pari a 9.419 mila euro, in linea rispetto a dicembre 2024, sono relativi alle fatturazioni anticipate e dei canoni di subconcessioni commerciali.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 39.595 mila euro, registrano un incremento di 7.115 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti, in relazione alla crescita del volume di attività.

## 5.18 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	123.150	122.326	824
Debiti servizio antincendio	0	469	(469)
Debiti verso il personale	18.268	21.829	(3.561)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	8.483	9.345	(862)
Debiti per depositi cauzionali	16.372	15.810	562
Altri debiti diversi	27.358	29.409	(2.051)
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	<b>193.631</b>	<b>199.188</b>	<b>(5.557)</b>

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 94.895 mila euro (94.371 mila euro al 31 dicembre 2024). 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; A partire dal 1° aprile 2025, l'addizionale comunale è stata incrementata, ai sensi della L. 207/2024 di 0,5 euro per passeggero imbarcato su voli con destinazione al di fuori dell'Unione europea, destinato al comune o ai comuni nel cui territorio è situato il sedime di un aeroporto con volume di traffico pari o superiore a 10 milioni di passeggeri annui. Le somme incassate nell'esercizio relative a tale addizionale, pari a 2.619 mila euro, saranno riversate non appena verrà emanato il decreto di cui all'art. 1, comma 745 della Legge di Bilancio 2025 ai destinatari indicati nel decreto medesimo;
- debito di 24.402 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.651 mila euro al 31 dicembre 2024). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si decrementano, rispettivamente di 3.561 mila euro e di 862 mila euro, principalmente per effetto di partite non ricorrenti (relative al pagamento dell'una tantum in conseguenza al rinnovo del CCNL).

Gli Altri debiti diversi, pari a 27.358 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio, pari a 24.376 mila euro, in diminuzione di 1.550 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024 in relazione alla quota maturata nell'esercizio, al netto del pagamento della seconda rata 2024, della prima rata 2025 e del conguaglio 2024, effettuati rispettivamente a gennaio e luglio 2025.

## 6. Informazioni sulle voci di conto economico

### 6.1 RICAVI

I Ricavi del 2025 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	2025			2024		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
<b>AVIATION</b>						
Diritti aeroportuali	616.560	0	616.560	541.716	0	541.716
Infrastrutture centralizzate	19.969	0	19.969	16.471	0	16.471
Servizi di sicurezza	133.788	0	133.788	125.439	0	125.439
Altri	49.767	0	49.767	51.490	0	51.490
	<b>820.084</b>	<b>0</b>	<b>820.084</b>	<b>735.116</b>	<b>0</b>	<b>735.116</b>
<b>NON AVIATION</b>						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	6.552	48.665	55.217	6.454	48.601	55.055
Commerciali	0	210.423	210.423	0	194.667	194.667
Parcheggi	0	36.664	36.664	0	34.069	34.069
Pubblicità	15.506	0	15.506	13.563	0	13.563
Parcheggi	0	0	0	0	0	0
Altri	27.226	5.249	32.475	23.502	3.629	27.131
	<b>49.284</b>	<b>301.001</b>	<b>350.285</b>	<b>43.519</b>	<b>280.966</b>	<b>324.485</b>
<b>RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE</b>	<b>869.368</b>	<b>301.001</b>	<b>1.170.369</b>	<b>778.635</b>	<b>280.966</b>	<b>1.059.601</b>
<b>RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE</b>	<b>271.563</b>	<b>0</b>	<b>271.563</b>	<b>229.625</b>	<b>0</b>	<b>229.625</b>
<b>ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>2.783</b>	<b>13.602</b>	<b>16.385</b>	<b>2.679</b>	<b>16.234</b>	<b>18.913</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>1.143.714</b>	<b>314.603</b>	<b>1.458.317</b>	<b>1.010.939</b>	<b>297.200</b>	<b>1.308.139</b>
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco Temporale	333.626			280.343		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico Momento	810.088			730.596		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 1.170.369 mila euro, si incrementano del 10,5% rispetto all'esercizio a confronto per effetto dell'incremento del traffico registrato nell'anno.

Crescono in particolare sia le attività aviation (+11,6%) sia di quelle commerciali (+8,1%), le prime sostanzialmente per effetto volumi, nonché per effetto delle nuove tariffe aeroportuali su Fiumicino applicate a partire dal 21 giugno 2024 e dal 1 gennaio 2025, mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell'andamento delle sub-concessioni commerciali stimolato dall'andamento del traffico e da una maggiore propensione alla spesa dei passeggeri in particolare nel

segmento luxury nell'ambito Extra-Schengen, oltre che dall'ampliamento dell'offerta commerciale. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni immobiliari, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 271.563 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 16.385 mila euro, sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Contributi e sovvenzioni	1.389	2.180
Plusvalenze da alienazioni	0	27
Recuperi di spesa	6.122	6.396
Indennizzi da terzi	1.961	111
Altri proventi	6.913	10.199
<b>TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI</b>	<b>16.385</b>	<b>18.913</b>

Gli altri ricavi operativi si decrementano di 2.528 mila euro rispetto all'esercizio a confronto, in cui si era beneficiato dell'indennizzo riconosciuto in relazione all'esito positivo di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

### 6.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Carburante e lubrificanti	1.026	976
Energia elettrica, gas e acqua	15.107	14.142
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	8.236	6.703
<b>TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>24.369</b>	<b>21.821</b>

L'incremento di 2.548 mila euro rispetto all'esercizio precedente è attribuibile all'incremento dei costi di approvvigionamento energetico, nonché ai maggiori costi dei materiali di consumo, ricambi e materiali vari connessi alla crescita dei volumi di attività.

### 6.3 COSTI PER SERVIZI

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Costi per manutenzioni	74.145	69.115
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	56.066	62.559
Costi per servizi esterni	141.076	140.897
Costi per servizi di costruzione	257.775	218.347
Pulizie e disinfestazioni	33.032	30.645
Prestazioni professionali	13.028	13.307
Servizi antincendio	7.198	7.258
Altri costi	39.445	36.877
Compensi ad amministratori e sindaci	810	1.310
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>622.575</b>	<b>580.315</b>

L'incremento dei costi per servizi, pari a 42.260 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per servizi di costruzione (+39.428 mila euro), coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi, nonché delle attività manutentive (+5.030 mila euro). Tale incremento è in parte compensato dalla riduzione dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (-6.493 mila euro)

La voce Altri costi si incrementa principalmente per l'aumento dei costi di vigilanza, delle spese accessorie del personale e per l'incremento dei costi relativi agli oneri consortili.

### 6.4 COSTO PER IL PERSONALE

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Salari e stipendi	94.648	89.486
Oneri sociali	25.681	24.999
Benefici successivi al rapporto di lavoro	5.100	4.809
Altri costi	5.448	2.883
<b>TOTALE COSTO PER IL PERSONALE</b>	<b>130.877</b>	<b>122.177</b>

L'incremento del Costo per il personale di 8.700 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è correlato alla crescita del volume di attività gestite, con conseguente incremento degli organici, nonché ai maggiori costi per welfare e per il rinnovo contrattuale, parzialmente compensati da partite non ricorrenti.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio di ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

FORZA MEDIA	2025	2024	VARIAZIONE
Dirigenti	63,2	61,7	1,5
Quadri	331,5	317,0	14,5
Impiegati	929,8	877,9	51,9
Operai	319,8	317,8	2,0
<b>TOTALE FORZA MEDIA</b>	<b>1.644,3</b>	<b>1.574,4</b>	<b>69,9</b>

### 6.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Canoni concessori	48.097	45.480
Costi per godimento beni terzi	1.543	1.684
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	440	(17.673)
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	205	(3.665)
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	891	57
Imposte indirette e tasse	3.075	3.038
Oneri diversi	4.895	4.043
<b>TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	<b>59.146</b>	<b>32.964</b>

La voce Canoni concessori, pari a 48.097 mila euro, si incrementa di 2.617 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 440 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono la Società. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a 891 mila euro e riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti di ADR.

## 6.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -52.427 mila euro (-13.064 mila euro nel 2024).

### Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	12.017	34.755
Interessi da imprese controllate	4	18
Dividendi da partecipazioni	16.201	14.204
Interessi di mora su crediti del circolante	11	59
Interessi da clienti e da altri	625	514
Altri proventi finanziari	924	(468)
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>29.782</b>	<b>49.082</b>

I Proventi per interessi si decrementano di 22.752 mila euro principalmente per effetto dei minori interessi sugli investimenti della liquidità (-22.738 mila euro), in conseguenza del decremento sia del saldo medio di liquidità sia del tasso di interesse medio (2,4% rispetto a 4,0% nel 2024, per effetto della riduzione dei tassi di interesse di politica monetaria).

I Dividendi da partecipazioni, attribuiti all'esercizio in cui sono stati deliberati in conformità ai principi contabili internazionali, sono pari a 16.201 mila euro, in aumento di 1.997 mila euro rispetto al 2024 e sono così composti:

- ADR Mobility S.r.l. per 6.578 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- ADR Tel S.p.A. per 1.757 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- ADR Security S.r.l. per 3.042 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- ADR Assistance S.r.l. per 2.281 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- ADR Ingegneria S.p.A. per 1.000 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- Airport Cleaning S.r.l. per 746 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- Leonardo Energia S.r.l. per 627 mila euro come da destinazione dell'utile 2024;
- SPEA Engineering S.p.A. per 170 mila euro come da distribuzione riserve.

### Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI</b>	<b>5.976</b>	<b>6.732</b>
Interessi su prestiti obbligazionari	57.958	40.206
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	7.239	5.092
Interessi a impree controllate	1.563	2.300
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	5.858	5.604
Altri oneri finanziari per interessi	2	10
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI</b>	<b>72.620</b>	<b>53.212</b>
Valutazione derivati	12	0
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	715	511
<b>TOTALE ONERI SU DERIVATI</b>	<b>727</b>	<b>511</b>
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	142	167
Svalutazione di partecipazioni valutate al costo	2.371	1.353
Altri oneri	367	166
<b>TOTALE ALTRI ONERI</b>	<b>2.880</b>	<b>1.686</b>
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>82.203</b>	<b>62.141</b>

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 5.976 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si decrementano di 756 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 57.958 mila euro e si incrementano di 17.752 mila euro rispetto al 2024 per effetto degli relativi al nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked emesso a maggio 2025 per un valore nominale di 750 milioni di euro.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 7.239 mila euro e si incrementano di 2.147 mila euro principalmente per effetto degli oneri finanziari derivanti dal temporaneo e integrale utilizzo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro nel periodo tra il 21 febbraio e il 9 maggio 2025.

Gli Interessi a imprese controllate sono pari a 1.563 mila euro e sono relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati nel 2025 a conto economico, relativi i) al fair value negativo dei derivati interest rate swap forward starting oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 1.671 mila euro), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting ed oggetto di unwinding ad aprile 2021 (pari a 4.452 mila euro), iii) al fair value positivo dei derivati interest rate swap forward starting oggetto di unwinding a luglio 2023 (pari a -5.415 mila euro) e iv) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting ed oggetto di unwinding ad aprile 2025 (pari a 7 mila euro).

La svalutazione di partecipazioni valutate al costo è pari a 2.371 mila euro (1.353 mila euro nel 2024). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.3.

### Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
Utili su cambi	3	1
Perdite su cambi	(9)	(6)
<b>TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI</b>	<b>(6)</b>	<b>(5)</b>

## 6.7 IMPOSTE SUL REDDITO

(MIGLIAIA DI EURO)	2025	2024
<b>IMPOSTE CORRENTI</b>		
IRES	100.800	93.489
IRAP	25.595	21.026
Imposta sostitutiva	35.504	0
	<b>161.899</b>	<b>114.515</b>
<b>DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI</b>		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(490)	(63)
	<b>(490)</b>	<b>(63)</b>
<b>IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE</b>		
Imposte anticipate	1.993	2.739
Imposte differite	(1.058)	(953)
	<b>935</b>	<b>1.786</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>162.344</b>	<b>116.238</b>

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2023-2025 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Mundys, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A..

La stima del carico fiscale IRES del 2025 è rappresentata da un onere netto da tassazione consolidata pari a 100.800 mila euro, corrispondente dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale dell'esercizio.

Inoltre, il carico fiscale stimato per imposte correnti si incrementa, rispetto all'esercizio a confronto, per effetto dell'iscrizione dell'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35,5 milioni di euro, per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024 e del D.M. 27/06/2025, recanti le disposizioni relative al regime di affrancamento straordinario dei saldi attivi di rivalutazione e delle riserve in sospensione d'imposta, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. Tale imposta verrà pagata in 4 rate annuali di 8,9 milioni (di cui la prima rata versata in data 30.06.2025).

Le Imposte anticipate e differite sono state determinate sulla base delle aliquote fiscali che si ritiene di applicare al momento in cui tali differenze si riverseranno. Per maggiori dettagli sul calcolo delle imposte anticipate si rinvia alla Nota 5.5. L'incidenza delle imposte dell'esercizio sul risultato prima delle imposte è del 23,6% (23,0% nel 2024). L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(MIGLIAIA DI EURO)	2025		2024	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>427.947</b>		<b>406.217</b>	
<b>ALIQUOTA TEORICA</b>		<b>24%</b>		<b>24%</b>
<b>IRES TEORICA</b>		<b>102.707</b>		<b>97.492</b>
Differenze permanenti	(11.427)	(2.742)	(12.413)	(2.978)
Differenze temporanee	3.480	835	(4.269)	(1.025)
<b>IRES EFFETTIVA</b>		<b>100.800</b>		<b>93.489</b>
<b>ALIQUOTA EFFETTIVA</b>		<b>23,6%</b>		<b>23,0%</b>

## 7. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,25x, che diventa 4,75x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori, in aggiunta a un rapporto di copertura degli interessi passivi che non deve risultare inferiore a 3,0x, che diventa 2,5x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility include una soglia massima di leverage ratio.

La verifica dei ratio finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario non recourse) contenuti nella Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre e nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno.

Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 31 dicembre 2025, è già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2025.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede il rispetto di covenant finanziari e prevede obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti investment grade.

## 8. Altre garanzie, impegni e rischi

### 8.1 GARANZIE

Il Gruppo ADR al 31 dicembre 2025 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 2024).

### 8.2 IMPEGNI

ADR ha in essere impegni di acquisto per 202,7 milioni di euro relativi all'attività di investimento.

### 8.3 GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

#### Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per ADR al 31 dicembre 2025 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 principale fonte di esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito e della presenza di eventuali garanzie.

Le politiche commerciali e di tutela del credito poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, ecc.), con controparti occasionali (per esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, ecc.);
- richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

Per quanto riguarda gli investimenti della liquidità e le operazioni in contratti derivati, il Gruppo gestisce il rischio di credito nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato, come tracciate dalle policy interne, ricorrendo preferenzialmente a controparti con elevato standing creditizio e monitorando su base continuativa che non si 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 2025 ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 905,8 milioni euro, composta da:

- 555,8 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 350 milioni di euro di linee credito committed non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 5.16).

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2025 è pari a cinque anni e un mese.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025				
	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	DA PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(2.818.103)	(70.248)	(500.167)	(476.063)	(1.771.625)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(361.251)	(43.164)	(47.634)	(125.008)	(145.445)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>(3.179.354)</b>	<b>(113.412)</b>	<b>(547.801)</b>	<b>(601.071)</b>	<b>(1.917.070)</b>

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024				
	TOTALE FLUSSI CONTRATTUALI	ENTRO L'ESERCIZIO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	DA PIÙ DI 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	(1.915.046)	(40.158)	(40.158)	(839.229)	(995.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(399.323)	(43.386)	(42.957)	(126.296)	(186.685)
Derivati con fair value positivo	0	0	0	0	0
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>(2.314.369)</b>	<b>(83.544)</b>	<b>(83.115)</b>	<b>(965.525)</b>	<b>(1.182.185)</b>

## Rischio di mercato

In data 3 febbraio 2025 e 4 aprile 2025, ADR ha sottoscritto in due soluzioni un totale di quattro contratti di tipo interest rate swap forward starting, finalizzati alla sterilizzazione del rischio di fluttuazioni del tasso di interesse sull'indebitamento finanziario futuro. Tali strumenti finanziari, aventi un nozionale complessivo di 400 milioni di euro, data di partenza fissata al 15 maggio 2025 e durata di 7 anni, sono stati poi estinti in data 28 aprile 2025, contestualmente all'emissione del nuovo prestito obbligazionario sustainability-linked di cui si è detto sopra.

CONTROPARTE	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO (*)	TASSO APPLIC.	SOTTOSTANTE	FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE		
									AL 31.12.2025	AL 31.12.2024	A C/ECONOMICO	A OCI (**)	IMPORTI PAGATI (INCASSATI)
BNP Paribas Unicredit Crédit Agricole Société Générale	IRS forward-starting	CF	I	02.2025	05.2032	100.000	Pagano un tasso medio del 2,27% e ricevono Euribor a 6 mesi		0	0	(12)	62	50
				02.2025	05.2032	100.000							
				04.2025	05.2032	100.000			Pagano un tasso medio del 2,35% e ricevono Euribor a 6 mesi				
				04.2025	05.2032	100.000							
<b>TOTALE (esclusi ratei)</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(12)</b>	<b>62</b>	<b>50</b>
di cui													
derivati con fair value attivo									0	0			
derivati con fair value passivo									0	0			

CF: cash flow value hedge - I: tasso d'interesse

(\*) valore nozionale coperto alla data di accensione del contratto derivato

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

## 8.4 CONTENZIOSO

A fronte del contenzioso, ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività.

Per una descrizione delle situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR, si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per ADR ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

## 9. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute da ADR con le parti correlate sono state effettuate nell'interesse della Società e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Nel corso dell'anno non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati della Società.

### Rapporti commerciali e di natura diversa

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		2025		31.12.2024		2024	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
<b>IMPRESE CONTROLLANTI</b>								
Mundys S.p.A.	372	51.085	185	(821)	534	69.211	103	(1.033)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI</b>	<b>372</b>	<b>51.085</b>	<b>185</b>	<b>(821)</b>	<b>534</b>	<b>69.211</b>	<b>103</b>	<b>(1.033)</b>
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>								
ADR Assistance S.r.l.	2.448	4.828	3.612	(31.287)	2.354	4.492	3.058	(28.947)
ADR Tel S.p.A.	2.365	39	6.094	(5.282)	1.852	53	6.018	(5.285)
ADR Mobility S.r.l.	7.857	363	41.430	(2.860)	7.041	233	38.497	(2.556)
ADR Security S.r.l.	2.703	13.022	6.220	(67.593)	2.764	12.056	4.665	(67.657)
Airport Cleaning S.r.l.	2.685	5.367	5.020	(31.127)	2.286	5.011	4.201	(28.889)
ADR Ingegneria S.p.A.	1.936	29.680	1.629	(33.756)	2.147	21.354	1.113	(26.144)
ADR Infrastrutture S.p.A.	2.078	82.279	1.750	(156.704)	701	67.023	822	(130.057)
Leonardo Energia S.r.l.	585	3.569	853	(19.953)	1.306	5.411	492	(23.376)
ADR Ventures S.r.l.	118	61	275	(100)	178	0	187	(100)
UrbanV S.p.A.	46	122	255	(120)	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE</b>	<b>22.821</b>	<b>139.330</b>	<b>67.138</b>	<b>(348.782)</b>	<b>20.629</b>	<b>115.633</b>	<b>59.053</b>	<b>(313.011)</b>
<b>JOINT VENTURE</b>								
UrbanV S.p.A.	0	0	0	0	38	219	156	(120)
<b>TOTALE RAPPORTI CON JOINT VENTURE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>219</b>	<b>156</b>	<b>(120)</b>
<b>PARTI CORRELATE</b>								
Autogrill Italia S.p.A.	2.616	163	28.895	(590)	3.899	322	25.612	(755)
Edizione S.r.l.	0	57	0	(57)	0	57	0	(57)
Spea Engineering S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(221)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(36)	0	0	0	(49)
Retail Italia Network S.r.l.	40	0	368	0	0	15	316	0
Telepass S.p.A.	0	0	361	(70)	609	656	139	(259)
Telepass Innova S.p.A.	0	50	0	0	0	22	0	(34)
K-Master S.r.l.	0	3	0	0	0	3	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	0	0	12	0	7	0	30	0
PTSCLAS S.p.A.	0	29	0	(31)	0	15	0	(37)
Cellnex Italia S.p.A.	43	613	378	(162)	5	510	378	(510)
Vnz Berlin Betriebsgesellschaft Mb (Gruppo Yunex)	11	17	0	(67)	0	6	0	(22)
Azzurra Aeroporti S.r.l.	0	0	14	0	0	0	0	0
LF 1 S.r.l.	0	0	14	0	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	2.525	0	(3.231)	0	2.492	0	(2.644)
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>2.710</b>	<b>3.457</b>	<b>30.042</b>	<b>(4.244)</b>	<b>4.520</b>	<b>4.098</b>	<b>26.475</b>	<b>(4.588)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>25.903</b>	<b>193.872</b>	<b>97.365</b>	<b>(353.847)</b>	<b>25.721</b>	<b>189.161</b>	<b>85.787</b>	<b>(318.752)</b>

I rapporti intrattenuti con Mundys si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito dei costi assicurativi.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2025, si riferiscono principalmente alla fornitura di beni e alla prestazione di servizi di natura commerciale.

I ricavi di ADR Assistance, realizzati sostanzialmente verso ADR, sono relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi, ecc.

ADR Tel ha conseguito ricavi di telefonia verso ADR; gli addebiti di ADR alla società sono relativi al service tecnico di conduzione e gestione operativa dell'infrastruttura ICT sugli scali di Fiumicino e Ciampino, nonché a riaddebiti vari.

I ricavi realizzati da ADR verso ADR Mobility sono relativi principalmente alla subconcessione delle aree e degli edifici destinati a parcheggi, nonché a utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I ricavi di ADR Security verso ADR sono relativi ai servizi di sicurezza in ambito aeroportuale e a servizi a richiesta negli scali di Fiumicino e Ciampino; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

Airport Cleaning ha conseguito ricavi verso ADR per servizi di pulizia; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I costi sostenuti da ADR verso ADR Ingegneria sono relativi alle attività di progettazione e direzione lavori in ambito aeroportuale; ADR ha addebitato alla società utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I costi sostenuti da ADR verso ADR Infrastrutture sono relativi a servizi di costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali, ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

Alla società Leonardo Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La società, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino, subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono verso la società Autogrill Italia S.p.A. (società collegata di Edizione S.p.A. per il tramite della società Avolta) per 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 2025 ammontano a 3.231 mila euro e includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzione lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi per incarichi in ADR (sono indicati i compensi relativi agli amministratori che nell'esercizio hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

## Rapporti di natura finanziaria

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		2025		31.12.2024		2024	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>								
ADR Assistance S.r.l.	0	5.191	2.281	(127)	0	8.138	1.839	(247)
ADR Tel S.p.A.	0	8.463	1.757	(168)	0	7.146	4.266	(292)
ADR Security S.r.l.	0	7.779	3.042	(254)	0	12.102	1.939	(380)
ADR Mobility S.r.l.	0	10.769	6.579	(295)	0	11.525	4.726	(541)
Airport Cleaning S.r.l.	0	5.206	746	(122)	0	4.561	930	(171)
ADR Ingegneria S.p.A.	0	3.708	1.001	(51)	0	1.677	5	(59)
ADR Infrastrutture S.p.A.	0	15.385	3	(235)	0	1.271	13	(220)
ADR Ventures S.r.l.	0	1.741	0	(27)	0	0	0	0
Leonardo Energia S.r.l.	0	13.114	626	(284)	0	11.779	504	(390)
<b>TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE</b>	<b>0</b>	<b>71.356</b>	<b>16.035</b>	<b>(1.563)</b>	<b>0</b>	<b>58.199</b>	<b>14.222</b>	<b>(2.300)</b>
<b>PARTI CORRELATE</b>								
Spea Engineering S.p.A.	0	0	170	0	0	0	0	0
<b>TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>71.356</b>	<b>16.205</b>	<b>(1.563)</b>	<b>0</b>	<b>58.199</b>	<b>14.222</b>	<b>(2.300)</b>

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility, Airport Cleaning, ADR Ingegneria, ADR Infrastrutture e Leonardo Energia sono relativi principalmente all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata, regolato a condizioni di mercato, avente l'obiettivo di ottimizzare la gestione delle risorse finanziarie e di facilitare la regolazione dei rapporti commerciali infragruppo, attraverso la modalità "cash pooling zero-balance" descritta nella Nota 5.16.

Il saldo della voce proventi finanziari include i dividendi corrisposti dalle società controllate (ADR Mobility, ADR Tel, ADR Security, ADR Assistance, Airport Cleaning, ADR Ingegneria e Leonardo Energia,) per un totale di 16.031 mila euro.

I proventi finanziari verso Spea Engineering S.p.A. sono relativi ai dividendi incassati dalla società in data 22 aprile 2025.

## 10. Altre informazioni

### 10.1 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e dalla lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi 2025
<b>ADR S.p.A.</b>		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	160
Servizi di attestazione (*)	KPMG S.p.A.	308
Altri servizi (**)	KPMG S.p.A.	1
<b>TOTALE</b>		<b>469</b>

(\*) Esame limitato della Rendicontazione di Sostenibilità, del Report annuo sustainability linked bond; certificazione contributi progetti Sesar, Alight e Pioneer; Emissione comfort letter per l'emissione di un prestito obbligazionario sotto il programma EMTN.

(\*\*) Sottoscrizione modelli Unico e 770

### 10.2 INFORMATIVA SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE EX L. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2025 non sono stati incassati dalla Società contributi pubblici ai sensi della norma citata.

### 10.3 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI, ATIPICHE E/O INUSUALI

Nel corso del 2025, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate. Nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

### 10.4 IMPATTI DERIVANTI DALLA SITUAZIONE MACROECONOMICA

Nella predisposizione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025, in accordo agli IFRS e ai richiami delle autorità di vigilanza sui mercati finanziari, ADR ha valutato l'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina e della Guerra in Medio Oriente sulla posizione finanziaria, sulla performance e sui flussi di cassa.

Gli avvenimenti in Ucraina hanno comportato la chiusura per le compagnie aeree europee dello spazio aereo in Russia, con il conseguente azzeramento, dall'inizio del primo trimestre 2022, del traffico per l'Ucraina, la Russia e la Bielorussia.

Nel quadro delle persistenti tensioni in Medio Oriente, le cui operazioni aeree non si sono mai interrotte se non quelle da e per Israele e solo dal 14 al 17 giugno 2025, durante la guerra dei "dodici giorni", si segnala che le compagnie hanno ripreso la piena operatività o pianificato una ripresa dei voli verso lo Stato di Israele già a partire dalla fine del 2025.

Alla data del presente Bilancio d'esercizio, ADR sta monitorando costantemente le evoluzioni di tali conflitti per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business di ADR.

### 10.5 PROPOSTA ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 evidenzia un utile dell'esercizio pari a euro 265.603.270,36. Vi proponiamo, preso atto delle considerazioni esposte, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2025, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. destinare l'utile di esercizio, pari ad euro 265.603.270,36, come segue:
  - alla distribuzione di un dividendo pari a euro 4,26 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 265.077.405,18;
  - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 525.865,18.
3. stabilire la data di pagamento del dividendo con valuta 23 aprile 2026, con stacco della cedola n. 21 in data 21 aprile.

### Il Consiglio di Amministrazione

## 11. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Per la descrizione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio, si rinvia al Bilancio consolidato.

### Il Consiglio di Amministrazione

# Relazione della Società di Revisione



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 2025, del conto economico e 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 le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporti di Roma S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

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



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

Società per azioni  
Capitale sociale  
Euro 10.415.500,00 i.v.  
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi  
e Codice Fiscale N. 00709600159  
R.E.A. Milano N. 512867  
Partita IVA 00709600159  
VAT number IT00709600159  
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38  
20124 Milano MI ITALIA



Aeroporti di Roma S.p.A.  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

### 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 aeroportuali (quota non corrente e corrente)"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €215,4 milioni (di cui quota non corrente pari a €163,4 milioni e quota corrente pari a €52,0 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>

#### Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Aeroporti di Roma S.p.A. non si estende a tali dati.

#### Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14**

L'Assemblea degli Azionisti della Aeroporti di Roma S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2021 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### **Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98**

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2025, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio;



**Aeroporti di Roma S.p.A.**  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2025

- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Roma, 11 marzo 2026

KPMG S.p.A.

Marco Mele  
Socio

# Relazione del Collegio Sindacale

# Relazione del collegio sindacale sul bilancio al 31 dicembre 2025 all'assemblea ordinaria degli azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'articolo n. 2429, co.2 del codice civile

**Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.**

Il Collegio Sindacale in carica è stato nominato nelle Assemblee degli Azionisti del 28 aprile 2025 e del 5 giugno 2025 per gli esercizi 2025-2027 (fino all'approvazione del bilancio al 31.12.2027).

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, 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.

## ESAME DEL BILANCIO DI ESERCIZIO

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio e preso visione del bilancio consolidato 31 dicembre 2025, che sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 6 marzo 2026 e messi contestualmente a nostra disposizione, in merito ai quali riferiamo quanto segue.

Aeroporti di Roma S.p.A. è controllata da Mundys S.p.A., che possiede il 99,39% del capitale sociale, ed è soggetta a direzione e coordinamento da parte della stessa Mundys S.p.A.

ADR esercita attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate ADR Tel S.p.A., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Security S.r.l., ADR Mobility S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Ventures S.r.l e Leonardo Energia S.r.l., mentre la società UrbanV S.p.A. non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

Il Bilancio di esercizio di ADR chiuso al 31 dicembre 2025, 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 265.603.270 e presenta in sintesi i seguenti valori:

### Situazione Patrimoniale-Finanziaria

(euro)	31.12.2025
<b>ATTIVITÀ</b>	
Attività non correnti	3.205.548.412
Attività correnti	852.219.835
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>4.057.768.247</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	
Patrimonio netto	348.789.169
di cui Capitale sociale	62.224.743
di cui Riserve e utili portati a nuovo	20.961.156
di cui utile d'esercizio	265.603.270
Passività non correnti	2.865.687.652
Passività correnti	843.291.426
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>4.057.768.247</b>

### Conto Economico

(euro)	2025
Ricavi	1.458.317.509
Costi	(977.943.231)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>480.374.278</b>
Proventi (oneri) finanziari	(52.426.819)
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>427.947.459</b>
Imposte sul reddito	(162.344.189)
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>265.603.270</b>

Anche per l'esercizio 2025 è stata redatta Relazione Annuale Integrata del Gruppo ADR (la quinta), un documento che si propone di fornire una visione completa, misurabile e trasparente agli stakeholder delle proprie performance finanziarie e di sostenibilità e, dunque, del valore generato dal Gruppo sia in termini economici sia ambientali, sociali e di governance. A partire dalla rendicontazione 2024, la RAI soddisfa i requisiti della Direttiva EU sulla Rendicontazione di Sostenibilità (CSRD, Corporate Sustainability Reporting Directive), che ha reso obbligatoria la forma integrata della reportistica, oltre a introdurre i nuovi standard di rendicontazione di sostenibilità, gli ESRS (European Sustainability Reporting Standards).

La struttura della Relazione Annuale Integrata si compone della Relazione sulla Gestione, che include la Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi del D.lgs. 125/2024, del Bilancio Consolidato al 31.12.2025, del Bilancio d'Esercizio di ADR S.p.A. al 31.12.2025 e, una volta approvato il bilancio, della relativa Delibera assembleare degli Azionisti.

Il Collegio Sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste dalla Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, alla società incaricata della revisione legale.

Ciò premesso, Vi significhiamo che il Collegio Sindacale ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione del bilancio e a tale riguardo non ha osservazioni da riferire, avendo – mediante informazioni assunte dagli Amministratori, dai Responsabili delle funzioni aziendali e dalla società di revisione – constatato che:

- gli schemi di bilancio e i criteri di valutazione adottati sono conformi alle norme di legge e sono adeguati in relazione all'attività svolta dalla Società;
- nella stesura del Progetto di Bilancio, gli Amministratori si sono attenuti ai principi previsti dagli artt. 2423 e 2423-bis del codice civile, non facendo ricorso alla deroga prevista dal quarto comma del menzionato art. 2423;
- ai sensi dell'art. 2426, primo comma, n. 5 e n. 6 del codice civile, il Collegio precisa che non risultano iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale costi pluriennali (impianto, ampliamento, ricerca e sviluppo, pubblicità e avviamento) per i quali il Collegio Sindacale abbia dovuto esprimere il proprio consenso;
- il Progetto di Bilancio, così come è stato redatto, corrisponde e risulta coerente con i fatti e le informazioni di cui il Collegio Sindacale è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali e dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio;
- i principi contabili e i criteri di valutazione sono riportati nelle Note Illustrative.

Come meglio indicato nelle Note Illustrative al Bilancio di Esercizio, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio di eser-

cizio in base al presupposto della continuità aziendale.

In merito Vi rappresentiamo che le Note Illustrative al bilancio, unitamente alla Relazione sulla gestione, illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione economica; vengono analiticamente indicati i principi contabili applicati e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente.

Il Collegio ha preso visione altresì del Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2025, predisposto ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli IFRS emanati dallo IASB e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio; nelle Note Illustrative sono analiticamente indicati i principi contabili e l'area di consolidamento. Rispetto al bilancio chiuso al 31 dicembre 2024, il perimetro di consolidamento non risulta variato.

Vi rappresentiamo che KPMG S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data odierna, le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, nonché la relazione aggiuntiva ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n. 537/2014, dalle quali risulta che il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa rispettivamente del Gruppo ADR e di Aeroporti di Roma S.p.A., in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38. Con riferimento a tali relazioni, il Collegio Sindacale segnala che KPMG ha evidenziato gli elementi alla base del giudizio di revisione, gli aspetti chiave della revisione contabile e le procedure conseguentemente attivate. Nella Relazione aggiuntiva la KPMG ha dichiarato, ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2, lett. a), del Regolamento (UE) n. 537/2014, di avere rispettato i principi in materia di etica di cui agli artt. 9 e 9-bis del D.Lgs. 39/2010 e di non avere riscontrato situazioni che abbiano compromesso la propria indipendenza ai sensi degli artt. 10 e 17 del D.Lgs. 39/2010 e degli artt. 4 e 5 del Regolamento (UE) n. 537/2014. Il Collegio, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che vi siano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della società di revisione.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di Legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione e preso atto che la società di revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720 B e ha espresso un giudizio sulla coerenza della Relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il Bilancio Consolidato e di esercizio di Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2025 e sulla loro conformità alle norme di Legge. La società di revisione ha altresì dichiarato di non aver nulla da riportare con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter, del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto, acquisite nel corso dell'attività di revisione. La società di revisione, inoltre, ha rilasciato la relazione sull'esame limitato della Rendicontazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, senza formulare rilievi.

Il Collegio Sindacale evidenzia inoltre:

#### Rapporti con parti correlate

Come rappresentato nel bilancio di esercizio, 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 2025 non sono stati incassati dalla società ADR S.p.A. contributi pubblici ai sensi della norma citata.

#### Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

In merito agli altri eventi successivi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio il Collegio non ritiene di intervenire con ulteriori commenti rispetto a quanto indicato dagli Amministratori nella propria Relazione.

#### Attività di vigilanza

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, assicurandosi che le operazioni deliberate e poste in essere dagli Amministratori fossero conformi alle predette regole e principi, oltre che ispirate a principi di razionalità economica e non manifestamente imprudenti o azzardate, in conflitto di interessi con la Società, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, ovvero tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale. Il Collegio ritiene che gli strumenti e gli istituti di governance adottati dalla Società rappresentino un valido presidio per il rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Nel corso del 2025 il Collegio si è riunito n. 17 volte, ha partecipato a n. 3 Assemblee degli Azionisti e a n. 9 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 e Rischi, Risorse Umane e Sviluppo Sostenibile).

Il Collegio Sindacale ha partecipato ai lavori del Comitato Controllo e Rischi in seduta congiunta; ha inoltre:

- acquisito dagli Amministratori e dagli Organi Direttivi informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non ha osservazioni particolari da riferire;
- incontrato più volte il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che meritino di essere evidenziati nella presente relazione;
- incontrato più volte la struttura dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- incontrato più volte l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione, che meritino di essere evidenziate nella presente relazione;
- incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo Mundys ed ha avuto scambi di informativa con gli organi di controllo delle società controllate da ADR. Da questi scambi non sono emersi fatti o circostanze meritevoli di essere portati alla Vostra attenzione;
- acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e sul suo concreto funzionamento, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire.

Non risultano pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

Nel corso del 2025 il Collegio Sindacale ha inoltre svolto le seguenti specifiche attività:

- in data 15 gennaio 2025 ha approvato all'unanimità la proposta motivata in merito all'incarico per lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità per gli esercizi 2024-2026 successivamente approvata con delibera dall'Assemblea degli Azionisti del 13 febbraio 2025;
- in data 24 gennaio 2025 ha effettuato approfondita attività di monitoraggio in relazione alla proposta di distribuzione di riserve di patrimonio netto disponibili, deliberata dall'Assemblea degli azionisti del 13 febbraio 2025, senza formulare rilievi sull'operazione non ritenendola pregiudizievole per la solidità della Società e le prospettive di sviluppo futuro; ha altresì esaminato l'affrancamento di riserve in sospensione di imposta e operazioni di copertura del rischio tasso di interesse correlate all'emissione obbligazionaria 2025, approvate dal Consiglio di Amministrazione del 27 gennaio 2025 senza formulare osservazioni;
- in data 17 febbraio 2025 ha espresso parere favorevole sulla proposta di consuntivazione piani di incentivazione variabile MBO & LTI e sulla finalizzazione scheda LTI 2021-2023 – 3° Ciclo, obiettivo Asset Value *“Realizzazione Molo D e Ristrutturazione T3”*;
- in data 14 marzo 2025 ha espresso parere favorevole per: (i) la remunerazione variabile - Assegnazione MBO 2025 per AD e Top Management; (ii) l'affidamento di un incarico da affidare alla società di revisione KPMG relativo all'emissione di una comfort letter per l'emissione di un prestito obbligazionario sotto programma EMTN; (iii) l'integrazione dei corrispettivi di revisione, per le attività richieste dall'aggiornamento normativo in tema di Codice della Crisi di Impresa (ai sensi dell'art. 25-octies CCII modificato dal D.Lgs. n. 136/2024 (“Correttivo ter”). Nella medesima riunione ha altresì esaminato la proposta di delibera relativa al punto *“OPERAZIONI FINANZIARIE – (iii) Emissioni Obbligazionarie. Delibere inerenti e conseguenti”* del Consiglio di Amministrazione della Società del 17 marzo 2025, rilevando che *“non sussistono, nei termini della delibera proposta, elementi che, allo stato, confliggono, anche potenzialmente, con la normativa applicabile”*;
- in data 6 maggio 2025, ha esaminato la proposta di distribuzione di dividendi deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 5 giugno 2025 senza formulare rilievi;
- in data 25 giugno 2025, ha espresso parere favorevole sulla proposta assegnazione piano LTIP 2025-2027;
- in data 31 ottobre 2025 ha effettuato attività di verifica sulle operazioni di copertura del rischio tasso di interesse correlate all'emissione obbligazionaria 2026 senza formulare rilievi;
- il 12 dicembre 2025 ha esaminato la proposta di delibera relative al punto *“Operazioni finanziarie: emissione di un nuovo prestito obbligazionario”* del Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2025 rilevando che *“non sussistono, nei termini della delibera proposta, elementi che, allo stato, confliggono, anche potenzialmente, con la normativa applicabile”*; in pari data, ha altresì rilasciato parere favorevole per il conferimento di due ulteriori incarichi, di durata pluriennale, alla società di revisione KPMG aventi ad oggetto: (i) *“Esame limitato sul Progress Report relativo ai Sustainability- Linked Bond”*; (ii) *“Esame limitato sul Sustainability Linked Loan Progress Report del Revolving Facility Agreement”*.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente relazione.

#### Codice della Crisi d'impresa e dell'insolvenza

È stato eseguito il monitoraggio periodico ai fini della valutazione di eventuali sintomi di disagio economico, finanziario o patrimoniale e non sono emerse situazioni da segnalare all'organo amministrativo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 del D.L. 118/2021.

#### Rendicontazione di sostenibilità

Nell'ambito della vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, il Collegio ha verificato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società alle esigenze introdotte dalla normativa in materia di sostenibilità. Gli assetti organizzativi, infatti, devono essere idonei al perseguimento degli obiettivi ESG strategici definiti dal consiglio di amministrazione, nonché alla produzione e alla raccolta dei dati necessari per la redazione del reporting di sostenibilità. A tal fine ha incontrato il revisore legale incaricato dell'attestazione della rendicontazione di sostenibilità per uno “scambio di informazioni” sulla pianificazione delle relative attività.

#### Conclusioni

Signori Azionisti,  
sulla base di quanto sopra indicato, anche in considerazione delle risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile contenute nell'apposita relazione di revisione del Bilancio, a compendio dell'attività di vigilanza svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale non ha osservazioni, non rilevando motivi ostativi all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2025 ed alla proposta di delibera formulata dal Consiglio di Amministrazione circa la destinazione dell'utile di esercizio, pari ad euro 265.603.270,36, come segue:

- distribuzione di un dividendo pari a euro 4,26 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 265.077.405,18;
- riporto a nuovo della residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 525.865,18.

Il Collegio Sindacale, in considerazione dell'approssimarsi della scadenza del mandato triennale del Consiglio di Amministrazione, invita l'Assemblea degli azionisti che sarà convocata per l'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2025 a deliberare sulla nomina del nuovo organo di amministrazione.

La presente relazione è stata approvata all'unanimità dal Collegio Sindacale.

#### Per il Collegio Sindacale

Il Presidente  
Prof. Ugo Venanzio Gaspari

**Fiumicino, 11 marzo 2026**

# Allegati

## Allegato 1 - Dati essenziali del Bilancio al 31 dicembre 2024 di Mundys S.p.A.

ADR S.p.A. è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Mundys S.p.A.

Di seguito viene riportato un prospetto riepilogativo dei dati essenziali del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 di Mundys, ultimo bilancio disponibile

### Bilancio di esercizio di Mundys S.p.A. al 31 dicembre 2024

#### STATO PATRIMONIALE (MIGLIAIA DI EURO)

ATTIVITÀ	31.12.2024
Attività non correnti	8.781.907
Attività correnti	623.089
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>9.404.996</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	
Patrimonio netto	4.891.991
<i>di cui Capitale sociale</i>	825.784
Passività non correnti	4.180.996
Passività correnti	332.038
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>9.404.996</b>

#### CONTO ECONOMICO (MIGLIAIA DI EURO)

	2024
Proventi / (Oneri) da partecipazioni	700.219
Proventi / (Oneri) finanziari	(135.226)
Proventi / (Oneri) operativi	(54.840)
<b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>523.267</b>

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

# Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti

## Delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 30 marzo 2026

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato:

1. di approvare il Bilancio dell'esercizio 2025, come rassegnato agli atti, con tutti i documenti di cui si correda;
2. di destinare l'utile di esercizio, pari ad euro 265.603.270,36, come segue:
  - alla distribuzione di un dividendo pari a euro 4,26 per ciascuna delle 62.224.743 azioni costituenti il capitale sociale, per complessivi euro 265.077.405,18;
  - a utili portati a nuovo la residua quota dell'utile di esercizio pari a euro 525.865,18.
3. di procedere alla distribuzione del dividendo con valuta 23 aprile 2026, con stacco della cedola n. 21 in data 21 aprile.

Pagina lasciata intenzionalmente bianca



## **Aeroporti di Roma S.p.A.**

Sede legale:

Via Pier Paolo Racchetti 1  
00054 Fiumicino (RM)

P. IVA: 06572251004

Codice fiscale e Registro  
delle Imprese di Roma:  
13032990155

Capitale sociale:

Euro 62.224.743,00 i.v.

“Società soggetta a direzione  
e coordinamento di Mundys S.p.A.”

[aeroportidiroma@adr.it](mailto:aeroportidiroma@adr.it)  
[www.adr.it](http://www.adr.it)